



# Danskernes Historie Online

Danske Slægtsforskeres Bibliotek

## Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

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

### Støt vores arbejde – Bliv sponsor

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

### Ophavsret

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

### Links

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

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

# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

*Tegn Deres Forsikringer i*

## SKANDINAVIA

Kongens Nytorv 6,  
København K.

Telefon Central 9316  
Tlgr.adr. Reassurance

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



### Medlemsliste

- |                                     |  |
|-------------------------------------|--|
| Aabenraa Rederi A/S., Aabenraa      | A/S »Motortramp«, Stensved.                |
| D/S »Activ«, Korsør.                | D/S »Myren«.                               |
| D/S af 1912.                        | A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi.     |
| D/S af 1925, Esbjerg.               | D/S »Nautic«.                              |
| D/S »Als«.                          | Navitas A/S.                               |
| Rederiet Andreas Christensen.       | D/S »Norden«.                              |
| D/S »Baltic«.                       | Rederiet »Ocean«, A/S.                     |
| D/S »Bes«.                          | Alfred Olsen Transport Co.                 |
| D/S paa Bornholm af 1866, Rønne.    | D/S »Orient«.                              |
| A/S Christiansholms Fabriker.       | D/S »Orion«.                               |
| C. Clausen, Svendborg.              | D/S »Pacific«.                             |
| D/S »Concordia«, Svendborg.         | D/S »Phønix«, Esbjerg.                     |
| D/S »Dania«.                        | Poseidon Shipping Comp. A/S.               |
| D/S »Dannebrog«.                    | D/S »Progress«.                            |
| D/S »Draco«.                        | Partrederiet s.s. Runø.                    |
| A/S Dampskibet »Finland«.           | J. Saabye & O. Lerche, A/S.                |
| A/S Det Danske Kulkompagni.         | D/S »Samsø«.                               |
| Det Danske Petroleums Aktieselskab. | D/S »Solnæs«.                              |
| A/S De Danske Sukkerfabrikker.      | A/S Det Store Nordiske Telegrafelskab.     |
| Det Dansk-Franske Dampskibsselskab. | D/S »Svendborg«.                           |
| Det Dansk-Norske Dampskibsselskab.  | Oluf Svendsen.                             |
| D/S »D. F. K.« A/S.                 | Hans Svenningsen.                          |
| Det Forenede Bugerselskab A/S.      | A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise. |
| Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S. | A. E. Sørensen, Svendborg.                 |
| D/S »Hafnia«.                       | A/S Tankskibsrederiet.                     |
| Rederi-A/S Hardsyssel, Lemvig.      | Jens Toft A/S.                             |
| D/S »Heimdals«.                     | D/S »Torm«.                                |
| D/S »Holland«.                      | Rederi-Aktieselskabet »Transporter«,       |
| Rhederi M. Jøhnsen A/S., Aabenraa.  | Odense.                                    |
| D/S »Jutlandia«.                    | D/S »Trio«.                                |
| D/S »Jyden«, Esbjerg.               | D/S »Vendila«.                             |
| Rederi A/S Kosmos.                  | Vestjysk Dampskibsselskab A/S.             |
| A/S Rederiet Mathille, Lemvig.      | D/S »Viking«.                              |
|                                     | A/S Det Ostasiatiske Kompagni.             |



65  
56603

Telegr.-Adr.: „HANSEN“  
Fjernskriver: 2350



Telefon: Central 72 (13 Ledn.)  
Dag & Nat: Central 53010  
Fra Udlandet: Rigs 13 (2 Ledn.)

# C. K. HANSEN

## KØBENHAVN

DAMPSKIBS-EKSPEDITION - KLARERING - LINIE-, HAVARI- OG ASSURANCEAGENTUR  
INTERNATIONAL SPEDITION - BEFRAGTNING - KØB OG SALG AF TONNAGE  
TELEGRAM-ADRESSE: „HANSEN“

KORRESPONDERENDE REDER FOR A/S DAMPSKIBSELSKABET

**„DANNEBROG“**

BUNKERKULAFD. - TELEGRAM-ADRESSE: „BUNKERDEPOT“

**KØBENHAVNS BUNKERKUL DEPOT**

AKTIESELSKAB

**M. LAURITZEN & CO.**

FREDERIKSHAVN

TELEGRAM-ADRESSE: »LAURITZEN«

DANMARK

TELEFON-NR. 64

**BUNKERKUL**  
LEVERES DAG OG NAT

100 Tons i Timen Dag og Nat

*Kullene bliver automatisk vejede ved Kgl. Vejer og Maaler.*

**Vacuum Oil Company** <sup>A/s</sup>

*Smøreoliespecialister*

NYBYGNINGER

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

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

AKTIESELSKABET

**HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI**

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftets

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

**NORDHAVNS-VÆRFTET A/S**

SKIBSVÆRFT &amp; MASKINVÆRKSTED

3 OPHALINGSBEDDINGER FOR SKIBE INDIL 240' LÆNGDE

KALKBRÆNDERIHAVNEN-KØBENHAVN Ø.

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 (2 LIN.) STATSTELEFON 21  
FORVALTEREN TELF. 1269**A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT**

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

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

» 2. » » » » 1000 » »

A/S

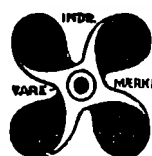
**EM. Z. SVITZERS BJERGNINGS ENTREPRISE**

KVÆSTHUSGADE 1, KØBENHAVN K

TELEFON CENTRAL 5195

UDENFOR KONTOIRTID CENTRAL 5195 A

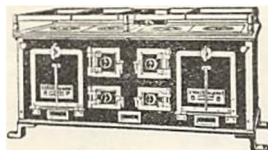
TELEGRAMADRESSE: SVITZERSALVAGE



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

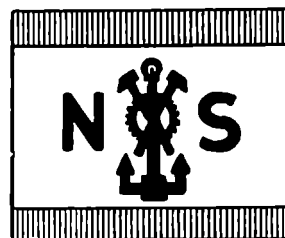
til INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDE

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

**BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S**HOLMBLADSGADE 47  
KØBENHAVN S.

Kabys & Komfurer  
til Kul og Olie

Forlang Katalog Tlf. C. 1630

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

NAKSKOV · DANMARK

NYBYGNINGER  
OG  
REPARATIONER

Beddinger for Skibe indtil 520' Længde  
Flydedok » » » 14500 Tons D.W.  
Ophalerbedding » » » 800 » »  
Telegram-Adr.: »SKIBSVÆRFT«. Telefon: STAT 3.

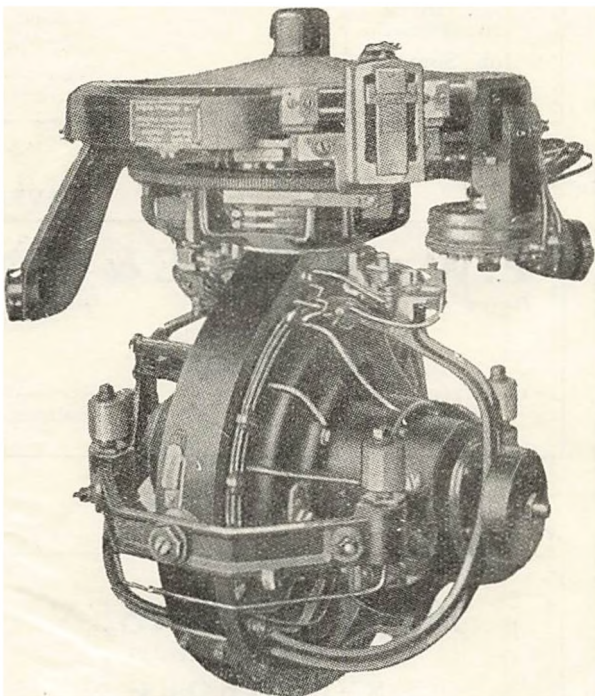
# SV. DYHR

ØRESUNDSVEJ 140

KØBENHAVN S.

C. 8901

## *Sjælen i Skibet*



**SPERRY!**  
KOMPASSET.

*Spar Tid!*

*Tid er Penge!*

REPRÆSENTANTER:

**SOPHUS BERENDSEN A/s**

INGENIØR-AFDELINGEN

CENTRAL 8500 . STAT. 186

KØBENHAVN V.

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

## ASSENS

**ALFRED LARSEN**  
EDSVOREN 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**  
RIGSTELEFON NR. 7  
TELEGR.-ADR.: „ANDRÉA“ TELEFON NR. 108, 408 & 610

## FAABORG

**P. A. NIELSEN**  
EDSV. SKIBSMÆGLER  
BEFRAGTNINGSFORRETNING  
SPEDITION — ASSURANCE  
**FAABORG**  
Telegramadresse NIELSEN Telefon Nr. 9 & 606

## ODENSE

**CHR. CLEMMENSEN**  
Grundlagt 1866  
INDEHAVERE:  
UFFE CLEMMENSEN, edsv. Skibsmægler  
KAI BACKHAUSEN, statsaut. Skibsmægler  
**ODENSE**  
Telf. 14 og 83  
Rigstelefon 33  
Telgr. Adr.: "Clemmensen"

## HOBRO

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

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

## KALUNDBORG

**JØRGEN SCHULTZ**  
Statsautoriseret Skibsmægler  
**KALUNDBORG**  
Lloyds Agent  
TELEFON NO. 4. 801. TLGR. ADR. SCHULTZ

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

## KOLDING

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

## SVENDBORG

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

## MARIAGER

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

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

# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

Dampskibsaktieselskabet

## „Progress“

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-Adr. »Marlusona«

Telefon Central 12057

# SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY

HYRE- & EFFEKTFORSIKRING

STRIKEFORSIKRING

Amaliegade 33

KØBENHAVN

Tlf. 16.861

DAMPSKIBSSELSKABET

# PACIFIC A/S

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder



Viking  
Kompasser  
Viking  
Loddemaskiner  
Chronometre  
Sekstanter  
Marinekikkerter

Indehavere

SØLVER & SVARREN

Norsk statsant. Kompassrettere

Forlans til Katalog

## AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

## ULYKKEFORSIKRINGSFORBUNDET FOR DANSK SØFART

GENSIDIGT FORBUND

AMALIEGADE 33

Lovpligtig

# Ulykkesforsikring

af Skibsbesætninger

# CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW.

## LEITH.

GRANTON.



# JAN M. LYNGBY

INGENIØR & MASKINFORRETNING

TOLDBODGADE 18

KJØBENHAVN K.

TELEFON CENTRAL { 13779  
15779

TELEGRAM »JANBY«



1921-1946

**Skibshjælpemaskiner og  
Skibstilbehør fra førende  
Specialfabrikker**

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 1

FREDAG 4. JANUAR 1946

53. AARGANG

## FRA AAR TIL AAR

Det var et af Verdenshistoriens store, skelsættende Aar, Kirkeklokkerne Kloden over kunde kime Farvel til, da Anno 1945 langsomt svandt bort i Midnatstimen og gav Plads for 1946, det første Aar i Fredens forjættende Tegn.

1945 holdt, som de fem foregaaende Aar, sit Indtog i Historiens Annaler akkompagneret af Kanonerne, Bombernes og Minernes dumpe Drøn, men enhver, der vilde se, vidste dog, at Spillet snart vilde være til Ende, og en Dag i Maj tav da ogsaa dette Infernoets Orkester brat og pludseligt, og Stilheden faldt over Europas Slagmarker. En kort Stund flammede Baalet videre i Østen, indtil det hidtil uovervindelige Japan maatte give den ulige Kamp op og bede om Fred.

For os Danske betød det, at Verden nu omsider atter fik Fred, vel egentlig mere endnu end det, at Krigen var forbi. Det betød, at Friheden efter Besættelsens onde Mareridt paany blev os skænket, og det har vi forhaabentlig lært af Tiden, vi har været igennem, at Friheden, Friheden til at tænke, tro, tale, som vi selv vil, og til at leve Livet i Pagt med de Principper, Nordens Folk har knæsat gennem Aarhundrederne, der svandt, er mere værd end Fred for enhver Pris.

Men Friheden, der kom til Danmark hin 5. Maj 1945, betød ogsaa, at Porten ud til den store, vide Verden, der gennem Tiderne, ikke mindst takket være dansk Skibsfarts Indsats, har udgjort saa vigtig en Arbejdsmark for dansk Initiativ, atter blev slaet op omend ikke paa vid Gab endnu, saa vi igen kunde begynde at se ud over the seven seas, hvor danske Skibe altid med Ære har trukket deres hvide Kølvaandsstriber i en Fredens Kappelstrid med Verdens andre søfarende Nationer.

### *Aaret, der svandt.*

Varsskifte plejer man jo altid efter gammel Sædvane at standse op et Øjeblik paa Vejen fremover for at gøre det svundne Aars Status op og dels se tilbage paa, hvad de kommende Dage vil bringe med sig af Gode og Ondt.

Året over 1945 maa vel først og fremmest blive et Aaret bragte Menneskeheden den største Gave, den store Freden, men at det ikke formaadede sig til at vækkeliggøre alle de skønne Drømme, som saa mange havde drømt om alt, hvad der skulde ske straks, efter at Kanonerne tav, og alle Golcondas Skatte med sig havde begynde at flyde ud over Verden, og alle Drømme, der selvsagt ingen Bund kunde have i Virkeligheden, al den Stund Dønninger efter et Uvejr aldrig kan lægge sig straks efter, at Stormen har raset ud.

At Ting maa have sin Tid, og som Haabet var den bedste Ballast i Krigens Tid, maa Taalmodigheden være det i Efterkrigstidens Dage, hvor de oprørte Søer maa ledes ind i Fredens blidt glidende Kanaler gennem regulerende Sluser for at undgaa hærgende Oversvømmelser.

For Skibsfartens Vedkommende hedder denne saa paakrævede regulerende Sluse som bekendt United

Maritime Authority eller kort og godt U.M.A., denne store verdensomfattende Organisation, der skabtes under Krigen, for at Myndighederne kunde disponere over den forhaandenværende Tonnage paa den mest hensigtsmæssige Maade.

U.M.A. er og maa naturnødvendigt ogsaa være et tungt arbejdende Maskineri, delt som Arbejdet er paa to Hovedcentre, hvoraf det ene er beliggende i London og det andet i Washington, men trods alle Gnidninger maa Organisationen dog siges at have arbejdet tilfredsstillende i den forløbne Tid, bydende Rederne rimelige, ja, i visse Trades endda meget gode Indtjeningsmuligheder.

Den nationale Sættning af den Flaade, U.M.A. raadede over ved Udgangen af Aaret 1945, var jo vidt forskellig fra Førkrigstidens. To store søfarende Nationer, Tyskland og Japan, er blevet fejlet bort fra Havene og vender vel næppe nogensinde tilbage igen som Faktorer af Betydning. Den italienske Handelsflaade er blevet decimeret, mens paa den anden Side De forenede Stater takket være det gigantiske Skibsbyggeri under Krigen nu er den førende Nation paa Søen, raadende over ca. 60 Mill. Tons af de ca. 95 Mill. Tons, som Verdens Handelsflaader opgøres til i Dag, mens Havenes tidligere Behersker, Storbritannien, i hvert Fald foreløbigt maa se sig reduceret til Andenpladsen.

Bag disse Søens Stormagter slutter de mindre, søfarende Nationer op, arrede og skrammede efter Krigens dybe Saar.

Mens man i al Almindelighed kan sige, at Danmark under Størstedelen af Krigen indtog en Særstilling blandt de af det universelle Ragnarok ramte Lande med de mindste materielle og personelle Tab, kan dette saa afgjort ikke siges om den danske Skibsfart og dens Mænd, der straks fra første Færd, efter at den tyske Flodbølge var skyllet ind over Landet, satte aktivt ind i Kampen for Friheden, Skulder ved Skulder med de øvrige allierede Nationer.

Svære Tab kostede denne offervillige Indsats baade i Menneskeliv og i Skibe. Næsten 1400 Søfolk eller 10 pCt. af den samlede Mandskabsstyrke satte Livet til under Kampen — ingen anden Befolkningsklasse havde tilnærmelsesvis saa stor en Tabsprocent — og 207 danske Skibe med 507.000 Brutto Register Tons, 783.000 Tons d.w. gik tabt paa Grund af Krigsforlis.

Man kan vel uden paa nogen Maade at ville forringe Hjemmefrontens heroiske Indsats, der var af saa stor Værdi baade reelt i den stadig bitrere Kamp mod Undertrykkerne og deres danske Lakajer og som et virksomt Middel til at vise Verden, hvor Danmark virkelig stod, dog med rolig Samvittighed fastslaa, at uden de danske Søfolks støtte og sejge Dellagelse i den evige, naadeløse Kamp paa Havet, havde Danmarks Stilling i Dag været en ganske anden og langt ugunstigere. Det var ubestrideligt Søfolkernes Indsats, der langsomt men sikkert fik visket det noget beskæmmende Indtryk bort, som Danmarks Holdning den 9. April havde gjort ude omkring i Verden, og derved fik banet det første vanskelige Stykke Vej frem mod

Landets Anerkendelse som allieret Nation med de deraf flydende gunstige Konsekvenser.

Afskaaret fra deres Hjem og fra deres Kære har de danske Sømand gennem seks lange Aar passet deres Dont trods Krigens Farer i Konvojerne over Atlanten, over Stillehavets Vidder og ved Landgangene i Middelhavet og ved Normandiets bombesprængte Kyster. Gang paa Gang har de allierede Statsmænd takket dem for deres beundringsværdige Indsats, og da Fædrelandet omsider atter var blevet frit igen, takkede ogsaa det sine hjemvendte Søner for alt, hvad de havde udrettet i den lange Tid.

Man maa blot haabe, at Danmark ikke, naar den graa Hverdag sætter ind med alle sine Bekymringer og alle sine Problemer, glemmer denne Sømandenes Indsats. Det gaar jo desværre ofte saadan, at den, der var Helt i Gaar, knapt nok taales i Morgen, hvor saa mange andre Ting trænger paa og tager Tankerne fangen. Der forestaar jo utvivlsomt Landet over en overordentlig vanskelig Genrejningsperiode, der vil kræve tunge økonomiske Ofre af alle. Man maa blot haabe, at Myndighederne til sin Tid, naar disse økonomiske Byrder skal fordeles paa Landets Borgere, vil erindre de Ofre, som Skibsfarten, det eneste danske Erhverv, der led virkelig alvorlig Skade under Krigens, allerede bragte for Landets Skyld dengang gennem de svære Tab, som det er bydende nødvendigt at faa erstattet snarest muligt, om Landet skal kunne gøre sig gældende i den kommende Konkurrence paa Søen, men som ikke kan erstattes i en tilfredsstillende Maalestok, hvis Erhvervet skal lynges til Jorden af for store Skatter eller lignende Forpligtelser.

Staten skylder sine Søfolk Tak, men denne Tak kan bedst udtrykkes ved, at Staten af al sin Magt støtter og ikke gennem sin økonomiske Politik hemmer Bestræbelserne for at genophygge Handelsflaaden saa hurtigt som muligt, saa Søfolkene, Landets Frontsoldater, atter faar Skibe at sejle med, Landet til Gavn.

#### *Aaret, der kommer.*

Det er altid svært at stille Horoskoper for Fremtiden. Særlig svært er det vel i Aar, hvor Spørgsmaalstegnene er saa store og saa mange som ingensinde før, og der kun er faa konkrete Ting at holde sig til. En af disse konkrete Ting er, at U.M.A. vil ophøre i sin nuværende Form den 2. Marts 1946. Hvad der for Skibsfartens Vedkommende saa vil ske efter denne Dato, er der meget divergerende Meninger om Verden over i interesserede Kredse, men det vil sikkert være i Redernes Interesse, om man endnu i nogen Tid efter U.M.A.'s Ophør kunde opretholde en vis international Kontrol for at opnaa en fair Arbejdsbalance, saa man derigennem kan undgaa en bitter og ødelæggende »cut throat competition«, der vilde være hele Skibsfarten til ubodelig Skade. For at forberede et saadant Overgangsstadium fra U.M.A.-Tiden til frie Tider er der da ogsaa planlagt en United Nations Rederkonference i London i Begyndelsen af Aaret.

Der er endvidere sikkert stor Sandsynlighed for, at den nationale Statsregulering vil fortsætte nogen Tid endnu for at sikre Landets Forsyning med livsvigtige Varer som Kul, Levnedsmidler o. s. v. For Danmarks Vedkommende maa man saaledes regne med, at Fragtnævnet endnu et Stykke Tid fremover vil fortsætte sin Virksomhed.

Det største, altoverskyggende Spørgsmaal, der møder den internationale Skibsfart ved Aarsskiftet, er Spørgsmaalet om, hvad U.S.A. agter at gøre med sin gigantiske Handelsflaade. Amerikas Planer med disse Skibe er ikke helt fastlagt endnu, men amerikanske Skibsfartseksperter regner med, at Landet vil beholde ca. 20 Mill. oceangaaende Tons i Fart, medens Resten skal sælges, hugges op eller lægges op som en Slags

Reserve til Brug for Orlogsflaaden under en eventuel ny Krig.

Skibsfart er jo imidlertid ikke et Spørgsmaal om Skibe alene. Sagen har ogsaa en anden Side, der ikke kan maales i Tons, men i shipping-Erfaring, og her staar de gamle, traditionsrige, søfarende Nationer som Storbritannien, de skandinaviske Lande, Holland o. s. v. stærkt i Forhold til U.S.A.

Og her melder sig da et andet af det nye Aars mange Spørgsmaal. Hvorledes vil U.S.A. søge at neutralisere denne Konkurrenternes Overlegenhed i Erfaring? Allerede før Krigens var Landet som bekendt inde paa at støtte sin Skibsfart med Subsidier paa omkring 10—12 Mill. Dollars om Aaret. Der er en vis Sandsynlighed for, at disse Subsidier vil blive øget noget i Tiden, der kommer under Henvisning til, at Amerika arbejder med højere Driftsudgifter end andre, søfarende Nationer.

Statsstøtte i en hvilken som helst Form er en farlig Vej at slaa ind paa, fordi den i det lange Løb vil vise sig at være ødelæggende for det private Initiativ og den personlige Dygtighed. Man har det Indtryk, at Tanken om Subventioner ogsaa spøger i England. Hvis disse Planer bliver realiserede, vil Resultatet blive meget beklageligt for de smaa Skibsfartslande, der selv sagt ingen Muligheder vil have for at kunne følge med her.

Farligere end Subventioner er imidlertid de merkantilistiske, eller om man vil, imperialistiske Tendenser, der for nogen Tid siden fik deres Udtryk i den amerikanske Kongres i Forslaget om, at amerikanske Varer skulde transporteres paa amerikansk Køl, et Forslag, der leder Tanken hen paa Cromwells bekendte Navigationsakt af 1651, der utvivlsomt til at begynde med virkede som en Spore for den dengang ikke særlig betydelige engelske Skibsfart og Handel, men som snart skulde vise sig at være en snærende Spændetroje, der hæmmede mere end den gavnede. En Genoptagelse af disse gamle Tanker vil sikkert i det lange Løb have samme negative Virkning for Amerika, der hurtigt vil opdage, at det betaler sig bedre at faa sejlet Varerne billigt paa fremmede Skibe end dyrt paa egne.

Mens den Vej, Amerika vælger at vandre, vil være udslaggivende for Udviklingen paa de oversøiske Markeder, vil Forholdet sikkert være et andet i Nordøstersøfarten og til Dels ogsaa i Middelhavsfarten, den middelstore Tonnages Arbejdsfelt, hvortil de større amerikanske Skibe ikke egner sig. I disse Farter vil der, om Handelen ellers faar Lov til at udvikle sig, som man maa haabe, utvivlsomt være Fragter nok til den forhaandenværende Tonnage, ja, muligvis, endda saa stort et Behov, at der kan blive Tale om Tonnagemangel, hvad der vil kunne komme de mange danske Skibe, der beskæftiges her, til Gode.

Danske Rederier har allerede sendt Skibe ud paa de gamle Ruter fra før Krigens og atter vist deres Farver her, men der er ingen Tvivl om, at særlig Ø. K. vil møde mange Vanskeligheder under det brydsomme Arbejde med atter at knytte de saa længe brudte Forbindelser, fordi Englænderne og Amerikanerne gennem Krigens Aar har sat sig til Højbords her, men forhaabentlig viser det sig, at der ogsaa i Fremtiden vil være Raaderum for en dansk Indsats paa disse Felter, som der har været det, før Uvejret satte ind.

Forøvrigt er det vel muligt, ja, endda sandsynligt, at Efterkrigstiden netop paa Liniefartens Omraade vil se en videre Udvikling af det gammelkendte Konferencsystem, men heri ligger der ikke noget alarmerende hverken for Rederne eller for Købmændene. Konferencernes egentlige Formaal og deres Eksistensberettigelse ligger i Bestræbelserne efter at hindre de kaotiske Tilstande, der vilde opstaa, hvis Outsiderne trængte ind med Underfragter, der i sig selv var økonomisk

(Fortættets Side 13).



## Dansk Skibsfart 1945

Af Direktør for Dansk Dampskibsrederiforening

*E. Mægaard.*

Perioden fra Nytaar 1945 og til Danmarks Befrielse den 5. Maj maa karakteriseres som en af de vanskeligste og daarligste Perioder for dansk Skibsfart siden Besættelsen i April 1940. Fra Midten af Januar 1945 ophorte enhver Udskibning af Kul fra tyske Havne, og paa Grund af de ringe hjemlige Kulbeholdninger og manglende Beskæftigelsesmuligheder blev det efterhaanden nødvendigt at oplægge den væsentligste Del af den hjemmeverende Handelsflaade. For al forhindre Besættelsesmagten i at beslaglægge de oplagte Skibe, blev de oplagt rundt om i Landets mange Sunde og Fjorde, og vigtige Maskindele blev taget ud af dem for at umuliggøre Sejlads. I Løbet af Foråret beslaglagde Tyskerne dog 15 af de største og bedste Passagermotorskibe, der paa Grund af Oliemangel havde været oplagt siden Danmarks Besættelse. Disse Skibe blev skæbt til Tyskland, og nogle af Skibene er efter Befrielsen tilbageleveret i en Forfaldning, der trods enhver Beskrivelse. Flere er dog desværre gaaet tabt.

Ved Landets Befrielse fra Fjendens Aag var Vejen ud til Verdenshavene atter aabnet. Skibsfarten fik Mulighed for at skabe sig et Overblik over, hvorledes Stillingen for Erhvervet var efter den lange Krig. Nogle Oplysninger om Skibene udenfor Spærringen havde man naturligvis modtaget, men de var faa og sparsomme.

Endnu er Oplysningerne om Skibenes Skæbne ikke fuldstændig, men til foreløbig Orientering over Handelsflaadens Storrelse kan det oplyses, at den egentlige danske Handelsflaade paa 100 B.R.T. og derover pr. 15/9. 1945 bestod af 384 Skibe paa 722.000 B.R.T. eller godt 1 Mill. T. d.w. I dette Tal er medregnet de Skibe, der endnu er under allieret Kontrol eller rekviritioneret af neutrale Stater. I Forhold til Forkrigstidens Brutto- og Dødvægtstonnage er Handelsflaaden formindsket med henholdsvis 34 og 37 pCt.

Hovedparten af de rekviritionerede Skibe er nu tilbageleveret eller ventes tilbageleveret i nærmeste Fremtid. Tilbage staar imidlertid Fastansættelse af Erstatning og Brugsgodtgørelse for disse Skibe. Forhandlingerne herom er paabegyndt, og det er dansk Skibsfarts Haab, at man fra de paagældende Landes Side vil vise Forstaaelse for Erhvervets rimelige Krav og for dets Indsats af Mennesker og Materiel.

Ved Krigsforlis er Flaaden formindsket med 207 Skibe paa 507.000 B.R.T., 783.000 T. d.w. og ved disse Forlis og paa Grund af andre Krigsbegivenheder har ca. 1400 gode danske Søfolk mistet Livet. I Forhold til det samlede Antal Udøvere indenfor Erhvervet før Krigen udgør Tabsprocenten godt 10 pCt., men da Antal beskæftigede paa Grund af Oplægninger af

visse Specialskibe maa sættes lavere, er Tabsprocenten højere, hvis man regner med de under Krigen aktive Udøvere.

Afgangen paa Grund af almindeligt Forlis og Salg til Udlandet (hovedsagelig af Skibe udenfor Spærringen) har beløbet sig til 52 Skibe paa 83.000 B.R.T., 130.000 T. d.w., og den samlede Bruttoafgang kan foreløbig opgives til 259 Skibe paa 590.000 B.R.T., 900.000 T. d.w. eller 54—55 pCt. af Brutto- og Dødvægtstonnagen før Krigen.

Selvom Tilgangen til Handelsflaaden under Krigen har været ret minimal sammenlignet med Fredsaarene, er det dog lykkedes at bygge nogle Skibe paa danske Værfter, og for at forhindre, at disse Skibe skulde blive overtaget af Tyskerne, har man undladt at fuldføre Skibene inden Krigens Slutning. Der er derfor i de første Maaneder efter Befrielsen blevet afleveret et ret anseeligt Antal Skibe fra de danske Værfter. For hele Krigsperioden og indtil 15/9. 1945 har Tilgangen til Handelsflaaden beløbet sig til 87 Skibe paa 216.000 B.R.T., 310.000 T. d.w.

Det fremgaar af disse foreløbige Tal, at den danske Handelsflaade har lidt meget store Tab under Krigen, og i de nærmest kommende Aar forestaar der Erhvervets Udøvere et haardt og vanskeligt Genopbygningsarbejde. Nettoafgangens Tal maa anses for Minimumstal for den nødvendige Genopbygning, idet flere af de resterende Skibe er gamle og tjenlige til Ophugning. Under Hensyn til Genopbygningens Betydning for de valutariske og beskæftigelsesmæssige Problemer maa det haabes og forventes, at der fra alle Sider vil blive vist fornøden Forstaaelse for dette for Landet særdeles vigtige Spørgsmaal.

Kort efter Tysklands Kapitulation indledtes der fra dansk Side Forhandlinger om Danmarks Optagelse i Shipping-Poolen (U.M.A.), og fra Midten af Juli 1945 var Danmarks Optagelse en Kendsgerning. Siden da har dansk Skibsfart været underlagt Shipping-Poolen og sejlet efter dennes Rater og Bestemmelser. Selv om danske Redere tilfulde forstaaar, at visse Restriktioner i den første Tid efter Krigen er en Nødvendighed, kan det ikke nægtes, at man ser med Længsel hen til det Tidspunkt, hvor der atter hersker Frihed for Skibsfarten; thi kun uden Restriktioner vil den internationale Skibsfart have Mulighed for at udvikle sig paa sund Basis.

Samtidig med de stigende Fragter er der sket en stærk Stigning i Skibenes Driftsudgifter. Dette gælder alle Poster, men dog særlig Udgifterne til Assurance og Hyre, og det er en gammel Erfaring, at disse Driftsudgifter langt vanskeligere kan nedsættes end Fragterne.

Om Fremtiden er det ikke muligt at udtale sig med blot nogenlunde Sikkerhed, dertil er Forholdene rundt om i Verden endnu for uafklarede. Blot skal bemærkes, at den Omstændighed, at Verdenstonnagen til Trods for de store Skibstab paa Grund af navnlig U.S.'s store Skibsbygning i Dag er væsentlig større end i 1939, før eller senere vil gøre det særdeles vanskeligt at træffe tilstrækkelig Beskæftigelse til Skibene, og at derfor kun Skibe af høj Kvalitet med første Klasses Besætning og dygtig Ledelse vil have Mulighed for at klare sig i Konkurrencen.

# VED AARSSKIFTET

Af Viceadmiral A. H. Vedel.

Naar vi de sidste 6 Gange har fejret Aarsskiftet, har det hver Gang været med en Følelse af Uvisshed og Frygt for, hvad det nye Aar vilde bringe; denne Usikkerhed var berettiget og ikke mindst for Søens Folk og alle, der havde med Søen at gøre.

I Aar er Forholdene anderledes. Vi glæder os af Hjertet over, at Krigen er sluttet, at Nazismen er nedkæmpet, og over, at vort eget Land igen er frit. De Vanskeligheder, som ligger foran os nu, er af en helt anden Art; de er endnu store og alvorlige, men ved fast og forudseende Ledelse og ved Arbejdsvilje og ved den kvalitetsmæssige Arbejdsevne, som den danske Arbejder er i Besiddelse af, vil meget kunne naas.

I den Tid, der kommer, vil Søfarten komme til at spille en afgørende Rolle for vort Land. Under selve Krigen var de danske Søfolks Indsats af uvurderlig Betydning. Under mit Besøg i London i Sommer i Admiralitetet kom alle de højere Admiralitetsofficerer, jeg talte med, ind paa de danske Søfolks Arbejde og talte med megen Respekt og Ros derom. I deres Øjne skyldes det de danske Søfolks Arbejde og den 29/8 1943, at Danmarks Omdømme var saa godt, som det var.

Men ogsaa fremover vil Søfarten faa sin store Betydning og dens Mænd faa Lejlighed til igen at gøre en Indsats, maaske paa mere normal Maade end i de forløbne Aar.

Kan Søværnet nu yde sit Bidrag hertil, og paa hvilken Maade? Idet man fastholder Søværnets Hovedopgave som den, at være en Del af Landets militære Forsvar, ligger fra gammel Tid ogsaa andre Opgaver baade naturligt og pligtmæssigt for.

Ganske vist er vor Flaade for Øjeblikket ikke meget værd som Krigsflaade — men det kommer. Derimod er al Kraft sat ind paa to Ting: Ministrygningen og Uddannelsen. Her er det Ministrygningen, der har Interensen.

Ministrygningen i de europæiske Farvande er et stort og omfattende Arbejde; Ledelsen er samlet i et »Central minesweeping board« med Sæde i London; dette er saa delt i forskellige sub-committees for de forskellige Farvande.

Enkeltighederne i Ministrygningen i vore Farvande er helt under dansk Ledelse, og Hovedprincippet er det, at først stryges og udvides Sejlruterne, derefter kan mere specielle og lokale Opgaver tages op. Desværre maa der endnu nogen Tid siges Nej til Ansøgninger om mere lokalt præget Strygning, indtil Ruterne er strøget sikkert og i en rimelig Bredde. Vinteren er heller ikke nogen god Aarstid for Strygningen, og paa de engelske og tyske Ministrygerfartøjer er der desværre en Del Uavarier. Alt det faar nu være; der sættes ind, hvad der kan af Personel og Materiel; naar blot vi ikke faar en alvorlig Isvinter; det vilde i Aar være intet mindre end en Katastrofe. Afmærkningen maa inddrages, eller den tages af Isen, saa Skibene ikke vil kunne følge Ruterne, og uden for disse er der stadig betydelig Minerisiko. Meget Afmærkning vil gaa tabt, og det er næsten umuligt at faa nyt Materiel, og Ministrygningen bliver meget vanskelig at genoptage til Foraaret, naar Afmærkningen er borte.



Til Ministrygningstjenesten bruges i Forbindelse med Marinens øvrige Arbejde et langt større Personel, end Søværnet i Virkeligheden raader over. Men her har vi den allerstørste Nytte af de Styrmand og Skibsførere, der er inde som Søofficerer i Reserven. Desværre ligger Forholdene saaledes, at mange af dem gerne vil hjemsendes nu efter Krigens Ophør for at komme ind i deres gamle Rederier igen eller for at søge Stillinger i en ikke for fremskreden Alder, og det er fuldt forstaaeligt. Man maa dog her bede Rederierne om fortsat at stille sig imødekommende — som ogsaa mange har gjort — overfor disse Mennesker, selv om det varer baade  $\frac{1}{2}$  eller 1 Aar længere end beregnet, inden de kan frigøres for Tjeneste i Søværnet. Det er ofte umenneskeligt og haardt at holde paa disse Officerer, naar man ved, at en Livsstilling maaske gaar fra dem, hvis de ikke bliver hjemsendt; paa den anden Side *kun* de ikke undværes, hvis Ministrygningen skal gaa sin Gang, og hvis Søværnets øvrige Arbejde overhovedet skal kunne bestrides. Saa snart der paa nogen Maade er Mulighed derfor, vil de efterhaanden blive hjemsendt, saaledes som det skete for nøgles Vedkommende, da det nye Hold Kadetter blev udnævnt nu før Jul.

Fra gammel Tid har det i alle Lande været Skik og Brug at sende Orlogsskibe paa Togt til fremmede Lande for at vise Flaget, et Forhold, som erfaringsmæssigt ikke er uden Betydning for Landets Anseelse og for dets Handel og Søfart. Ogsaa denne Opgave er det Hensigten igen at tage op. Ganske vist har vi endnu ingen dansk byggede Orlogsskibe, der kan sendes ud, men de to Fregatter, der i Efteraaret er indkøbt i England, eger sig ogsaa hertil. De er indkøbt med Uddannelsesformaal for Øje, og de er hertil særdeles anvendelige.

Iøvrigt har Danmark under Krigen haft saa mange gode Repræsentanter for dansk Skibsbygning og dansk Sømandsskab ude at vise Flaget, og ikke mindst Skoleskibet »Danmark«, der laa i U.S.A. Noget smukkere Skib kan ikke tænkes, og ved den Brug, der har været gjort af Skibet og dets Besætning til Uddannelse af Befalingsmænd til U.S.A.s Flaade har det været med til at kaste Glans over vort Land, og man maa glæde sig over, at Skibet havde en Fører, der fuldt ud gik ind for Opgaven og løste den paa en saa fortrinlig Maade.

Man kunde ønske, at betydeligt større Kredse af vort Lands Befolkning fik Øjet op for Søfartens Betydning. Den kommende Tid vil i særlig Grad vise hele Landets Afhængighed af Skibsfarten og dens Mænd.

# VED AARSSKIFTET 1945-46

Af Chefen for Handelsministeriets Søfartsafdeling,  
Afdelingschef *Ove Nielsen*.



Sjældent — maaske aldrig — har dansk Skibsfart oplevet et Aar med saa afvekslende Begivenheder som 1945. Et Tilbageblik efterlader næsten samme Indtryk som en Film med stadigt og hurtigt skiftende Billeder.

Aarets Begyndelse var præget af underjordisk Arbejde: Skibenes Beskyttelse mod forventet Beslaglæggelse eller Ødelæggelse fra tysk Side, illegale Transporter til og fra Sverige, Forberedelser til Overgang til Fredsforhold efter Tysklands forventede Nederlag, et Arbejde, der hovedsagelig støttedes paa illegalt modtagne Rapporter og andet Materiale vedrørende Forholdene for vore Skibe og Søfarende ude i Verden, i Marts tysk Beslaglæggelse af 16 oplagte danske Skibe i Københavns Havn, besvaret af Frihedsbevægelsen med Sprængning af Maskineriet i Langebro, hvorved Skibenes Bortfjernelse hindredes, i April paa een Nat »Rosnæs« og henved 20 Bjergnings- og Bugsefartøjer fort til Sverige, en Aktion, der fra tysk Side besvaredes med tysk Militærvagt i alle danske Skibe, hvorefter danske Søfolk etablerede sit-down Strejke, indtil disse Vagter var trukket tilbage, i Maj ved Danmarks Befrielse Genoprettelse af Forbindelserne med alle vore Skibe og Søfarende ude i Verden, i Juni Danmarks Tilslutning til den internationale Skibsfartsaftale — U.M.A. —, i de følgende Maaneder Modtagelse af danske Skibe og danske Søfarende, der vendte hjem efter mange Aars Fravær, Gennemførelse af ny Lovgivning og nye Forskrifter paa Søfartens Omraade (om Hjemrejse og Ferie for Søfarende, om Hædersgaver, om Krigs-Ulykkesforsikring, om Opholdsrum i Skibe, om Oprettelse af »Danske Søfarendes Mindefond af 1945«), og ved Aarets Slutning den store internationale Søfartskonference i København, hvor Spørgsmaal af vital Betydning for Alverdens Søfarende kom til første Behandling. Og ind imellem alt dette Overenskomstforhandlinger, Afvikling af økonomiske og personlige Forhold og meget mere. Opremsningen gør langt fra Krav paa at være udtømmende.

I Aaret, der gik, har vi faaet konstateret, at overordentlig meget er slaaget i Stykker for dansk Skibsfart. Mange Spørgsmaal af afgørende Betydning staar endnu ved Aarsskiftet uløste. 1945 blev dog et godt

Aar; det bragte Krigens Ophør og aabnede Forbindelserne til Verden.

1946 bør komme til at staa i Genopbygningens Tegn. Skibsfartens Genopbygning maa blive Hovedopgaven, for hvilken alle andre selv nok saa vigtige Opgaver maa træde tilbage. For hvad nytter det med større Sikkerhed, bedre sociale Forhold, højere Lønninger og andre tilsvarende Goder, hvis man »ikke har noget at ha' dem i«. Dermed være ikke sagt, at der ikke skal arbejdes paa Tilvejebringelse af saadanne Goder — tværtimod. Det vil sikkert være klogt, samtidigt med at der maalbevidst stiles mod den højst mulige Standard med Hensyn til Tonnage, da ligesaa maalbevidst at rette Anstrengelserne mod at skabe bedst mulige *standards of efficiency and living* for Personalet om Bord og i Land.

Genopbygningsarbejdet bliver stort og Vanskelighederne mange, men de skal overvindes — det er jo bl. a. derfor vi er til!

For Danmarks og dansk Skibsfarts Fremtid behøver man ikke at nære Ængstelse — blot man vil øse af de Erfaringer, vi høstede i fem lange Besættelsesaar. Der saa vi, hvorledes Villigheden hos den enkelte til at bringe Ofre for det fælles Bedste gav Bonus for *alle*. Der lærte vi Sammenholdets og Samarbejdets Værdi og Magt at kende. Det var de Midler, hvorved vi sejrede i Krigens Tid. Hvorfor da ikke anvende de samme Midler i den fredelige Konkurrence om Transporterne over Havene.

Naar vi nu gaar ind i det nye Aar, vil vi i Ærbødhed og Taknemmelighed mindes dem, der bragte det største af alle Ofre; og lad os saa træffe en *varig* Beslutning om, at disse Ofre ikke skal være bragt forges, men at *Sammenhold og tillidsfuldt Samarbejde* skal være det Motto, hvorunder der skal arbejdes for dansk Skibsfart i 1946 — og fremdeles.

## FRA AAR TIL AAR (fortsat)

uforsvarlige, og hvis eneste Formaal vilde være at sprænge de allerede eksisterende Linier.

Disse Konferencers Arbejdsvilkaar er utvivlsomt blevet betydeligt forbedrede, fordi de tyske og japaniske Rederier er forsvundet, men paa den anden Side maa man ogsaa lage i Betragtning, at store og vigtige Dele af den mellemfolkelige Samhandel er blevet lammet af de døde Omraader, som Krigen har skabt, og Skibsfarten er mere interesseret i, at disse Omraader atter bringes i produktionsmæssig Stand end i at begrænse Konkurrencen.

Store og mangeartede Problemer rejser sig for Skibsfarten ved Aarsskiftet mellem 1945 og 1946, Problemer, der skal og maa løses, om Verden skal vinde Freden. Først og fremmest maa man haabe, at det

vil lykkes i Aaret, der kommer, at faa skabt og underbygget den internationale Orden, der er den nødvendige Forudsætning for, at man kan naa frem til den saa attraaværdige Frihed i Erhvervslivet paa de nationale Omraader, thi uden en saadan Frihed vil heller ikke Skibsfarten gaa nogen lys eller lykkelig Fremtid i Møde.

Friheden er Skibsfartens og Handelens store Nyltaarsonske, men vil Sejrherrerne fra Verdenskrigen skænke Erhvervslivet denne Frihed og betrygge det gennem en sund og lige Konkurrence, eller vil de monopolisere Skibsfart og Handel gennem snærende Statsindgreb?

Det er det store, det altoverskyggende Spørgsmaal paa Skellet mellem det sidste Krigsjaar 1945 og det første Fredens Aar 1946.

# Københavns Havn under Verdenskrigen

Af Havnedirektor *Mogens Blach*.

Ved Aarsskiftet 1945/1946 forekommer det mig naturligt at give en lille Oversigt over Bevægelserne i Omsætningen over Københavns Havn og i dennes Økonomi i den sidste Femaars-Periode for derigennem at give et Billede af Krigen's Indvirkning herpaa.

Forudsætningen for Københavns Havns Økonomi under den sidste Verdenskrig afspejler sig paa en tydelig Maade i nedenstaaende Godsomsætnings- og Skibsfartsstatistik. Godsomsætningen søværts over København faldt under Krigen med ca. 50 pCt. af det normale, set i Relation til 10-Aars Perioden 1930-39. Dette betød, at der i Aarene 1940-45 over Københavns Bolværker omsattes ialt 17 Mill. Tons Gods mindre end normalt. Antallet af indkomne Skibe faldt i samme Periode med ca. 56 pCt. (samlet Nedgang ca. 80.000 Skibe), medens Tonnagen faldt med op imod 72 pCt. (samlet Nedgang ca. 31 Mill. N.R.T.). At Tonnagen faldt forholdsvis mere end Antallet af Skibe skyldes bl. a. Turistfartens Ophor, Indskrænkning af Rutefarten, samt at Varerne ankom i hele Skibsladninger og ikke i Partlaster.

Godsomsætningen og Skibsanløbene i Perioden 1938-45 vil fremgaa af nedenstaaende Oversigt:

Aar	Lesset og ind- ladet Godsmængde 1000 Tons	Indkomne Skibe (over 4 N.R.T.) Antal	1000 N.R.T.
1938	6.218	23.898	8.117
1939	6.405	23.744	7.574
1940	3.229	10.112	2.278
1941	2.853	9.895	1.755
1942	2.907	10.266	1.818
1943	3.477	12.485	2.521
1944	3.127	10.577	1.982
1945 (6 Mdr.)	776		
1945 (11 Mdr.)		9.173	1.526

Havnens Økonomi under Krigen prægedes hurtigt af stærkt faldende Havneafgifter som Følge af den svigtende Godsomsætning og Besejling. Det rent pengeomæssige Overskud paa Driften faldt i Aarene 1940-1945 til gennemsnitligt under 1/2 Mill. Kr. pr. Aar. Dette betød, at disse Aar gav Havnen en Mindreindtægt paa Driften af op imod 13,5 Mill. Kr.

Hertil kom, at Havnen under Krigen maatte iværksætte store Beskæftigelsesarbejder og derhos samtidig forberede Igangsættelsen af Beredskabsarbejder i Løbet af den nærmeste Efterkrigsperiode.

Dette i Forbindelse med det omtalte stærkt faldende Provenu paa Driftsregnskabet tvang Havnen til under Krigen at oplage betydelige Laan, ialt 39 Mill. Kr., til Finansiering af Havnens Drifts- og Kapitalregnskab. Af disse 39 Mill. Kr. er dog anvendt et Beløb af ca. 10 Mill. Kr. til ekstraordinære Afdrag paa gamle Laan, og der haves i Behold bl. a. til Finansiering af de nævnte Beredskabsarbejder et Beløb af ca. 12 Mill. Kr.

Havnens Takster for Vare- og Fartøjsafgifter forhøjedes pr. 1. Januar 1941 med 25 pCt. Denne ringe Takstforhøjelse bibeholdtes uændret under hele Krigen. Til Sammenligning tjener, at de tilsvarende Takster efter Verdenskrigen 1914-1918 forhøjedes med indtil 200 pCt. Eksempelvis kan for Fartøjsafgiftens Vedkommende nævnes, at A-Afgiften i 1921 androg 45 Øre pr. N.R.T. imod 18 3/4 Øre i Dag, og B-Afgiften

i 1921 30 Øre pr. Ton lossel/ladet Gods imod 15 Øre i Dag.

Københavns Havns Konkurrenceevne er søgt styrket dels igennem den førte Takspolitik, dels igennem en Uddybning af Havnens Kapacitet. For Told-



havnens Vedkommende er dette gennemført ved Uddybninger og Nyanlæg af Bolværker og Kajmure m. v. — for Frihavnens Vedkommende ved en Udvidelse af Kran- og Pakhuskapaciteten.

Om end Krigen, som det vil fremgaa af forestaaende, ogsaa for Københavns Havn har betydet en alvorlig økonomisk Belastning, er man dog i den lykkelige Situation i Dag at staa med en Havn, der saa godt som fuldstændig har undgaaet de omfattende Ødelæggelser, der har ramt et saa stort Antal af de øvrige europæiske Havne. Den fremtidige Opgave vil være med Bibeholdelse af Havnens hidtidige lave Takstniveau at søge gennemført en saadan Modernisering, at Havnen ikke blot er i Stand til at bibeholde den for Byens og Landets Trivsel betydningsfulde Omsætning, men tillige i Konkurrence med nærliggende udenlandske Havne yderligere at fremme denne.

## Aarhus Havn

Aarhus Havn havde som bekendt allerede i 1940 projekteret store Arbejder, men disse blev standset allerede før Besættelsen, og siden da har det været umuligt at skaffe Materialer til Udvidelser. Man har imidlertid fornylig modtaget en mindre Tildeling af Materialer med Haab om at faa noget mere i en nær Fremtid, saa Havnens Myndigheder har grundet Formodning om at kunne komme i Gang lige efter Nytaar og faa paabegyndt Arbejderne for Tilvejebringelse af et nyt Bassin V Nordøst for den gamle Havn. Vest for Indsejlingen til denne.

Iøvrigt haaber man at faa de nævnte Materialer, saaledes at man kan bygge Pier I, hvad der har staaet paa Havnens Ønskeseddel i en halv Snes Aar. Omkring det nye Bassin V vil man faa tilvejebragt ca. 1 km ny Kaj og 61.000 m<sup>2</sup> Plads foruden de nødvendige Gade- og Vejarealer. De nævnte Arbejder vil antagelig komme til at staa Havnen i ca 11 Mill. Kroner.

# Ny Tid, men det gamle Flag!

Af Skibsmægler V. From Bartrumsen.

Sidste Punktum er sat paa det Blad, der i Danmarks Kronike gælder Aaret 1945.

Altsaa maa vi sige Farvel til det gamle Aar. Men det vil aldrig blive glemt: som et stolt og lykkeligt Aar skal det huskes.

Vel satte det ind med fortsat og voksende Vold, med mere og mere overhængende Trusler. Men da vi stod Ansigt til Ansigt med Katastrofen, der var at sanse som en Springflods Mur af Vand i Skred mod en lav og ubeskyttet Kyst, hændte der et Under.

Ja, der skete i den smukke Maj Maaned det, at den dødelige Trusel i et Nu sank sammen foran vor Dørtærskel og blev til intel. Og dermed blev Danmark igen det Land, danske Folk frit skulde raade over.

Kun de, der oplevede det, ved, hvad dette Øjeblikks Forandring betød. Senere Slægter maa nøjes med at ane det; men selv Anelsen maa kunne vække et Begreb om Nuets bratte Veksling fra Skrig og Graad til nyvakt Sans for Lærkesangen over Engene og Spurvepippen i Tagrenderne.

Dyre Liv var sat til haade til Søs og til Lands, inden Lykkens Dag kom til os. Friheden kostede sin Pris. De, der betalte, betalte for hele Folket. Vi og vore Efterkommere staar i Gæld til dem, fordi hver af dem, der saa fuldt gik Danmarks Ærinde, bidrog til, at vi, naar Vilje og Evne sættes ind, har i vort Magt at genopbygge Danmark.

Alverden over raabes der, at fordrageligt Samkvem og Samarbejde er eneste Vej frem til en i Fred forankret civiliseret Menneskehed. Paastandens Rigtighed er saa indlysende, som man kan ønske sig. Og let fattelig. — Desværre vil det koste Ulejlighed at gennemføre en nogenlunde omfattende Fordragelighed, som jo kun skabes ved Hjælp af en passende Indsats af noget, der mangfoldige Steder er et upopulært Begreb, nemlig Resignation.

Naar man har Kroppen fuld af gamle Uvaner, er det ikke saa lige til paa staaende Fod at gøre rent Bord og indlogere noget helt andet. — Det kan vist ikke nægtes, at danske Hjerters Banken har haft Tilhøjelighed til flinkt at morse to Ord, som hedder *mig selv*, medens det øvrige Glossarium forsømtes. Under de »fem forbandede Aar« fandtes der heldigvis fornuddent mange, hvis Sindelag lod sig lede af Sprogets rummelige Ordkombinationer. Men i den Tid, vi har levet, siden Maj Maaned bragte os sin gode Gave, har man mere og mere faaet en Fornemmelse af, at det gamle Morsesignal gør sig gældende med groende Frejdighed.

Skal Landet genopbygges under det Valgsprog, gaar der let Brok i Foretagendet. Saa sandt som vi alle — og ikke blot en Fraktion — skal deltage i Genrejsningen, vil Svindsot befænge Værket, dersom Særinteresser overvælder det, der tjener Almenheden og dermed Samfund og Land bedst.

Regering, Rigsdag og samtlige derunder sorterende og med Statsembedsmænd besatte Institutioner burde gaa foran og oplyse Vejen til Samfundssind for det menige Folks famlende Fødder. Godtfolk skulde gives Lejlighed til at sige: Se, hvor vores Rigsdagsmænd for-



liges, fordi de har et vigtigt Arbejde for. Lad ogsaa os spytle i Næverne og tage fat paa samme Maade.

Vore Tingmænd er efter Grundloven frie Mænd, som virker under ærlig Overbevisnings Diktat. — Dertil maa føjes, at de hver for sig som Regel hører hjemme i et af de eksisterende politiske Partier. Højeste Dyd: Loyalitet mod eget Parti, der — ligesom de andre Partier — har vedtaget egen Ufejlbarlighed. Disse Ufejlbarligheder ser meget til ganske forskelligt paa en foreliggende Sag. — Dette er i grove Træk Baggrunden for Rigsdagssamlingerne, hvor loyale Repræsentanter for hele Rækken af »Migselv'er« indbyrdes strider strengt eller handler haardt om Landets Love og Vedtægter. Frugterne af disse Hølmange og Handelsforetagender kan ikke ventes at blive lutter Taffelfrugt. Orm i Kærnehuset og Skurv paa Skrællen maa forekomme.

For dansk Søfart, der nu gerne skal rejse Hovedet efter de Aar, der overfor denne Virksomhed har været nok saa »forbandede« som overfor andre, er det før sket, at dansk Lovgivning og Administration har gjort Sejladsen trangere end godt er.

Eksempelvis hændte det i 1938, da Merindkomstskattens Haandhævere dybt stak Sugerøret i den Indtjening, der det foregaaende Aar — som i Modsætning til Normen blev gunstig — var indsejlet til Rederikasserne. Trods alle Henstillinger lod Staten Sugerøret virke og hindrede dermed blandt andet en ønskelig Tilgang af nye Skibe.

I Forvejen var Rederne — med den Saltvandsfantasi, som kan bruges til mere end at spinde en Ende — ansændt paa Færde for at klare sig overfor udenlandske Konkurrenter, hvis Lande udstyrede Sejladsen med mindre krævende Anordninger for Skibsfart end de Anordninger, danske Skibe for under. — Men uden Hensyn til sligt fik vore danske Redere af deres Stat et Knubs i Stedet for en Haandsrækning. Og Landet mistede en Tilgang af indsejlet fremmed Valuta.

Maaske kan det kaldes Politik, men næppe Landspolitik.

Efter det Skel, Freden satte, gaar vi nu noget nyt imøde. Lidt maa Folk vel have lært af Krigen. I hvert Fald har de fleste fornummet, at det er dejligt ikke at mangle Skibe. Alene dette skulde kunne forudsætte, at Staten faar Blik for, at Skibsfart er et Erhverv, der bør nyde den Goodwill, man skylder et livsvigtigt Aktiv, som ligger i trænedes Hænder og ledes af trænet Indsigt. — Viet en forstaaende Statsledelses Opmærksomhed og Omhu kan dansk Skibsfart blive en Ager, der giver Fold og Grøde.



Kommende Dage gemmer saa meget. Den indledende Søfartskonference i København, der varslede Samarbejde mellem søfarende Nationer, optog Drøftelser om kollektive Regler for Skibsbemandingers Forhold. Sker det, at Forhandlingernes Videreførelse resulterer i, at dansk Skibsfart paa væsentlige Punkter bringes frem til Ligestilling med Udlandets Kolleger, vil det af-laste vore Vilkaar.

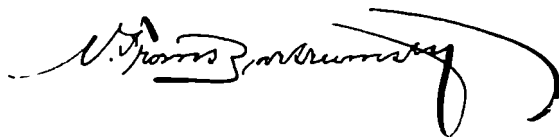
Men endnu er Forholdene saa umodne, at Fremtiden ikke tør vejes paa Apotekervægt. Derved enkeltgøres Nutidens Krav, som er, at enhver efter al Evne slittigt ruste sig til at modtage opdukkende Eventualiteter, medens man erindrer, at det ikke var »Tiden«, men Menneskehedens Ufordragelighed, der før lidt siden var paa Nippet til at køre Verden paa Lossepladsen.

Kommer Tilværelsen igen paa Vippen, bliver Vippeturen tænkeligt synonym med vor Verdensfinale.

En Nation har opfundet det Udtryk, der hedder fair play, og det er ikke ualmindeligt, at Folk af denne Nation holder det Begreb, Udtrykket dækker, i Ære. — Dersom fair play blev en Verdenssport, var det muligt at se Fremtiden imøde med et Smil.

Lad os haabe, at dette Smil rykker os nærmere. — Og saa 1946, Opbygningsaaet, vort Velkommen!

Vi gaar ind i den nye Tid, men under det gamle Flag.



## Fragtmarkedet 1945

Det gamle Ord, der siger, at den, der saar Vind, skal høste Storm, har endnu en Gang godtgjort sin Gyldighed. Den Krig Hitler, under gjaldende Heil-Raab, paabegyndte den 1. Sept. 1939 endte med det militært største og moralsk mest forsmædelige Nederlag, Historien endnu har kunnet opvise, og hans »partners in crime«, for at bruge et af Churchills rammen-de Udtryk, er det ikke gaaet stort bedre. Vi fejrer nu for første Gang i seks Aar Nytaaret, ikke til Kanonernes Torden eller Bombernes Bragen, men til Kinesernes og Skruptudernes mere stilfærdige, og især ikke saa dødbringende Akkompagnement, og vor Generation, der har oplevet Historiens to største Krige, kan kun haabe paa, at denne Verdens Mægtige, der holder Menneskehedens Skæbne i deres Hænder, af det Forgangne vil have nemmet den Lære, at Verden kun kan reddes fra Kaos og Undergang ved at følge de Principper for mellemfolkelig Omgang, som afdøde Præsident Roosevelt knæsatte under Devisen »Det gode Naboskabs Politik«.

Om Fragtmarkederne i det forløbne Aar kan der ikke fortælles stort mere, end det vi allerede har nævnt i vore ugentlige Fragtberetninger, og vi maa desværre indrømme, at det har været en trist Ørkenvandring. Grunden hertil har jo imidlertid været betinget af en Række Faktorer, som vi kun i ringe Grad har været i Stand til at udøve Indflydelse paa. I første Række kommer naturligvis den Kendsgerning, at de Krigsførende af Sikkerhedsgrunde kun i ganske ringe Omfang har tilladt Oplysninger at sive ud, og det var altid kun rene Almindeligheder uden større aktuel Interesse. Men selv saadanne og ganske uskyldige Oplysninger har det ikke altid været lige let, for det første at skaffe frem fra Uge til Uge, fordi de kun kunde faas fra anden eller tredje Haand — direkte Forbindelse med de store Shippingcentre London og New York eksisterede jo ikke — og for det andet var der jo Censuren, som der ogsaa maatte lages et vist Hensyn til. Selv om imidlertid disse Forhold havde ligget paa en anden Maade, saa vilde vore Fragtberetninger dog alligevel ikke have været meget anderledes, for den første Betingelse for en Fragtberetning maa naturligvis være, at der findes et Fragtmarked at berette noget om, men det har der praktisk talt ikke eksisteret. Shipping hele Verden over har i Krigens lange Aar, med ganske faa Undtagelser, været underkastet Statskontrol af den mest haandfaste Art, og det karakteristiske man forbinder med Begrebet Marked, nemlig at det er Loven om Tilbud og Efter-spørgsel, der præger Udviklingen, har saa godt som været helt suspenderet. Som det var, og som vi kender det fra vore egne korte Trades indenfor de Omraader, der afgrænsedes af den engelske Blokade, saaledes har det ogsaa været paa de Syv Haves store Markeder.

Om Tonnagesituationens enkelte Faser i det for-

løbne Aar er der kun Grund til et kort Resume. Paa de oversøiske Markeder, der indtil Tysklands Kapitulaton var underkastet engelsk-amerikansk Kontrol, begyndte Aaret med meget stor Mangel paa Skibsrum for alle Transporter, der ikke direkte tjente Krigens Forelse. Man vidste, at Amerikanerne stadig byggede Skibe paa Samlebaand, og at Ubaadskrigens Resultater stadig viste nedadgaende Tendens, og denne Situation var derfor noget uforklarlig, indtil den engelske Premierminister, Winston Churchill, i en Tale i Underhuset i Slutningen af Februar slap Katten ud af Sækken, idet han oplyste, at, til Trods for, at de Allierede nu disponerede over mere Tonnage end paa noget tidligere Tidspunkt af Krigens, saa var Tonnagestillingen mere anspændt end nogensinde tidligere, og som Grund hertil nævnte han, at den europæiske Krig først havde naaet Hojdepunktet flere Maaneder senere end beregnet, medens omvendt Krigens i det fjerne Østen havde udviklet sig i et Tempo, der var betydeligt hurtigere end ventet, og da de Allierede saaledes førte to Stor-Krige, en paa hver sin Side af Jordkloden, var der opstaaet den Situation, da Krigens tonnagemæssige Fordringer naturligvis først maatte opfyldes, at Tonnagetildelingerne til det civile Behov maatte yderligere reduceres. Det var iøvrigt paa samme Tidspunkt, at Tyskerne med Brask og Bram startede deres sidste »Dönitz Offensiv«, der, hvis den ikke var løbet ud i Sandet, eller vel rettere Vandet, kunde have forlænget Krigsafgørelsen i det uvisse.

Ratemæssigt set var Udviklingen paa disse engelsk-amerikansk kontrollerede Markeder uden større Interesse. War Shipping Administration foretog enkelte Ændringer, bl. a. i forskellige af de fra Hampton Roads udgaende Kultrades og enkelte andre inter-amerikanske Trades, men disse Ændringer var udelukkende af teknisk Karakter.

Størstedelen af de oversøiske Markeder var som nævnt under engelsk-amerikansk Kontrol, men der fandtes dog enkelte frie Trades, saasom Korn fra River Plate til de neutrale Lande: Spanien, Portugal og Eire. De Rater, der betaltes, laa omkring \$100 for Hvede Buenos Aires/Lissabon og omkring \$120 for Hvede fra Buenos Aires til Eire. For Korn i Sække fra Buenos Aires til Callao, for hvilken Forretning Rateansættelsen ogsaa var fri, betaltes mellem \$40 og \$45.

For vore hjemlige Markeders Vedkommende er det Træk, der har bidt sig mest fast i Erindringen for Perioden indtil Kapitulatonen, den meget alvorlige Situation, der opstod, da Tyskerne i Slutningen af Januar stoppede for Kulafskibningerne til Danmark. Det var et glædeligt Tegn i den Forstand, at det viste, at Enden ikke kunde være langt borte, men var samtidig et Varsko om, at de sidste Maaneder meget let

kunde medføre alvorlige Kalamiteter for hele vort Samfundsliv. For den danske Dampertonnage var det naturligvis en alvorlig Prove, da Bunkerkul var næsten umuligt at opdrive, og mange Dampere maatte lægge op for kortere eller længere Tid. De Forsøg, der blev gjort med at bruge de danske Brunkul som Bunkers, faldt ikke heldigt ud.

Allerede paa et Tidspunkt, da man ganske vist kunde se, at Tyskland havde tabt Krigen, men dog alligevel for man endnu kunde danne sig noget sikkert Skøn over, hvornaar den tyske Kapitulation vilde være en Kendsgerning, var man indenfor ledende Kredse hos de Allierede klare over, at den hidtidige Statskontrol med Skibsfarten maatte afløses af et andet System, saasnaar den europæiske Krig var forbi, og Tilførslerne af Levnedsmidler og Raastoffer til vor hærgede Verdensdel vilde blive et af de Problemer, hvis Løsning vilde trænge sig mest paa, og som derfor fordrede større Smidighed ved Fordelingen af de forhaandenværende Transportmidler. Man enedes derfor om at oprette en international Shippingpool, United Maritime Authority, UMA, der foruden af de Allierede tiltraadtes af flere neutrale Lande, hvoraf Sverige var det vigtigste. Denne Institution traadte i Funktion den 24. Maj, og dermed begyndte en ny Epoke, der

dog er tidsbegrænset, idet det ved Oprettelsen blev bestemt, at UMA's Funktionstid skulde begrænses til højst 6 Maaneder efter Japans Kapitulation. Paa et senere Mode er det fastsat, at disse 6 Maaneder udløber den 2. Marts 1946. Nogen principiel Ændring i Skibsfartens Arbejdsvilkaar har Oprettelsen af UMA ikke medført, ligesom der naturligvis heller ikke af denne Grund er kommen mere Tonnage. Nogen Kritik af UMA's Arbejdsmetoder har naturligvis ikke kunnet undgaas, bl. a. er det jo noget besynderligt, at en Reder kan udføre flere Rejser, uden at han ved, hvad han faar i Fragt, og saaledes er der flere andre Punkter. De af UMA fastsatte Rater og Betingelser synes i det store og hele at være rimelige, men iovrigt er det paa nuværende Tidspunkt for tidligt at skrive denne Institutions Historie.

Hvad det Aar, vi nu er gaaet ind i, vil bringe af godt og ondt for Skibsfarten, er det umuligt at have nogen Mening om. Udviklingen kan komme til at afhænge af Faktorer, som vi i dette Øjeblik end ikke har Kendskab til, men vi har Lov til at haabe, at efter saa mange Aars Spændtrøje, vil den Frihed, som er Skibsfartens Livsnerve, i hvert Fald gradvis vende tilbage.

## Skibssalgs-Markedet i 1945

Firmaet *Suenson og Jespersen* har atter i Aar i sin ved Aarsskiftet udsendte Beretning givet en Oversigt over vort hjemlige Tonnagemarked sammen med et kort Tilbageblik over de fem svundne Krigsaar.

Den danske Handelsflaade er blevet haardt ramt af Krigen, idet den mistede omkring 50 pCt. af sin Tonnage, fastslaaer Beretningen. Kun faa Motor- eller Dampskibsnbygninger blev leveret gennem de sidste fem Aar, men kort efter Tysklands Kapitulation var tyve store Nybygninger paa tilsammen ca. 135.000 G.R.T. rede til at stikke til Sos. Denne nye Tonnage var hovedsagelig bestemt til oversøisk Fart men udgør kun en ringe Procentdel af de lidte Tab, og det vil kræve et langvarigt og vanskeligt Arbejde at bringe Flaaden tilbage til Forkrigstidens Niveau.

Under Krigen har den danske Regering afsluttet Kontrakter med forskellige danske Værfter om Bygning af et vist Antal Standardskibe efter at have sikret Leveringen af det dertil nødvendige Materiale. To af disse Skibe, der allerede er blevet afleverede, er paa ca. 3000 Tons d.w. hver, mens Resten, af hvilke to er afleverede, mens fire forventes leveringsklare om en Maaned eller to, er paa 5000 Tons d.w. hver. Alle disse Skibe er Dampskibe, og endnu to skal bygges som Dampskibe, mens de øvrige skal være Motorskibe. Skibene adskiller sig imidlertid en Del fra den sædvanlige danske Type, og der kan derfor muligvis være Tale om at søge dem byttet i Udlandet mod mere passende Typer.

De danske Værfter slap uskadte gennem Krigen og staaer i Dag klare til at begynde Arbejdet for fuld Kraft, men det kniber overordentlig stærkt med at fremskaffe de nødvendige Materialer. I Spørgsmaalet om Anskaffelse af Tonnage fra Udlandet er det naturligst først at kaste Blikket mod Sverige, men endnu har det ikke været muligt at fremskaffe den nødvendige Valuta til Skibskøb der. Derimod har det været

muligt at placere Nybygningsordrer i Storbritannien, hvor der før Krigen ogsaa blev bygget mange Skibe for dansk Regning, og skønt England selv har fremsat et omfattende Nybygningsprogram, er der blevet placeret danske Ordre paa et 1000 Tons Motorskib, Pris £ 60.000 og paa to 3400 Tons Dampskibe, Pris henholdsvis £ 144.000 og £ 143.000, samtidig med at der fores Forhandlinger om yderligere Ordre.

Siden 1940 har man ikke kunnet tale om noget Marked for second hand Tonnage i Danmark, da der kun fandt yderst faa Salg Sted, hovedsagelig fordi Rederne paa Baggrund af de lidte Tab ikke ønskede at skille sig af med den tilbageværende Tonnage. Siden 1942 har det forøvrigt været forbudt i Danmark at sælge Skibe til Udlandet. Det maa haabes, at alle disse Krigstidens Restriktioner baade her i Landet og andre Steder snart maa kunne oplæves, saa man vil kunne vende tilbage til normale Forhold, for Skibsfarten er international og maa behandles som saadan.

### Fra Logbogen

#### M/S *Rotna*

Ved en Præsentationssejlad i Sundet foreviste »Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866« forleden sit nye Passagemotorskib *Rotna*. Skibet var færdigbygget i 1940, men laa stille under Krigen. Tyskerne forsøgte at kapre det, men da Besætningen havde skilt Motoren ad og fjernet vigtige Maskindele, lykkedes det først Tyskerne den 7. Maj 1945 at bestaglægge Skibet som Lazaretskib. Samme Dag blev *Rotna* ramt af en russisk Bombe, som hærgede Officersmesse, Spise- samt Rygesalon saa alvorligt, at *Rotna* maatte underkastes en Reparation hos Burmeister og Wain, hvilket forogede Byggeomkostningerne 2,8 Mill. Kr. med yderligere  $\frac{1}{4}$  Mill. Kr.

*Rotna* maaler 278 Fod i Længden og 41 Fod i Bredden og er med sine 16 Knob det hurtigste Skib i Indenrigsfarten. Det er tillige det største af »66-Baadene«, idet det kan medføre 13—1400 Passagerer. Skibet fores af Kaptajn *H. Hansen*

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGÉ

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33, KØBENHAVN K

Abonnement

(Udlandet Kr. 20.00 pr. Aar

Redaktør:

KAY JUNGERSÉN

Telefon \*Central 17030

samt paa alle Postkontorer:



## *Flere og flere, og mere og mere*

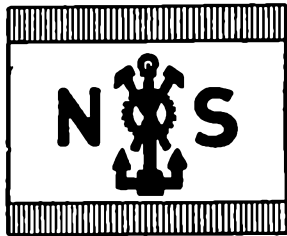
Selv om det langt fra kan siges at være tilfredsstillende med Danmarks Forsyning med Olieprodukter endnu, kommer der dog stadig flere og flere Skibe ind med mere og mere Benzin, Smøreolie, Brændselolie og andre vigtige Olieprodukter.

Det er den Vej vi skal, — og vi haaber, at det ikke vil vare alt for længe, før alle Vanskeligheder er overvundet ogsaa paa dette Punkt, og Erhvervs-livet kan drage fuld Nytte af sine Maskiner, Transportmidler og Anlæg.

**DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB**

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



## NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV ♦ DANMARK  
NYBYGNINGER  
OG  
REPARATIONER

Beddinger for Skibe Indtil 520' Længde  
Flydedok » » » 14500 Tons D.W.  
Ophalerbedding » » 800 » »  
Telegram-Adr.: »SKIBSVÆRFT«. Telefon: STAT 3.

AKTIESELSKABET  
**BURMEISTER & WAIN'S**  
MASKIN- OG SKIBSBYGGERI  
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT REFSALEØEN MASKINFABRIK STRANDGADE 4  
STØBERI OG STAALVÆRK TEGLHOLMEN

REPARATION OG  
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER  
3 DOKKER  
INDTIL 13.600 T.  
3 OPHALINGSBEDDINGER  
DIESELMOTORER  
FRA 10-3000 HK. PR. CYLINDER

**B&W**



Tegn Deres  
Forsikringer  
i

**SKANDINAVIA**

Kongens Nytorv 6, København K.  
Telefon Central 9316

## Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

By:		Telegramadresse:
Aarhus	Aarhus Stevedore Kompagni Direktor L. Mikkelsen Foreningens Formand	Labore
Nyborg	Mammen & Drescher Direktor Math. Møller Næstformand og Kasserer	Spedition
København	Hans Brandt Medlem af Bestyrelsen Stevedorekompagniet	Dispatch
Aalborg	Hassing & Drescher	Stevedore
Aarhus	Stevedore-Kompagniet A/S	
Esbjerg	Elnar Sørensen	
Frederikshavn	S. J. Sørensen	
Holbæk	Søren Andersen	Stevedoring
Horsens	Jørgen Schultz	Schultz
Kallundborg	Arbejdsgivernes Stevedor-Kontor	
Korsør	Holger Jørgensen	Oldstevedore
København	Skjold Andersen	
—	Københavns Stevedore Comp.	
—	Jullius Nielsen's Stevedoreforretning A/S	
Nakskov	Halfdan Rasmussen	Andrea
Nyborg	Henrik Basballe	Basballe
N. Sundby	Henry Petersen	
Odense	Simonsen og Møller	
Randers	S. Christoffersen & Co.	
Vejle	Vejle Stevedoreforretning v. Kaptajn Thygesen	

## DANSKE HAVNE

## KØBENHAVN

**Vanddybder:** Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved 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 3,2 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Teglhølmolen 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,8—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. **Afgift af Fartøjer m. m.:** 15 Øre pr. Ton af Netto-Registrertonnagen + 12 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Sejlfartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 6 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bøjer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornødenheder o. s. v., Ind- og Udtagning af Ballast. Alle Afgifter undt Knippelsbro-Afgiften er midlertidigt forhøjet med 25 pCt.

**Modereret Fartøjsafgift:** for Rute-fartøjer og reparerende Fartøjer m. m.

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

**Ingen Lodstvang.** Lodspenge betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybgaende og den Distance, der lodes og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. **Losning og Ladning.** I Frihavnen besørgeres Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet). **Toldhavnen.** Tordokke for Skibe op til ca. 158 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 13,600 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhus til Oplægning af Varer, Korn-Elevatorer og pneumatisk Kornlosseapparater, 2 flydende Kraner til Loft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Loft af 75 Tons (Orlogsværftol), 7 faste Kraner til Loft indtil 25 Tons samt 2 private, faste Kraner (Burmeister & Wain) til Loft indtil 100 Tons.

**Frihavnen.** 7 Dampkraner til Loft indtil 8 Tons, 2 faste Kraner til Loft af 5 Tons og 42 bevægelige, elektriske Kraner til Loft af indtil 9 Tons. Moderne Kornlosseapparat og moderne Fryserum. Vandforsyning ved Bolværk. Jernbane langs Kajerno.

## FREDERIKSHAVN

Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 m; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 m. **Havnepenge** pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sejlfartøjer, reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 101. Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. **Bugsøring** efter Aftale. **Ballastafgift** til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m<sup>3</sup>. **Losning og Ladning** foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Tordokker indtil 95,7 Meters Længde, 2 Flydedokker med indtil 3000 Tons Bæreevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

## HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. **Havnepenge** (pr. N.R.T.) er for udenbys, maskindrevne Fartøjer: 25 Øre for Indg. og 25 Øre for Udg., for alle andre udenbys Fartøjer: 20 Øre for Indg. og 20 Øre for Udg. Reducerede Afgifter for reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Lodser ved Havnen og i Fyrskibet »Lappegrunda. Faste Takster. **Bugsøring** efter Aftale. **Ballastpenge:** 4 Øre pr. N.R.T., Ballast ca. 5 Kr. pr. m<sup>3</sup>. Vand: i Havnen 1,75 à 2,00 Kr., paa Reden 4,00, alt pr. m<sup>3</sup>. **Losning og Lastning** til faste Takster. 2 af Svitzers Bjergningsdampere er stationeret i Havnen, 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. Moderne Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt, 2 Tordokker indtil 115 m Længde. Kraner til 80 T. Løfteevne.

## HORSSENS

Vanddybde i Indsejlingsløbet og i Ny-Havn 6,00 m. Indsejlingsfarvandet vel afmærket. Havnen kan besøjes ogsaa om Natten. **Ingen Lodstvang.** **Havneafgift:** Fartøjer med Maskinkraft pr. N.R.T. for saavel Indg. som for Udg. 15 og 25 Øre for henholdsvis inden- og udenbys Fartøjer, de tilsvarende Afgifter for Fartøjer uden Maskinkraft 10 og 20 Øre. Vand: 1,50 Kr. pr. m<sup>3</sup>, dog mindst 6 Kr. ialt. 2 faste Kraner med henholdsvis 5 og 15 T. Løfteevne, 2 bevægelige Stykgodskraner med henholdsvis 1½ og 2½ T. Løfteevne samt 4 private Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Ophalingsbedding for mindre Fartøjer. Træskibsbyggeri og Motor- og Maskinfabrikker forefindes.

## NYBORG

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

## RUDKJØBING

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

## ESBJERG

**Dybder** ved daglig Højvande: I det 200 m brede uddybede Lob over Graadysbarron er der i fuld Bredde 7,5 m og i Fyrlinien 8,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Sluse-tærskelen 5,8 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,0—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 Fløjetønder og flere Fyrlinier. — **Havneafgifter** (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — **Ingen Lodstvang.** Lodspenge efter Dybgaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. — **Ballast- og Vandafgifter:** Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m<sup>3</sup>. — **Losning og Lastning:** Losning og Lastning besørgeres af horværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttetæde. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for Fartøjer paa indtil 500 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

## FAABORG

Indsejlingsløbet 0,5 m. I Yderhavnen 6,3 m, i Inderhavnen 5 m. **Havneafgift:** Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 30 Øre for Indg., 30 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. **Ingen Lodstvang.** Vand: Dampskibe u. 300 R.T. 12 Kr., over 300 — 20 Kr. Sejlskibe 20—50 T. 2 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. **Ballastp.** 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons i Inderhavnen. Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. ved Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 2

FREDAG 11. JANUAR 1946

53. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### NY GENERALKONSUL I NEW YORK

Danmarks Generalkonsul i New York i mange Aar, George Bech, har efter Ansøgning faaet bevilget sin Afsked fra 31. Marts. I den officielle Meddelelse er samtidig tilkendegivet Kongens Paaskønnelse af hans lange, tro og dygtige Virksomhed i Statens Tjeneste.

George Bech, der er født 1875, tog som nybagt cand. jur. paa Studierejse til Amerika i 1900 og fik Ansættelse i Scandinavian-American S.S. Line i New York som Sekretær. 1904 blev han tilknyttet det danske Konsulat, og fraregnet nogle Aar i Buenos Aires og i Chicago samt et Par Aar i privat Virksomhed har han siden repræsenteret Danmark i Millionbyen, siden 1921 som udsendt Generalkonsul. Han blev afskediget 13. Maj 1941, men det forhindrede naturligvis ikke hans fortsatte Virke.

Generalkonsulatet i New York overtages fra 1. April midlertidigt af Generalkonsul Hans Henning Schrøder, Oslo, der allerede 1. Februar kommer til New York for at forrette Tjeneste i Konsulatet. Generalkonsul H. H. Schrøder, der er født 1892 i København som Søn af Nationalbankdirektør S., har tidligere i en kort Periode gjort Tjeneste i New York og Washington. Desuden har han været udsendt til Peking, Bruxelles, Leningrad, Stockholm og Oslo, hvor han siden 1940 har været Generalkonsul.

### KLAGE OVER GENERALKONSULATET I SHANGHAI

Forleden Dag vendte 56 danske Søfolk tilbage til Danmark efter at have opholdt sig i Shanghai siden Sommeren 1941. Ved Ankomsten meddelte deres Tillidsmand Maskinassistent P. Hansen, at man agtede at indsende en Klage til Udenrigsministeriet over den danske Generalkonsul i Shanghai, Poul Scheel, for hans Forhold overfor de danske Søfolk under deres tvungne Ophold i Byen, idet man bl. a. mente, at alle de danske Søfolk allerede i Sommeren eller Efteraaret 1941 — inden den japanske Krig udbrød — kunde være kommet til Hongkong for at faa Hyre med engelske eller amerikanske Skibe, og de paastaar, at det er Generalkonsul Scheels Skyld, naar dette ikke skete, idet han satte sig imod deres Rejse og gik saa vidt som at inddrage deres Pas under Henviisning til, at der fra den daværende danske Regering forelaa en Instruks om, at ingen danske Søfolk maatte tage Hyre med fremmede Skibe.

Generalkonsul Poul Scheel ventes forøvrigt snart til København, og før den Tid vil Ministeriet næppe tage Stilling til Klagen.

### 25 SMAASKIBE FORLISTE I 1945

Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe har udsendt sin Aarsberetning for 1945, udarbejdet af Forretningsfører Peter Grube. Af Beretningen fremgaar det, at der i det forløbne Aar forliste 25 danske Smaaskibe. Ved disse Forlis mistede 55 Søfolk Livet. Endvidere nævnes det, at et af Foreningens Medlemmer var blevet skudt og en anden død i tysk Koncentrationslejr.

### »PETER WESSEL«

Motorfærgeren »Peter Wessel« faldt som bekendt ved Krigens Begyndelse i Tyskernes Hænder, og de lod den ombygge til Hjælpekrydser. For Tiden ligger den ved Aalborg Værft, hvor den i sin Tid blev bygget. Reparationen vil beløbe sig til 1,6 Mill. norske Kroner, hvortil kommer ca. 1/2 Mill. Kr., som det vil koste at faa Færgeren i Gang igen. Disse 2,1 Mill. Kr. kostede det i sin Tid at faa Færgeren bygget.

Der er Tale om, at »Peter Wessel« skal i Gang igen den 1. Juni, og mange Distrikter i Sydnorge er interesseret i »Jyllandsferjen«, saaledes Sandefjord, Larvik, Tønsberg, Horten, Skien og Frederikstad. Indtil 1940 oppebar Larvik—Frederikshavn-Færgeren 50,000 Kr. aarligt i Statstilskud. Kristianssand—Hirtshals-Ruten vil behøve 800,000 Kr. om Aaret for at holde det gaaende. I enkelte Kredse spørges der, om det er nødvendigt at holde to Ruter i Drift.

Efter denne omfattende Istandsættelse vil »Peter Wessel« antagelig have en Værdi i Handel og Vandel af rundt regnet 3 Mill. Kr. En tidligere Plan om at sælge den til England synes at være opgivet; man sætter tilsyneladende alt ind paa at faa Ruten til Frederikshavn i Gang igen.

### D. D. P. A.

Paa Det Danske Petroleums Aktieselskabs ordinære Generalforsamling i Juli i Aar oplystes det, at den fornødne Fuldmagt fra Aktiemajoriteten endnu ikke var indgaaet, og at Generalforsamlingen som Følge heraf ikke var beslutningsdygtig. Der indkaldtes senere til en ekstraordinær Generalforsamling den 29. September, hvor Regnskabet blev vedtaget, og hvorefter Saldo fra foregaaende Aar samt Netto-Fortjeningen ifølge Driftsregnskabet, ialt 1,754,919 Kr., foreløbig blev overført til nyt Regnskab.

Paa en ny ekstraordinær Generalforsamling, der afholdtes forleden, vedtog man efter at Forholdene var afklaret at udbetale 4 pCt. Dividende for 1944 af det foran nævnte overførte Beløb.

### 40-AARS JUBILÆUM

Skibsreder E. B. Kromann, Marstal, kunde Nyaarsdag fejre 40 Aarsdagen for sin Indtræden som Medindehaver af Reder- og Mæglerfirmaet Herman C. Boye i Marstal. Skibsreder Kromann er, som Navnet siger, af gammel Marstal-Sømandsslægt, og med sit B. i Fornavnet har han ogsaa knyttet Sømandsslægten Boye ind i Navnet.

Sin første Uddannelse fik han i det kendte Firma, hvis Chef han nu er, idet han blev ansat der i 1900, og allerede den 1. Januar 1906 blev han Medindehaver. Skibsreder E. B. Kromann fyldte 60 Aar for et Par Maaneder siden, og vi omtalte ved denne Lejlighed udførligt hans Indsats gennem Aarene for den danske Sejlskibsfart, der har hædret ham ved at vælge ham til Formand for Dansk Sejlskibsrederiforening, samt hans Arbejde for Fødebyen Marstal, hvor han i de 40 Aar har staaet i forreste Linie i Byens Erhvervsliv, idet hans Bysbørn har betroet ham en Række kommunale Tillidshverv.

## SKIBSTILSYNETS JUBILÆUM

Den 1. Januar kunde Statens Skibstilsyn fejre sit 25 Aars Jubilæum, idet Loven af 29. Marts 1920 om Tilsyn med Skibe traadte i Kraft den 1. Januar 1921.

Oprindelig fastsatte Tilsynsloven, at der foruden en Overskibsinspektør til at lede Institutionen skulde være ansat 10 Skibsinspektører og indtil 30 honorarlønnede Skibssynsmænd samt, at der kunde ansættes en Overskibsingeniør. Dette Forhold er gennem Aarene ændret, saa der nu foruden Overskibsinspektøren og Overskibsingeniøren er ansat 10 Skibsinspektører af 1. Grad, 21 Skibsinspektører af 2. Grad, 2 Ingeniører og 13 Skibssynsmænd. Overskibsingeniøren og 6 Skibsinspektører gør Tjeneste i Handelsministeriets tekniske Kontor, hvis Chef Overskibsingeniøren er.

Overskibsinspektoratet har nu Kontor Christiansgade 12. Der er oprettet Skibsinspektorater i Aalborg og Svendborg og Skibstilsyn i Helsingør, Nykøbing F., Nakskov, Rønne, Odense, Frederikshavn, Aarhus, Esbjerg, Sønderborg og 3 Steder paa Færøerne.

Gennem Aarene er Skibstilsynets Arbejde blevet betydeligt forøget dels derved, at Registrerings- og Skibsmaalings Bureauet i 1927 blev nedlagt og Maalingsarbejdet henlagt til Skibstilsynet, dels ved Danmarks Tiltrædelse af London-Konventionen om Sikkerhed for Menneskeliv paa Søen. Medens Skibstilsynet tidligere var noget hvert Land for sig ordnede, er det efter Vedtagelsen af London-Konventionen en Pligt at føre Tilsyn med Skibe. Skibstilsynet kan saaledes ikke nedlægges, men skal gennemføres i Henhold til Konventionens Bestemmelser.

Marinekapitajn Edouard Haack var Overskibsinspektør fra 1. Januar 1921 til 30. September 1936, hvorefter den nuværende Overskibsinspektør, Kapitajn *Fred. Grue*, overtog Ledelsen. Han havde været ansat ved Skibstilsynet fra Lovens Ikrafttræden og kunde saaledes ogsaa den 1. Januar fejre 25 Aars Jubilæum. Endvidere har ledende Skibsinspektør ved Skibsinspektoratet i Aalborg, Kapitajn *H. Kruuse*, og maskinkyndig Skibssynsmand i Frederikshavn *R. Jørgensen* samt paa Færøerne Brødrene *Jacob* og *Joan Joensen* og *H. Djurholm* været knyttet til Institutionen fra Oprettelsen.

## 40 AAR

Den 15. Januar passerer Ulykkesforsikringsforbundet for Dansk Søfart sin fyrretyvende Milepæl, idet Forbundet under Navn af Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening begyndte sin nu saa omspændende Virksomhed d. 15. Januar 1906, da den første Lov om Søfolks Ulykkesforsikring, Loven af 1. April 1905, traadte ud i Livet.

Forsikringsforeningen var dog allerede blevet skabt nogle Maaneder tidligere gennem Forhandlinger mellem Dansk Dampskibsrederiforening og Dansk Sejlskibsrederiforening, og paa et Møde d. 30. Oktober 1905 valgte de af de to Foreninger udpegede Bestyrelsesmedlemmer Direktør *A. Bramsen* til Formand for Bestyrelsen.

Den 1. April 1917 traadte imidlertid en ny Lov om Ulykkesforsikring, Loven af 6. Juli 1916, i Kraft og heri bestemtes, at samtlige indregistrerede danske Skibe skulde danne et gensidigt Forsikringsforbund. Som Følge heraf blev den gamle Forening opløst og erstattet af det nuværende Forbund, hvis Formand er Højesteretssagfører *J. E. Gelting*, mens Direktør *V. Andersen* leder de daglige Forretninger.

Direktør *V. Andersen* blev allerede d. 16. December 1905 ansat i Forbundet og kunde altsaa for en lille Maaned siden fejre det saa sjældne 40-Aars Jubilæum i Forbundets Tjeneste.

## EFTER U.M.A.

De engelske Redere har haft en Konference med Ministry of War Transport angaaende fortsat Kontrol med Skibsfarten efter U.M.A.'s Ophør d. 2. Marts. Samtidigt drøftedes ogsaa Spørgsmaalet om fortsat internationalt Samarbejde.

England ønsker at fortsætte med en vis Kontrol for at sikre den nødvendige Tonnage til Landets egen Import og Eksport. Spørgsmaalet om at overføre Tonnage, som Staten lod bygge under Krigen, til private Rederier var ligeledes paa Dagsordenen. Den engelske Tankflaade skal fortsætte under en vis Kontrol, men Fragterne er nu bedre, end dengang Skibene var rekvirerede. Rederne har Ret til selv frit at slutte deres Skibe, men skal afgive Beretning baade herom og om Fragterne til Statens Myndigheder.

## NORSKE NYTAARSBETRAGTNINGER

Præsidenten for Norges Rederforbund, Skibsreder *Klaus Wiese Hansen* har i en Artikel i Norges Handels og Sjøfartstidning anstillet nogle Betragtninger over norsk Skibsfarts Stilling ved Aarsskiftet.

»Stillingen for norsk Skibsfart,« skriver Præsidenten, »er i særlig Grad vanskelig og uklar ved dette Aarsskifte, hvor Krigsboet endnu er uopgjort. Vi ved kun, at Halvdelen af vor Handelsflaade er gaet tabt under Krigen, og at den resterende Del er stærkt mærket af 6 Aars Krigsindsats uden tilstrækkeligt Eftersyn og Vedligeholdelse.

Statsrekvisitionen af Skibene er ganske vist blevet ophævet, men kun for at blive erstattet af Pligten til fortsat centraliseret Befragtning og Drift af Skibene under U.M.A.-Ordningen. Man havde ventet, at Rederne havde faaet deres Handlefrihed tilbage ved U.M.A.-Aftalens Ophør i Marts 1946, men i Dag ser det ud til, at disse Forhaabninger ikke vil blive indfrie, idet der baade her i Landet og i Udlandet er antydnet Muligheden af fortsat Regulering. Man kan imidlertid i Øjeblikket kun gætte sig til, hvorledes en international Ordning til Afløsning af U.M.A. vil blive ført ud i Livet, og mere konkrete Oplysninger vil først kunne gives, naar hele Spørgsmaalet har været til Behandling mellem de ledende Søfartsnationer i Forbindelse med et Møde i U.M.A. Organisationen i Slutningen af Januar 1946.

De Tendenser til Tonnageoverskud, der kunde spores i Sommer, er forsvundet igen i Løbet af Efteraaret, og det nye Aar begynder under et meget stramt Marked. Dette skyldes for en stor Del, at talrige Skibe for Tiden ligger til Reparation eller er ude af Drift af anden Grund. Videre er en Række Virksomheder og Statsinstitutioner Verden over ivrige efter at dække deres Tonnagebehov flere Maaneder, ja endog flere Aar frem i Tiden.

Paa den anden Side har Frygten for, at den mægtige, under Krigen byggede, amerikanske Handelsflaade skulde faa en katastrofal Indvirkning paa andre søfarende Landes maritime Eksistensmuligheder hidtil ikke bekræftet sig. De amerikanske Myndigheder har endnu ikke taget Stilling til den fremtidige Skibsfartspolitik, men den Linie, de har fulgt i 1945 med Hensyn til Anvendelsen af deres Overskudstonnage, har været egnet til at styrke Troen paa, at man kan regne med en amerikansk Medvirkning til en sund Udvikling af den fremtidige internationale Skibsfart under størst mulig Udfoldelse af privat Initiativ og fri Konkurrence.

Som Forholdene har udviklet sig i de sidste Uger, har de norske Myndigheder fundet det nødvendigt at genindføre Redernes Pligt til at søge Koncession paa Fragtslutninger. Her spiller dels Hensynet til Landets egne Forsyninger ind og dels det Forhold, at vi med visse Forbehold sammen med andre Søfartsnationer har maattet indvilge i at tilsiige tilstrækkelig Tonnage til UNRRA's Søtransporter i Løbet af 1946.

## Ugens Fragtberetning.

Endnu har det nye Aar ikke budt paa større Nyheder, og Forholdene ligger nærmest uændret siden vor sidste Beretning. Det forventes, at der snart vil blive fastsat Møder til Afgørelse af Udviklingen efter U.M.A.s Ophør, og Shipping Kredsen forventer med største Interesse Udfaldet heraf, idet en international Organisation jo, som det har været Tilfældet i det forløbne Aar, vil kunne bestemme hele Markedets Udvikling for den kommende Tid. Der er fortsat stor Interesse for Timechartertonnage i saa godt som alle Størrelser for længere Perioder efter U.M.A.s Ophør, men der er dog ikke rapporteret friske Afslutninger, hvilket til Dels skyldes Usikkerheden med Hensyn til Myndighedernes forventede fortsatte Indgriben overfor Markedets Udvikling.

Der er fortsat livlig Aktivitet i transatlantisk Fart med Korn, Kul, Sukker etc., og en Del Tonnage har været sat ind for Kul og Foderstoffer hertil, og der gøres i Øjeblikket alt for at indsætte tilstrækkelig Tonnage for de amerikanske Kulleverancer til Danmark for at opnaa, at i hvert Fald de Kul, der kan fremskafes i Fremtiden ogsaa virkelig bliver afskibet. La Plata mangler fortsat Tonnage til Korntransporter, ligesom der til Stadighed søges Tonnage for andre Varer fra Brasilien uden synderligt Resultat. For Bomuld Santos/Antwerpen noteres 100/-, til Genua 120/- og til Danmark ligger Raten paa 110/- for Tonnage op til 6.500 ts. Der er fortsat en Del Sukker fra Cuba til

U.K. Cont., for hvilket Raten er 71/6 til U.K. Holland/Belgien og 74/- til Bordeaux/Dunkirk range.

Paa Kul- og Koksmarkedet til Danmark er det stadig Emden, der tager Hovedparten af Tonnagen, og der stemmes til Stadighed adskillige Baade fra Emden ballastgaaende fra Danmark saavel som Tonnage fragtledig i Nærheden, hvoriblandt nogle danske Baade, der har lossat Erts i Hamburg fra Østersøen. Importen fra England har desværre stadig ikke den store Betydning for Tonnagens Placering, selv om der ogsaa derfra er stemmet nogen Tonnage, ligesom enkelte Baade maa gaa til U.K. i Ballast efter Kul. Fra Danzig/Gdynia er Importen til Danmark stadig meget ringe, og kun ganske enkelte danske Baade er stemmet herfra.

Det hjemlige Brunkulsmarked har ligget noget trykket antagelig paa Grund af Helligdagene ved Aarsskiftet, hvilket har givet sig Udslag i manglende Ladninger, og de faa positive Ordre, der er kommet i Markedet, er hurtigt blevet bortsluttet til noget vigende Rater, f. Eks. omkring Kr. 9,— for 3000 Tonner og Kr. 10/10,50 for Tonnage paa omkring 2000 Tons. For mindre Dampere under 1000 Tons har Fragten kunnet opretholdes i omkring Kr. 13/13,50 for Brunkul, Østjylland/København, og Motorsejlerne har stadig kunnet finde Beskæftigelse til de af Fragtnævnet fastsatte Rater.

Udøvelsen af denne Fragtkontrol er efter Myndighedernes Anmodning overtaget af Rederforbundet overensstemmende med den Ordning, der blev knæsat ved Begyndelsen af begge Verdenskrige. Denne nye »Fragtkoncession« saavel som de nye internationale Restriktioner indenfor Skibsfarten repræsenterer en tyngende Klods om Foden paa vore Redere i deres Arbejde for at genrejse Flaaden. Desto vigtigere er det derfor, at den hjemlige Fragtkontrol bliver udøvet paa en saadan Maade, at den gør mindst mulig Skade og tager de størst mulige Hensyn til de enkelte Rederiers specielle Forhold.

Det Bagslag for de frigørende Kræfter, som vi har oplevet i den sidste Tid, maner til øget Samarbejde mellem alle de, der mere eller mindre er afhængige af Skibsfartens Trivsel herhjemme. Dette gælder saavel Rederne indbyrdes som Forholdet mellem dem og andre større Interessegrupper, herunder først og fremmest Myndighederne og Søfolkene.

Det er mit inderlige Haab, at Rederierne straks efter Nytaar kan faa forelagt det endelige Forslag om Afregningen med Staten for dennes Benyttelse af Flaaden. Dette er nødvendigt for, at Rederierne kan gaa i Gang med Flaadens Genopbygning og for Gen erhvervelsen af vor Position ude.

Afregningsforslaget, som vi Efteraaret 1944 sendte Regeringen, indeholder som bekendt ogsaa Hensættelsen af Midler tilstrækkelige til at sikre en Sømandspensionsordning.

### NORSKE SKIBSBYGNINGSPLANER

I et Interview i Norges Handels og Sjøfartstidende har Direktør *Christoffer Hannevig* optrukket Liniere for et fremtidigt norsk Storskibsbyggeri paa Basis af hans allerede i 1939 fremsatte Teorier om Masseproduktion efter moderne højrationelle Principper, Oslo Standard Skibsbyggeri, Principper der beviste deres Levedygtighed under Krigen gennem Amerikas storstilede Indsats.

»Vi maa arbejde efter et 15-Aars Program,« udtalte Direktør Hannevig bl. a. »I dette Program vil vi kun-

ne bygge 15 Mill. Tons Tonnage. Mine Teorier har bestaaet deres Prøve i det vældige Skibsbygningsprogram, U. S. A. gennemførte under Krigen, og det er fastslaaet, at man kan bygge billigere efter mine Metoder. Den amerikanske Kongres' egne Undersøgelser og Rapporter viser absolut, at jeg har Ret, hvad der bl. a. fremgaar af, at Skibsbyggerierne paa Østkysten til at begynde med byggede Liberty-Skibe efter de gamle Metoder til en Pris af 300 Dollars pr. Ton, mens man paa Vestkysten kom ned paa en Pris af 200 Dollars pr. Ton ved at arbejde efter Oslo Standards Metoder. Da Maritime Commission erfarede dette, krævede man straks Helsvejsning og »pre-fabrication« indført overalt.«

Det var dog ikke Direktør Hannevigs Mening, at de nuværende norske Værfter skulde lægge deres Produktion om efter disse Retningslinier, da Værfterne sikkert vilde være fuldt optagne af Reparationer, men de maatte dog udvides betydeligt for at kunne overkomme Arbejdet, som nu for en 50 pCt.s Vedkommende gik til Udlandet.

Øvrigt var det Direktør Hannevigs Tanke, at der skulde oprettes store Monteringsværfter ved de større Byer, medens »Skibsskrogfabrikker« skulde spredes langs Kysterne, specialiseret i Bygning af et passende Antal forskellige Skibstyper. De færdige Skrog skulde derpaa bugseres til Monteringsværfterne, hvor Maskineri og andet Udstyr skulde installeres. Ved en gennemført Rationalisering vilde man utvivlsomt kunne komme ned paa en uhørt lav Byggepris, saa de almindelige Skibsværfter vilde blive slaaet ud i Konkurrencen og maatte overgaa udelukkende til Reparationsarbejder, hvad der dog ogsaa vilde være lønnende.

»Gaar vi i Gang i Dag,« sluttede Hannevig, »vil vi snart kunne eksportere Skibe til Skandinavien og England, før disse Lande bliver konkurrencedygtige ved at gaa over til lignende Metoder, og der vil ogsaa kunne opstaa en fordelagtig Udveksling mellem os og disse Lande, idet vi vil kunne levere dem Skrog mod Motorer.«



### Norges Rederforbund

Norges Rederforbunds Hovedbestyrelse har ansat Kontorchef Christopher Meier som stedfortrædende administrerende Direktør og Sekretær John O. Egeland som assisterende Direktør og Leder af Forbundets Oplysningsafdeling.

### FRA SVENSKKE VÆRFTER

Den 20. December sendte Eriksberg Værftet et nyt Motorskib, m.s. *Mongabarra*, bygget til Rederiaktiebolaget Transatlantic ud paa Prøvetur.

Skibet, der er et Søsterskib til m.s. *Kookaburra* m. fl., som Værftet tidligere har bygget til Rederiet, er bygget til Lloyds højeste Klasse med to gennemgaaende Dæk. Det laster 9160 Tons d.w. paa 25' 9" Dybgaende, og dets Hoveddimensioner er: Længde 405', Bredde 56' 6", Dybde til Hoveddæk 28' 6", til Shelterdæk 38' 9".

Der er 4 Lastrum samt Dybtanke til ca. 1000 Tons Olie. Endvidere findes der 5 Luger og 12 5-Tons Bomme, hvoraf de to ved ekstra Tilrigning kan løfte 15 Tons. Foruden Officers- og Mandskabsbeboelse findes der 6 Passagerkahytter.

Hovedmaskineriet bestaar af en 2-Takts, enkeltvirkende Dieselmotor af Eriksbergs Konstruktion, der udviklende 5400 IHK. kan give Skibet en Fart af 14 Knob paa fuld Last.

\*

Den 21. December søsattes Motorskibet *Rydboholm* paa Götaverken. Skibe, der er bygget til Svenska Amerika Mexico Linien, er et Søsterskib til *Stegholm* og *Vretaholm* bygget henholdsvis i 1939 og 1943. Det har følgende Hoveddimensioner: Længde 458' 2 1/8", Bredde 57', Dybde til Shelterdæk 35' 6". Middeldybgaende paa Sommerfribord 24'.

Hovedmaskineriet bestaar af en 2-Takts, enkeltvirkende, 9-cylindret Dieselmotor af Götaverkens Konstruktion udviklende 8300 IHK.

Svejsning har været anvendt i stor Udstrækning ved Bygning af Skroget.

### SKIBSSALGS-MARKEDET 1945

I den af Firmaet *Suenson & Jespersen* udsendte Aarsberetning for 1945, hvis danske Afsnit refereredes i Bladets forrige Nummer, meddeles yderligere følgende interessante Oplysninger om Skibssalgsmarkedet i Udlandet i det forløbne Aar.

#### Norge.

I Norge har Forholdene været nogenlunde som i Danmark. Skibsværfterne har mange Ordre og kan tage flere endnu, men det kniber med at fremskaffe det nødvendige Materiale. I Løbet af Aaret er der blevet placeret Ordre paa en 3000 Tonne og to 3600 Tonnere. Norge har imidlertid haft den store Fordel at kunne placere Nybygningsordre baade i England og i Sverige under Krigen.

Second hand Markedet har ogsaa været roligt. Følgende Skibe er blevet solgt:

- s.s. *Mammy*, 2000 tons d.w., bygget 1911, Pris £ 35.000.0.0.
- s.s. *Sygn*, 7400 tons d.w., bygget 1907, Pris £ 40.000.0.0.
- s.s. *Bolga*, 177 tons g.r., bygget 1905, og
- s.s. *Bogoy*, 311 tons g.r., bygget 1907, Pris n. Kr. 975.000,00 tilsammen.
- s.s. *Activ*, 600 tons d.w., bygget 1903, Pris n. Kr. 380.000,00.
- s.s. *Astrid*, 4700 tons d.w., bygget 1942, Pris n. Kr. 2.250.000,00.
- s.s. *Ragnhild*, 4700 tons d.w., bygget 1942, Pris n. Kr. 2.250.000,00.
- m.s. *Holla*, 6585 tons d.w., bygget 1925, Pris n. Kr. 800.000,00 i havareret Tilstand.
- m.s. *Kong Sverre*, 10250 tons d.w., bygget 1941, Pris n. Kr. 4.200.000,00.
- m.s. *Kronprinsessen*, 10250 tons d.w., bygget 1941, Pris n. Kr. 4.200.000,00.

m.s. *Kong Haakon VII*, 10400 tons d.w., bygget 1942, Pris n. Kr. 4.400.000,00.

m.s. *Kronprinsen*, 10400 tons d.w., bygget 1942, Pris n. Kr. 4.810.000,00.

t.s. *Norheim*, 14755 tons d.w., bygget 1941, Pris n. Kr. 5.050.000,00.

t.s. *Nordholm*, 14755 tons d.w., bygget 1941, Pris n. Kr. 5.050.000,00.

m.t. *Norsol*, 11870 tons d.w., bygget 1941, Pris n. Kr. 6.000.000,00.

m.t. Nybygning, 17000 tons d.w., Pris s. Kr. 10.500.000.

#### Sverige.

Sverige har fortsat sit store Nybygningsprogram fra Aaret forud, og Skibe af alle Størrelser og Typer, Trampskibe, Linere, Tankskibe o. s. v. er blevet bestilt eller afleverede, hovedsagelig dog af større Type og næsten alle Motorskibe. Endvidere er en Del af Norge under Krigen bestilte Skibe blevet færdigbyggede.

Markedet for second hand Tonnage var meget trægt, og kun s.s. *Ranja*, 1935 tons d.w., bygget 1916, er blevet solgt indenfor Sverige for 775.000,00 sv. Kroner, medens m.s. *Astrea*, 3247 G.R.T., bygget 1941, blev solgt til Norge for 390.000,00 sv. Kroner.

Følgende Passagerskibe blev endvidere solgt til Norge:

s.s. *Svanen*, 696 tons g.r., bygget 1912, Pris s. Kr. 500.000,00.

s.s. *Drottning Sophia*, 728 tons g.r., bygget 1875, Pris s. Kr. 200.000,00.

s.s. *Hyperion*, 616 tons g.r., bygget 1884, Pris s. Kr. 125.000,00.

s.s. *Odin*, 615 tons g.r., bygget 1885, Pris s. Kr. 275.000,00.

s.s. *Rhea*, 612 tons g.r., bygget 1884, Pris s. Kr. 200.000,00.

Tre Passagerskibe blev solgt til Grækenland, nemlig:

s.s. *Blekinge*, 404 tons g.r., bygget 1889, Pris s. Kr. 146.000,00.

s.s. *Södern*, 323 tons g.r., bygget 1882, Pris s. Kr. 104.000,00.

s.s. *Ronneby*, 248 tons g.r., bygget 1890, Pris s. Kr. 62.700,00.

For at give en Idé om hvordan Priserne ligger i England, kan følgende Salg fra sidste Aar nævnes:

m.s. *Hampshire Coast*, 650 tons d.w., bygget 1937, Pris £ 25.750.0.0.

s.s. *Raloo*, 2050 tons d.w., bygget 1919, Pris £ 20.000.0.0.

s.s. *Lauriston*, 2050 tons d.w., bygget 1917, Pris £ 37.500.0.0.

s.s. *Empire Carlton*, 4665 tons d.w., bygget 1942, Pris £ 107.500.0.0.

# SV. DYHR

ØRESUNDSVEJ 140,

KØBENHAVN S.

C. 8901

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Daglig Fart paa Aarhusruten

Da Jule- og Nytaarsfartplanen ophørte den 7. Januar, genindførte Det forenede Dampskibs-Selskab daglig Fart paa Aarhusruten — Søndag undtagen — ligesom før Krigs-udbruddet.

Ruten vil blive betjent af Motorskibene *Hans Broge* og *C. F. Tietgen*, og Afgangstiden Kl. 23.00 bibeholdes for begge Byers Vedkommende. Skibene er planmæssigt i Havn Kl. 7.00 næste Morgen.

### »Olga S.« søsat

Paa Helsingørs Skibsværft er Motorskibet *Olga S.*, der skal leveres til Dampskibsselskabet Torm, forleden blevet søsat. Det er den første Nybygning, hvortil Kølen er blevet lagt efter Befrielsen. Skibet har en Længde af 373 Fod og dets Bæreevne er 6700 Tons. Det er et Dieselmotorskib, hvori der installeres Maskiner af Værftets eget Fabrikat, og iøvrigt vil det blive udstyret paa fuldt moderne Maade med tidsvarende Opholdsrum for Mandskabet. Maskineriet skal kunne give Skibet en Fart af 12 Knob.

### Torm kontraherer Skib i England

Som et Led i de danske Skibsbygningsordrer til England har Dampskibsselskabet Torm nu paa Sunderland Skibsværft i Hull afgivet Ordre paa et ca. 4000 Tons Lastskib.

Det drejer sig om et Motorskib, hvis Motorer skal installeres af Burmeister & Wain.

### »Ulrik Holm« bragt flot

s.s. *Ulrik Holm*, som strandede den 17. December udfor Stenåsa paa Ølands Østkyst og blev fyldt med Vand, er blevet bragt flot af »Neptun«-Selskabet, hvis Bjergningsfartøjer *Hermes*, *Neptun* og *Poseidon* bugserede den til Oscarshavn, hvor den skal repareres. Bjergningsarbejdet har været meget omfattende og besværligt, særligt paa Grund af den sidste, stærke Storm. Den danske Dampner har lidt stor Skade, og en Del af Trælasten maatte ved Bjergningen kastes over Bord.

### Danske Havnes Økonomi

Paa Grundlag af Havneregnskaberne for Aaret 1944—45 har Det statistiske Departement foretaget en foreløbig Opførelse over de danske Havnes Regnskaber, der ikke har været offentliggjort siden 1941. I Oversigten er der for Købstadshavnens Vedkommende regnet med Regnskabsaarene 1943—44 og 1944—45, medens Oplysningerne for Københavns Havn dækker Kalenderaarene 1943—1944.

For samtlige Havne har der i Indtægterne ved Bro- og Havnepenge været en Nedgang fra 14,1 Mill. Kr. i 1943—44 til 12,6 Mill. Kr. i 1944—45. Til Sammenligning skal det anføres, at i Aarene før Krigen udgjorde Indtægterne 17—18 Mill. Kr. aarligt.

### Irlands Handelsflaade

Eires Regering ønsker at oprette en Handelsflaade. Det af Regeringen støttede Rederi »Irish Shipping Ltd.«, der blev dannet under Krigen, har besluttet ikke uden Modstand at godkende De forenede Staters Søfartskommissions Beslutning om at overtage en stor Del af Atlanterhavsfarten via Eires Havne. De 12 fortrinsvis gamle Skibe, der nu sejler under »Irish Shipping Co.« skal forøges med mere moderne Skibe, saa snart dette kan lade sig gøre.

### Sømandshjemmene

Indenlandsk Sømandsmission, der siden 1924 har haft et Sømandshjem i Grimsby (England), aabner dette i Marts Maaned 1946.

Sømandshjemmet har under Krigen været benyttet af den engelske Sømandsmission, der i væsentlig Grad har brugt det til Indlogering af forliste Søfolk, deriblandt ogsaa en Del skandinaviske.

Det er Tanken, at Sømandsmissionær Rich. Holm, Horsens, der siden 1934 hver Sommer har været i Grimsby, skal have Ledelsen til 1ste August, hvorefter Sekretær Aage Rasmussen fra Sømandsmissionens Sekretariat forestaar Arbejdet de sidste Maaned af Fiskerisæsonen, der almindeligvis slutter omkring 1ste November.

### Bog anmeldelse.

*Nautisk Almanak for 1946.*

Firmaet *Iver C. Weilbach og Co.* har udsendt Nautisk Almanak for 1946.

Bogen fremtræder med et Omslag af en dansk Sømand med fuldt Krigsudstyr som tjenstgørende i et dansk Skib i de Allieredes Tjeneste, slaaende klar ved en af Kanonerne paa Agterdækket. Billedet er i Tilslutning til en Artikel i Bogen: »Den danske Sømands Frihedskamp«, der omhandler Søfolks Indsats for de Allierede under Krigen samt for det danske Samfund ved Sejlsdags indenforspærring.

Almanakken indeholder alle til Navigation nødvendige astronomiske Tabeller opsat paa en meget overskuelig Maade for hver anden Time Aaret rundt. Dette i Forbindelse med passende Interpolationstabeller bevirker, at Timevinklen kan udledes langt lettere end tidligere og har den Fordel, at Fremgangen er ens for alle Himmellegermer.

Almanakken indeholder foruden diverse Højvandtabel-ler o. s. v. endvidere De Internationale Søvejsregler. Bogen koster Kr. 3,50 og kan faas i enhver Boghandel.

## FRA SØRETTERNE

### s.s. »Knud«

D. F. D. S.' Dampner *Knud* tærnede forleden mod Molehovedet ved Kronløbet. Kaptajn S. Eskildsen forklarede under et Søforhør fornylig i Sø- og Handelsretten, at Skibet sejlede med langsom Fart, idet man netop havde passeret den svenske Færge, der laa og drejede for at bakke ind i Færgelejet. Paa Grund af, at Boven kom i Læ, mens Strømmen stadig stod ind mod Agterskibet, mistede Dampneren Styringen. Ved Sammenstødet med Brohovedet fremkom der paa Skibet en Bule og en Sprængning paa 6 Meters Længde og 3 Meters Højde.

### s.s. »Gudnæs«

I Sø- og Handelsretten afholdtes forleden Dag Søforhør i Anledning af, at Dampneren *Gudnæs* af København er blevet en Del beskadiget i haardt Vejr paa Rejse fra Baltimore til København med Kul og Koks. Kaptajn Chr. Sørensen forklarede, at Skibet var afgaaet den 4. December, og i Dagene 5. og 8. December samt 15.—18. December kom Skibet ud i meget haardt Vejr og maatte flere Gange dreje til paa Grund af Stormen. Den 18. December slog en Braadsø hen over hele Forskibet og slog Vinduerne i Styrehuset ind, ligesom der voldtes en Del anden Ravage. Man frygter, at Bunden ogsaa har taget Skade, men det kan først konstateres, naar Skibet er kommet i Dok.

## PERSONALIA

### 90 Aar

Torsdag den 17. Januar fylder tidligere Skibsfører i D/S »Danmark« og Havnefoged ved Københavns Havnevæsen, Kaptajn *N. L. Sørensen*, 90 Aar. 1926 pensioneredes Kaptajn Sørensen.

### 80 Aar

Tidligere Skibsinpektør i D. F. D. S., Kaptajn *P. N. Stoltenberg*, fylder Mandag d. 14. Januar 80 Aar. Kaptajn Stoltenberg var i en Aarrække ansat som Fører i Dansk-Russisk Dampskibsselskab, indtil han 1907 gik i Land for at overtage Posten som Skibsinpektør. Da Selskabet overgik til D. F. D. S., fulgte Kaptajn Stoltenberg med som Skibsinpektør i D. F. D. S., hvilken Stilling han fratraadte 1931.

### 75 Aar

Tidligere Fører i D. F. D. S. Kaptajn *H. Tramp*, Æresmedlem af Skibsførerforeningen, fyldte 75 Aar Onsdag den 9. Januar.

### 70 Aar

Lørdag d. 12. Januar fylder tidligere Fører i D. F. D. S., Kaptajn *C. K. Holberg*, 70 Aar. Kaptajn Holberg, der pensioneredes 1939, var sidst Fører af s.s. *Botnia*.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K

Abonnement

Redaktør:

Telefon »Central 17030

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

KAY JUNGEBSEN

samt paa alle Postkontorer

# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

## ODENSE STAALSKIBSVÆRFT <sup>A/s</sup>

(Odense Steel Shipyard Ltd. <sup>A/s.</sup>)

TELEGR. STAALVÆRFT

TELF. ODENSE 1859

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 (2 LIN.) STATSTELEFON 21  
FORVALTEREN TELF. 1269

## <sup>A/s</sup> SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

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

» 2. » » » » » 1000 » »

NYBYGNINGER

SKIBS- MASKIN- OG  
KEDELREPARATION

## Aalborg Værft <sup>A/s</sup>

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9



Viking  
Kompasser  
Viking  
Loddemaskiner  
Chronometre  
Sekstanter  
Marinekikkerter

Innehavere  
SØLVER & SVARRER  
Norsk statsaut. Kompassrettere  
Forlans W. Katalog

PENSIONS  
FORSIKRINGS  
ANSTALTEN <sup>A/s</sup>



HAMMERENSGADE 6  
KØBENHAVN K. - C. 7809

## SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING  
ODENSE

DAMPSKIBSSELSKABET  
PACIFIC <sup>A/s</sup>

AMALIEGADE 33  
Telefon: 4242 & 4248 - Telegram Adresse: „Steampacific“  
L. R. SCHMITH  
Korresponderende Reder

## AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen  
Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

## DANSKE LLOYD

Holmens Kanal 42

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



... og  
**Pilsner**  
*det er*  
**HOF**



## DE PRIVATE ASSURANDEURER

LIMITERET  
STIFTET 1786

Sø- og Transportforsikring  
Brandforsikring  
Driftstabsforsikring  
samt alle andre  
Skadesforsikringer.

PALÆGADE 2 TLF. CENTR. 6  
KØBENHAVN K.

## JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779  
TELEGR. »JANBY«



KJØBENHAVN K.  
TOLDBODGADE 18

elektrisk drevne  
**Imo-Pumper**  
som  
**Smøreoliepumper**  
**Brændseloliepumper**

AKTIESELSKABET  
**BURMEISTER & WAIN'S**  
MASKIN- OG SKIBSBYGGERI  
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT      MASKINFABRIK  
REFSHALEØEN      STRANDGADE 4

STØBERI OG STAALVÆRK  
TÆGHOLMEN

REPARATION OG  
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER  
•  
3 DOKKER  
INDTIL 13.600 T.  
•  
3 OPHALINGSBEDDINGER  
•  
DIESELMOTORER  
FRA 10-3000 HK. PR. CYLINDER

# B&W

## AKTIESELSKABET

**HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI**

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibværftene

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

**EINAR SCHMITH**

Befragtning &amp; Klarering

AMALIEGADE 13

KØBENHAVN K.

Telf.: Palæ 8316-17 — Tel.-Adr.: Elnarehlp

**AARHUS  
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

DAMPKIBSSELSKABET

**PACIFIC A/S**

AMALIEGADE 33

Telefon: 4242 &amp; 4248 — Telegram Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

**NORDHAVNS-VÆRFTET A/S**

KØBENHAVN

**DANSKE SKIBSMÆGLERE**

AARHUS

**AUG. O. HERLØV**

Statsautoriseret Skibsmægler

Dynkarken 2  
AARHUSTelefon: 6280  
Privat: 4628Telegr.-Adr.:  
„NAVIGATION“

KOLDING

**A. GJØRDING'S EFTF.**

SVANE &amp; GJØRDING

Statsautoriserede Skibsmægler

KOLDING

BEFRAGTNING ·· KLARERING ·· SPEDITION ·· ASSURANCE  
AGENT FOR DEN KØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810—1811

BANDHOLM

**ALFR. HOVMAND**

SKIBSMÆGLER

BANDHOLM

Telefoner 11 &amp; 41

Telegram-Adresse:  
»HOVMAND«

MARIAGER

**P. RUDBECK-LARSEN · MARIAGER**

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

Telf.: Cementcentralen Nr. 1

Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114

Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“

Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

FAABORG

**P. A. NIELSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING  
SPEDITION — ASSURANCE

FAABORG

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 &amp; 806

RANDERS

**CARL HASSAGER & CO**

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERS

Telefoner 91 & 92  
Statstelefon 17

Telegr.-Adr. „Hassager“

HOBRO

**CHR. RØRHOLM**

EDSVØREN SKIBSMÆGLER

HOBRO

TELEFON 418

TELEGR. „RØRHOLM, HOBRO“

SVENDBORG

**A. E. SØRENSEN**

EDSVØREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORG

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

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 3

FREDAG 18. JANUAR 1946

53. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### DE DANSKE SKIBE I U.S.A.

Udenrigsministeriet udsendte Tirsdag følgende Meddelelse vedrørende de Forhandlinger, der har været ført i Spørgsmaalet om, hvilken Erstatning der skal ydes for de 40 danske Skibe, som efter Besættelsen blev beslaglagt i amerikanske Havne.

I Begyndelsen af December Maaned tilstillede den amerikanske War Shipping Administration de danske Skibsredere et Forslag til Afvikling af Kravene for de af U.S.A. i sin Tid rekvirerede 40 danske Skibe. Forslaget gik ud paa en Betaling af 23 Mill. Dollars for Amerikas Overtagelse af Skibene.

War Shipping Administration har siden forhøjet sit Forslag betydeligt og kombineret det med et Forslag om danske Rederes Generhvervelse af de endnu eksisterende Skibe. Enkelte danske Rederier har ment at maatte acceptere de stillede Forslag for at faa en hurtig Afgørelse, medens andre Rederier ikke ønsker at acceptere disse, idet de anser dem for utilfredsstillende.

Disse sidste Rederier agter i nær Fremtid at sende Repræsentanter til Washington for i Samarbejde med Gesandtskabet at søge at finde frem til en tilfredsstillende Løsning af Sagen.

Danske Rederier fandt naturligt nok de første amerikanske Tilbud paa 23 Mill. Dollars ganske utilfredsstillende og ogsaa i U.S.A. synes man at være rede til at strække sig videre. Men hvor langt man vil strække sig, og om det vil være langt nok til, at Parterne kan mødes, derom er der endnu ikke skabt Klarhed.

Den Lov, i Henhold til hvilken de danske Skibe blev rekvireret, forudsætter direkte Forhandlinger mellem Parterne om Erstatningens Størrelse, men giver ogsaa Anvisning paa Afgørelse ved amerikansk Domstol eller ved Voldgift, dersom Forhandlingerne ikke fører til noget Resultat. Og det er naturligvis her, som ved alle andre Forhandlinger, at selv om man har Domstolen som en Mulighed i Baggrunden, saa vil man foretrække at forhandle sig til Rette.

### UBAADSKRIGEN BELYST I NÜRNBERG

Den danske Fragtdamper *Vendia* var det første neutrale Skib, Tyskerne sænkede uden tilstrækkelig Advarsel som et Led i deres lovløse Søkrigsførelse, hedder det i en Rapport fra det britiske Admiraltet, som forleden blev fremlagt i Nürnberg-Processen.

Det fremgaar af Rapporten, at *Vendia* var paa Vej til Clyde-Floden i Ballast. Den 30. September 1939 blev det torpederet af en tysk Ubaad, der ikke havde fundet det nødvendigt at advare Besætningen ordentligt, saa at den kunde komme i Baadene i Ro og Orden.

Fra og med November samme Aar gik de tyske Undervandsbaade over til at sænke neutrale Skibe uden forudgaaende Advarsel, »hvilket Tyskerne aabenbart opfattede som noget ganske regulært,« hedder det videre i Rapporten, »og den 12. November blev det norske Skib *Arne Kjode* torpederet i Nordsøen uden overhovedet at være blevet advaret.«

I de første Krigsmaaned blev neutrale Skibsbesætninger i Østersøen og tilstødende Farvande adva-

ret i god Tid, inden Fartøjerne blev sænket, og der blev sørget ordentligt for de skibbrudne Søfolk, fortælles det videre.

Endelig oplyses, at de tyske Ubaade sænkede 253 neutrale Handelsskibe i Løbet af det første Krigsjaar, og de fleste af dem blev ikke advaret forud. Under hele Krigen blev 2755 allierede og neutrale Skibe torpederet, hvilket udgør et samlet Tonnagetab paa 14,5 Millioner Tons.

### KØBENHAVNS MASKINSKOLE

Københavns Maskinskole, der under Krigen flyttede ind i sin nye smukke Bygning paa Jagtvejen, havde den 1. Januar i Aar eksisteret i 40 Aar. Jubilæet blev ikke fejret, men i Stedet højtideligholdt man forleden en Eksamensafslutning ved en Aarsfest, som det er Meningen at gøre til en aarlig tilbagevendende Begivenhed.

Ved denne Aarsfest, som allsaa var Skolens første, var mødt Repræsentanter for Handelsministeriet og for de Myndigheder, der opretholder Skolens Drift, i første Række Storkøbenhavns Kommuner, repræsenteret ved deres Borgmestre. Maskinmesterstanden var ogsaa talrigt repræsenteret blandt Gæsterne ved Højtideligheden.

Formanden for Skolens Direktion, Borgmester *Alfred Bindselev*, holdt Indledningstalen, hvori han betonedede, at man gerne ved Indstiftelsen af Aarsfesten vilde placere Skolen i Hovedstadens og Landets Liv. Borgmesteren sluttede med smukke Mindcord over Forstander *Heinrich Gille* og seks af Skolens Elever, der er myrdet af Tyskerne eller faldet i Frihedskampen.

Direktøren for Maskinistundervisningen, Civilingeniør *E. Stahl*, gjorde Rede for Maskinistundervisningens Udvikling og sluttede med et Danmark Leve, der blev besvaret med kraftige Hurraraab og Afsyngelsen af »Kong Christian«.

Endelig talte Skolens Forstander, Civilingeniør *E. Mathiesen*, om Arbejdet paa Skolen i de sidste vanskelige Krigsjaar, oplæste Eksamensresultaterne og uddelte Præmier for de bedste Præstationer.

Den smukke Fest, der blev oplivet ved Sang af Skolens eget Kor, sluttede med, at Forsamlingen sang »Der er et yndigt Land«.

### KRIGSULYKKESFORSIKRINGEN

Da man i Oktober vedtog Lovene om Krigsulykkesforsikring for Søfolk og Fiskere, var det en Forudsætning, at den hermed forbundne Merudgift ud over de Præmier, der er betalt under Krigen, skal afholdes af Staten for saa vidt angaar de Ulykker, der er sket før Lovens Ikrafttræden. Fra 1. September 1939 er udredet følgende Beløb: Til Invalider 19,000 Kr., til Enker og Børn 922,000 Kr., til andre Efterladte 38,000 Kr., ialt 979,000 Kr. Naar de ved Loven nu fastsatte Maksimumslønninger lægges til Grund for Erstatningsberegningerne, vil de tilsvarende Erstatninger komme til at udgøre: Til Invalider 48,000 Kr., til Enker og Børn 2,198,000 Kr., til andre Efterladte 60,000 Kr., ialt 2,307,000 Kr. Forhøjelsen i Forhold til det allerede udbetalte andrager 1,328,000 Kr. Hertil kommer Udgifterne til Sager, der endnu ikke er færdigbehandlede, saa der ialt bliver Tale om 1,453,000 Kr., som Finansudvalget nu har bevilget.

## FRA D. S. B.

Statsbanernes store Automobil-Motorfærge *Heimdal*, der blev bygget paa Aalborg Værft i 1930 til Store Bælts Overfarten, blev under Besættelsen røvet af Tyskerne og anvendt til militære Transporter i Norge. Efter Kapitulationen fandt man den i en norsk Fjord som et delvis udbændt Vrag, idet den var ramt af allierede Flyverbomber. Den blev slæbt til København og har siden ligget oplagt i Frihavnen.

Efter at Statsbanernes Teknikere havde undersøgt den og konstateret, at det vilde kunne betale sig at reparere den, blev der indhentet Tilbud fra danske Værfter, og Reparationen blev overdraget Svendborg Skibsværft. Omkostningerne vil andrage henved 2 Mill. Kroner.

En anden af Statsbanernes Færger, *Danmark*, der af Sabotører blev sænket i Gedser Havn, har i et Par Maaneder ligget til Reparation hos Burmeister & Wain og ventes at være sejlklar i Midten eller Slutningen af Marts. Den faar ny Apering og delvis nyt Maskineri. Ved Sprængningens Eksplosion blev bl. a. Skruerækkerne vredet og bøjet og skal derfor udskiftes, og en Del af Maskineriet har taget saa megen Skade af at ligge under Vand, at det ligeledes maa fornyes.

## DØDSFALD

Direktør, Generalkonsul *Henrik Gether* afgik for kort Tid siden ved Døden, 73 Aar gammel.

Generalkonsul *Henrik Gether* blev i 1903 knyttet til Det Østasiatiske Kompagni, hvor han arbejdede sig frem til en betydningsfuld Stilling, saaledes at han, da Kompagniet i 1915 udskilte sin Dampskibstonnage og overdrog denne til det samtidig startede Dampskibsselskab »Orient«, fik Ledelsen af dette Selskab, en Stilling han indehavde indtil 1940.

Direktør *Gether* var i en Aarrække Medlem af Dansk Dampskibsrederiforenings Bestyrelse og var bl. a. Formand for Rederiforeningens Forhandlingsudvalg, ligesom han var Medstifter af og Medlem af Bestyrelsen for Danske Rederes Retsværn indtil 1940.

Direktør *Gether*, der var Generalkonsul for Japan fra 1930 til 1943, udførte gennem Aarene, der er svundet, et stort og paaskønnelsesværdigt Arbejde til Gavn og Trivsel for dansk Skibsfart.

## FRA SVENSKKE VÆRFTER

Den 29. December afleverede Gøtaverken sit 15. Skib i 1945, nemlig Tankmotorskibet *Kratos*, bygget til Rederiet Transoil i Gøteborg.

M/T *Kratos*, der er et Søsterskib til M/T *Zelos*, bygget til Transoil i 1942, og til M/T *Balaklava*, bygget til Transmark 1944, er paa 12,760 Tons d.w. og har følgende Hoveddimensioner: Længde 483' 6" — Bredde 59' — Dybde 35' 6". Middeldybgaendet paa Sommerfribord er 27' 10<sup>3</sup>/<sub>16</sub>".

Hovedmaskineriet bestaar af en sekscylindret, enkeltvirkende 2-Takts Dieselmotor af Gøtaverkens Konstruktion, som udviklende 5200 I.H.K. vil give Skibet en Fart paa 13 Knob paa fuld Last.

Ved Eriksberg Værftet søsattes den 10. Januar et 7850 Tons Motorskib til Svenska Amerika—Mexico-Linien. Skibet, der er Søsterskib til *Uddeholm*, der blev afleveret i November i Fjor, fik Navnet *Trolleholm*. Dets Hoveddimensioner er: Længde 131 Meter, Bredde 18 Meter, Dybde 11 Meter. Fart paa fuld Last bliver 16 Knob.

## CANADISK SKIBSBYGNING

Europæiske og asiatiske Skibsfartsselskaber fører Forhandlinger med canadiske Værfter angaaende Bygning af Fragtskibe. Otte Skibe til Frankrig og seks Skibe til Brasilien er ved at blive færdigbygget. Polen, Kina, Norge og Holland har indhentet Offerter fra canadiske Skibsværfter.

## CANADA OPRETTER GESANDTSKAB I DANMARK

Til canadisk overordentlig Gesandt og befuldmægtiget Minister er fra 3. ds. udnævnt *John D. Kearney*, meddeler Udenrigsministeriet.

Canada har hidtil ikke haft Gesandtskab i Danmark. Den nye Minister kan om kort Tid ventes hertil.

## OMKRING SKIBSPRISERNE

Skibspriserne er vel unægteligt et af de Spørgsmaal, Sder i Dag optager, Sindene mest i Skibsfartskredse overalt paa Kloden, hvor Genopbygningen af de saa haardt ramte Handelsflaader staar paa Dagsordenen. Det kendte engelske Blad »The Motor Ship« behandler i sit Januarnummer Problemet i nedenstaaende Artikel, der utvivlsomt ogsaa har Bud til og Interesse for danske Læsere.

»Skibe bliver nu bygget under saa vidt forskellige Kontraktvilkkaar,« fastslaar Artiklen til at begynde med, »at det er næsten umuligt blot at angive en Gennemsnitspris for nybygget Tonnage. Den almindelige Antagelse, at et Skib kontraheret i Dag koster rundt regnet 70 til 100 pCt. mere i dette Land end i 1939, er stort set rigtig for næsten al Tonnages Vedkommende. Et 9500 Tons d.w. 12 Knobs Motorskib vil staa sin Ejer i £ 230.000 mod ca. £ 135.000 umiddelbart før Krigen. En 16 Knobs Lastdamper paa 10.000 Tons d.w. vil her koste ca. £ 50 pr. Ton d.w., mens et tilsvarende svenskbygget Skib vil koste ca. 700 sv. Kroner eller £ 40 pr. Ton d.w.»

Af en Undersøgelse, der er foretaget angaaende Byggepriserne i andre Lande fremgaar det, at bortset fra Sverige, og muligvis Danmark, er Byggepriserne intet Sted lavere end i Storbritannien, ja, mange Steder endda højere. I Amerika er Priserne endnu næsten dobbelt saa høje i tilsvarende Tilfælde, mens de i Belgien, Holland og Norge praktisk talt er de samme som i England. I de fleste Tilfælde er de udenlandske Priser dog en Smule højere. I Danmark er Stillingen uvis, men for et hurtigt Motorskib af en Type, som danske Værfter til en vis Grad har specialiseret sig i, vil Prisen antagelig ligge mellem engelsk og svensk Pris.

Den engelske eller fremmede Reder, der ser sig stillet overfor Nødvendigheden af at bestille Skibe som Erstatning for mistet Tonnage eller for forældet Tonnage, vil sikkert finde det vanskeligt at afgøre, hvor hurtigt han i Dag skal gennemføre sit Nybygningsprogram. Paa den ene Side maa han, hvis han vil fastholde sin Før-Krigs-Fart, skaffe sig lige saa mange Skibe som før Krigen og skaffe dem hurtigt, men paa den anden Side kan han ikke se bort fra Muligheden af et Fald i Byggepriserne, hvad der vil bevirke, at det vil være mest økonomisk for ham at bestille en mindre Del af sit Tonnagebehov nu i Haabet om, at Handelen ikke vil udvikle sig saa hurtigt, at flere Skibe er nødvendige paa de Ruter, som han er interesseret i, for det vilde blot resultere i, at fremmede Redere, særlig amerikanske, der har Tonnage nok, vilde bide sig fast her.

Mange britiske Redere løber denne Risiko, hvis der altsaa er en Risiko, og bestiller kun en Del, som Regel Halvdelen, af de Skibe, de ved, de vil faa Brug for, og venter med Resten, indtil man kan overse, i hvilken Retning Skibspriserne vil udvikle sig. Disse Retningslinier anvendes af engelske, norske, danske, belgiske og hollandske Redere, af hvilke de sidste maaske staar daarligst paa Grund af de større Vanskeligheder ved at genopbygge Skibsbygningsindustrien i Holland. I Mellemtiden har særlig engelske Redere — og nogle af de allierede Nationer mener, at engelsk Skibsfart her er blevet favoriseret i høj Grad — været i Stand til at overtage Driften af en Del ex-fjendtlig Tonnage fra War Transport Ministeriet for dermed at kunne dække en Del af deres egen Tonnagemangel.

## Ugens Fragtberetning.

Det er stadig kun smaat med Nyhederne fra Fragtmarkederne. Men vi nærmer os jo heldigvis det Tidspunkt, da U.M.A. skal ophøre, og selv om den gamle Frihed fra før Krigen næppe kommer igen lige med det samme, er der dog Grund til at tro, at den enkelte Reder vil faa noget friere Tøjler.

Fra de oversøiske Markeder meldes om stærk Aktivitet i den transatlantiske Fart. Mange Baade er saaledes sluttede for Korn fra Northern Range og Halifax til UK. og et betydeligt Antal er ligeledes sluttede for Korn fra Northern Range til forskellige Lossehavne paa Kontinentet. Raterne er naturligvis de af U.M.A. fastsatte. Ogsaa Kulafskibningerne fra Hampton Roads til forskellige europæiske Destinationer har udvist øget Aktivitet, da Tonnage nu synes at tildeles denne Trade i øget Maalestok. Svenskerne skal saaledes have faaet tildelt ikke mindre end 22 større Skibe for Kul fra USA., og ogsaa til Danmark er der kommet og kommer stadig en Del Kul fra Staterne. I transatlantisk Fart bemærkes endvidere en Række Slutninger for Sukker fra Cuba og San Domingo til UK./Cont. til U.M.A. Rater. Fra Pacific er sluttet Hvede Vancouver eller Victoria til Nordfrankrig til 110/-.

Fra La Plata meldes, at det er vanskeligt at placere al disponibel Tonnage, da Tilgangen paa Hvede er stærkt begrænset. I denne Trade har der iøvrigt nylig fundet en Reduktion Sted, idet Fragten fra Buenos Aires til Lissabon er reduceret fra 150/- til 100/-. Fra Brasilien noteres en lang Række Kaffeladninger til

forskellige Destinationer saavel paa Kontinentet som til forskellige Havne i det østlige Middelhav. Sukker fra Pernambuco til Marseilles eller Genua noteres i 100/-.

Fra Afrika og Indien noteres stadig Malm til Northern Range og UK. til uændrede Rater. Der er ligeledes livlig Efterspørgsel efter Tonnage for Kul fra Durban til forskellige Destinationer, saasom Suez, Port Said, Alexandria og Haifa. Salt fra Aden til Calcutta er sluttet i Forbindelse med Kul fra Calcutta til Colombo. Ogsaa i disse Egne af Verden regerer U.M.A.

Paa de europæiske Markeder er der stadig mere end tilstrækkeligt at gøre for al disponibel Tonnage. Fra Middelhavslandene noteres en lang Række forskellige Ordre, saasom Salt fra Spanien, Sicilien og Tunis til forskellige Destinationer paa Kontinentet og den skandinaviske Halvø, Svovlkis fra Cypern til Nordfrankrig og Belgien, Fosfat fra Casablanca til forskellige kontinentale Destinationer, Malm fra Bilbao til UK. og Nordfrankrig/Belgien, o. s. v. I vore nærmere Farvande sluttet stadig Tonnage for Kul og Koks fra England til danske Havne, og ogsaa fra Emden til Danmark er sluttet adskillige Skibe for Kul og Koks. Fra Østersøen har Aktiviteten til UK./Cont. kun været ringe, fordi mange af Trælsthavnene nu er lukket af Is. Fra Oxeløund har der været forskellige Malm-laster til England og der ventes flere i den kommende Tid.

Naturligt nok er mange Redere i Vildrede med, hvad de skal gøre. Nogle Selskaber stod for nogle Maaneder siden paa det Standpunkt, at Priserne var for høje, og at de ikke vilde kontrahere nye Ordre, før Priserne faldt, og dog har de nu placeret et betragteligt Antal nye Ordre. Andre meddelte, at de, i hver Fald foreløbigt, havde fuldendt deres øjeblikkelige Efterkrigstidsprogram for kort efter at bestille endnu flere Skibe. Norske Skibsfartskredse, der har Motortonnage under Bygning svarende omtrent til en Trediedel af det Antal, der kræves for at erstatte Tabene, synes for Øjeblikket at have indstillet Ordreafgivningen udfra det Synspunkt, at et Fald

Fragterne vil blive fulgt af et Fald i Byggepriserne. Trods al gennem 30 Aar indhøstet Kendskab til og erfaring i shipping og Skibsbygning vil det givetvis være det rene Gætteværk, om vi vilde give os til at påregne, om Skibspriserne vil falde eller stige i Løbet af et Aar eller to. Det eneste, man med Sikkerhed kan sige, er, at ligesom Skibsfartens og Skibsbygningens Fremtid Verden over afhænger af den Maade, hvorpaa det amerikanske Overskudsproblem bliver grebet an, vil ogsaa Nybygningspriserne i de kommende Maaneder afhænge af den samme Faktor. Hvis de amerikanske Overskudsskibe ikke bliver kastet ind paa de Ruter, der tidligere blev betjent af europæiske Rederier, og hvis disse Skibe ikke bliver solgt i et betydeligt Antal til europæiske Redere til Priser langt under Nybygningsprisen for tilsvarende Skibe, tror vi ikke, at Nybygningspriserne paa engelske og kontinentale Værfter vil falde i nogen Tid. Men det er jo netop to meget tvivlsomme Spørgsmaal, som de Delegerede fra mange Lande maa underkaste en meget indgaaende Drøftelse paa det sidste Møde i U.M.A., fordi saa mange Landes Velfærd vil afhænge af deres Løsning.

Nedenstaaende Tabeller, der viser de øjeblikkelige Nybygningspriser i England sammenlignet med de foreslaede Priser ved Salg af U.S.A.s Overskudstonnage, kan maaske i nogen Grad klarlægge den øjeblikkelige Situation. Priserne er baseret paa en Dollarkurs af 4 Dollars pr. £, og er de Priser, til hvilke

Skibene vil blive tilbudt fremmede og subventionerede hjemlige Købere.

Type	D. W.	Fart	Pris total	pr. Ton
Lastdamper ..	12,000	15	£ 500,000	£ 42
Passager-Last .	12,000	17	£ 700,000	£ 58
Lastdamper ...	9,500	12	£ 230,000	£ 24
Tankskib .....	12,000	11½	£ 400,000	£ 33

### Foreslaede U.S.A.-Priser:

C 3 .....	12,000	16½	£ 340,000	£ 28
C 2 .....	9,750	15½	£ 290,000	£ 38
C 1 .....	7,500	14	£ 267,000	£ 35
Victory .....	10,500	15	£ 267,000	£ 25
Liberty .....	10,500	10½	£ 175,000	£ 17
Tanker .....	16,000	14	£ 446,000	£ 28
Tanker .....	16,000	15	£ 450,000	£ 28
Tanker .....	16,000	16	£ 500,000	£ 31

### NORSKE SKIBSKØB I CANADA

Under Forudsætning af, at der bliver bevilget Valuta, har norske Redere købt otte canadiske Skibe, hvoraf tre Skibe til Oslo, tre til Kristiansand, et til Tønsberg og et til Stavanger. Seks af dem er 10,000 Tons Tankbaade, mens de to andre er Dampskibe paa 4700 Tons. Finansdepartementet skal afgøre Spørgsmaalet om Valuta.

### FINLANDS SKIBSFART

I Slutningen af August 1939 ved Begyndelsen af den anden Verdenskrig bestod den finske Handelsflaade af 861 Skibe med ialt 669,394 Gr. Reg. Tons. Ved Aarsskiftet 1945—46 var de tilsvarende Tal 474 med ialt 260,210 Gr. Reg. Tons, hvoraf fremgaar, at de finske Tab under Krigsaarene beløber sig til 387 Skibe med ialt 409,184 Gr. Reg. Tons.

Tager man imidlertid kun Skibe paa 1000 Tons d.w. og derover i Betragtning, bliver Tallene som følger: August 1939 245 Skibe med 563,570 Gr. Reg. Tons plus Tonnage indkøbt i Udlandet, Nybygninger m. v. ialt 10 Skibe med 24,387 Gr. Reg. Tons. Au-



gust 31, 1945: 93 Skibe med ialt 190,478 Gr. Reg. Tons, altsaa et Tab paa 162 Skibe med ialt 397,479 Gr. Reg. Tons.

Tabene af Skibe paa 1000 Tons og derover fordeles sig paa følgende Maade: Mistet ved alm. Forlis eller Krigsforlis: 62 Skibe med ialt 148,866 Gr. Reg. Tons, beslaglagt i engelske Havne: 17 Skibe med ialt 46,515 Gr. Reg. Tons (8 af disse Skibe med ialt 18,297 Gr. Reg. Tons eksisterer endnu, og man forsøger at faa dem frigivet), rekvirerede af U.S.A.: 17 Skibe med ialt 51,230 Gr. Reg. Tons (8 af disse Skibe med ialt 25,199 Gr. Reg. Tons eksisterer endnu, og man forsøger ogsaa at faa disse frigivne), beslaglagt af Tyskerne i September 1944: 13 Skibe med ialt 29,172 Gr. Reg. Tons, forskellige Tab: 13 Skibe med ialt 33,896 Gr. Reg. Tons, tidligere svenske Skibe paa ny indregistrerede i Sverige: 9 Skibe med ialt 19,117 Gr. Reg. Tons, afleveret som Krigsskadeserstatning til Sovjet Rusland: 31 Skibe med ialt 68,683 Gr. Reg. Tons.

Af de resterende 93 Skibe over 1000 Tons d.w. er 66 engagerede dels ved Finlands Krigsskadeserstatningsarbejde for Sovjet Rusland og dels med at hjælpe Landets østlige Naboer med disses maritime Transportvanskeligheder. De resterende 93 Skibe indbefatter Passagerskibe nu i Fart mellem Finland og Sverige, de eksisterende »windjammers» og andre Skibe af speciel Type.

Muligheden for at kunne erstatte den tabte Tonnage i en nær Fremtid er ikke stor. Finlands egne Skibsværfter er fuldt beskæftigede med Reparationer, og Mangelen paa fremmed Valuta vil i nogen Tid fremover forbyde Anskaffelsen af Skibe fra Udlandet.

Disse to Ting, Tabene under Krigstiden og Vanskelighederne ved Genophygningen af Handelsflaaden, bevirker naturligvis, at de finske Redere ser Fremtiden i Møde med bange Anelser, men heller ikke de finske Importører og Eksportører har nogen nem Stilling i Dag, for selv om det skulde være muligt at skaffe rigelig fremmed Tonnage, maa man huske paa, at denne i de fleste Tilfælde ikke vil egne sig for Sejlad om Vinteren i de isbundne, finske Farvande. Megen af den goodwill, finske Rederier nød før Krigen, skyldtes jo netop den Kendsgerning, at de var i Stand til at sikre en hyppig og regelmæssig Besejling hele Aaret rundt.

#### ENGELSK SKIBSBYGNING

Bladet »Sunday Express» meddeler, at Storbritannien for Tiden bygger flere Skibe end De forenede Stater, og at der gennemsnitligt søsættes en Fragtdamper hver Uge. Henimod Aarets Slutning vil der blive søsat en Handelsskib hver Dag. Af Lloyds Register fremgaar, at der den 31. December 1945 var 392 Handelsskibe under Bygning paa britiske Værfter eller 100 flere end i December 1944.

De nye Skibe vil være større og 1½ til 2 Knob hurtigere end man hidtil har været vant til, men de vil være mere økonomiske i Drift paa Grund af moderne Maskinanlæg. Storbritannien agter navnlig at bygge Fragtskibe paa 10—15,000 Tons med Køleanlæg og med Hastigheder af 15 Knob og derover.

#### En Lodsstilling

bliver ledig ved Svendborg Sund Lodseri (Tankefuld Station) og ønskes besat med en dertil kvalificeret Skibsfører eller Styrmand mellem 25 og 37 Aar. Skriftlig Ansøgning bilagt med bekræftede Afskrifter af nautiske Eksamensbeviser, Skibsfører- eller Styrmandsbevis og eventuelle Forholdsattester modtages indtil den 15. Februar d. A. under Adresse: Lodsdirektoratet, Overgaden o/V. 60, København K.

Lodsdirektoratet, den 10. Januar 1946.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### D. F. D. S.s Göteborg-Rute

Det Forenede Dampskibs-Selskab har som meddelt genåbnet Ruten København—Göteborg med Damperen »Falken». Ved »Falken»s første Ankomst til Göteborg bragte »Göteb. Handels- og Sjöfarts Tidning» en Omtale af Begivenheden og hilste »Falken» Velkommen som en Freds-due. Denne Rute er iøvrigt mange Aar gammel, idet den paabegyndtes saa langt tilbage som i 1870, og siden 1878 har den været permanent. Indtil Krigen standsede Trafikken sejlede Damperen »Odin» paa Ruten, der den Gang omfattede Göteborg—København—Stettin, men den sidstnævnte Havn er for Tiden lukket.

### »H. V. Ravn«

I Slutningen af 1945 afgik Fyr- og Vagervæsenets nybyggede Inspektionsskib *H. V. Ravn* til Esbjerg for at overlage Stationen der, hvortil Skibet er bygget, efter at den gamle Vagerdamper *Nordsøen*, som blev bygget i 1898, har passet Afmærkningen i Farvandet omkring Esbjerg og Postsejladens til Vestkyst-Fyrskibene, hvoraf Vyl Fyrskib nu er genudlagt efter at have været inddraget siden 1939.

*H. V. Ravn* føres af *Nordsøen*'s tidligere Fører, Kaptajn C. C. Christensen, som overtog Skibet ved Afleveringen fra Nakskov Skibsværft sidste Sommer, og indtil Jul med det har deltaget i Vagerarbejdet indenfor Skagen.

Det nu snart 50-aarige Inspektionsskib *Nordsøen* er overlaget af Overstyrmand J. Toft, der samtidig er konstitueret som Skibsfører af 2. Grad i Fyr- og Vagervæsenet. Fra 15. Januar vil *Nordsøen* faa Station i Korsør, hvor Fyrvæsenet har sin Gasstation og et Lystønde-Etablissement, og med dette som Basis skal Skibet deltage i det stærkt stigende Afmærkningsarbejde i de danske Farvandes mange minestrogne Sejlruter.

### Svensk Sydafrika-Rute

Den svenske Regering vil udstede Importtilladelse for alle Sorter af sydafrikanske Frugter, saa snart den nødvendige Tonnage er til Disposition, oplyser Direktøren for Sydafrikas Frugt-Kommission.

Den svenske Sydafrika-Linie vil i 1946—47 have tre Køle-Skibe gaaende i fast Rute paa Sydafrika, oplyser Direktøren, der gør opmærksom paa, at Sverige staar økonomisk stærkt, og at Efterspørgselen efter Frugter er stor i Sverige.

### Finske Skibe i Nordsøfart

Ifølge »Uusi Suomi» har den Del af den finske Tonnage, som i Sommeren og Efteraaret har været bundet ved Trafikken paa Østersøen nu kunnet frigøres og sættes ind paa Nordsø-Trafikken, som herved er blevet betydelig mere livlig. Skønt der er overført Skibe fra Østersø- til Nordsø-trafikken, er Forbindelsen med Østersøhavene ret livlig. Skibene er først og fremmest beregnet paa Kulimporten fra Gdynia og Danzig og Saltimport fra de baltiske Lande.

### Skibssalg

Northern Steamship Company, Ltd., Helsingfors, har solgt s.s. *Mercur* (1850 Tons d.w.) til Firma Suomi Shipping, Helsingfors.

Baaden, der ventedes at gøre sin første Rejse under det nye Rederis Ledelse medio Januar, har faaet Navnet s.s. *Zorro*.

Saa vidt det vides, laa Prisen omkring 16 Mill. Fmk.

### Minerefare i Ostindien

I Løbet af de sidste tre Maaneder er seks Skibe blevet minesprængt i Malakkastrædet. Der udtales i den Anledning, at der vil gaa mange Aar, før de ostindiske Farvande er helt rensat for Miner. De Ruter, der er strøget, vil blive afmærkede med Bøjer, saa at Skibsfarten gennem Malakkastrædet kan foregaa ad de samme Ruter som før Krigen. Man er nu i Gang med at stryge Ruter fra Java til Indo-China.

### »Queen Mary» frigivet

Cunard White Star's Kæmpeliner *Queen Mary* vil nu blive frigivet, efter at den under det meste af Krigen har gaaet i fast Fart over Atlanterhavet som Troppetransportskib.

*Queen Mary* vil nu gaa i Tordok paa et engelsk Værft, men herefter vil den aller blive indsat paa sin gamle Rute mellem London og New York, idet den først skal overføre amerikanske Soldaterhustruer og deres Børn til deres nye Fædreland.

### Russisk Passagerfart Libau—New York

Det sovjetrussiske Telegrambureau meddeler, at den regelmæssige Passagertrafik mellem den isfrie Østersøhavn Liepaja (Libau) og amerikanske og britiske Havne er



Vort Varemærke er Garanti  
for de bedste Skibsfarver.

bløvet genoptaget. De første Skibe, som vil afgaa til New York, er *Marskal Gouorov* og *Vilnius*. *Vyacheslov Molotov*, som ogsaa er et af de Passagerskibe, som vil sejle paa disse Ruter, er allerede i England.

#### Polen som Søfartsland

Den polske Ambassadør i De forenede Stater, Professor Oscar Lange, erklærede paa en Pressekonference: Polen vil kræve de Omraader, der paa Potsdam-Konferencen blev stillet under dets Administration, som permanente Erhvervelser. Dette er, tilføjede han, en delvis Løsning af det tyske Problem og en delvis Godtgørelse af den Skade, Tyskland har tilføjet Polen. Polens Erhvervelse af en stor Kyststrækning vil fremme den polsk-amerikanske Handel. Polen vil i stort Omfang blive en søfarende Nation ved at komme i Besiddelse af Østersøhavne. Professor Lange forudsagde en betydelig Forøgelse af Polens Industrialisering.

#### Underholdningsaftener for Søfolk

Den næste Underholdningsaften finder *Sted Torsdag d. 24. Januar* i Søfartsklubbens Lokaler, Nyhavn 63, Sluén.

Aftenens Program er:

Kl. 19,30—20,30: Kaptajn *Aage Nielsens* Foredrag: »Bemærkelsesværdige Forlis«.

Kl. 20,30—21,30: Fællessang under Ledelse af Kommune-lærer *Fritz Rudloff*.

Aftenens Dirigent bliver Lederen af Søfartens Bibliotek, Kaptajn *E. Juel-Hansen*.

#### Tysk Fartøj paa Land ved Odden

Et tysk Invasionsfartøj, der kom fra Norge, strandede fornylig i haardt Vejr paa Sjællands Odde. Besætningen, 16 Mand, kom i Baadene i Land, men var meget forkomne. De blev interneret i Flygtningelejren paa Odden. Skibet er skyllet helt op paa Land og bliver sandsynligvis helt Vrag. Skibet sejlede i Konvoj fra Trondhjem til Kiel, men var i usigtbart Vejr kommet bort fra Konvojen.

#### M/S »Trivia«

Motorskibet *Trivia* af Stockholm strandede d. 13. ds. i Snestorm ud for Gilleleje. Motorskibet havde været minesprængt og blev nu bugseret af to Baade fra Göteborg til København for Reparation, men i det haarde Vejr sprang Trosserne, og Skibet drev paa Grund mellem Nakkehoved Fyr og Gilleleje gamle Fyr. Da Skibet er tomt, drev det langt ind, og det staa haardt.

Der var 8 Mand ombord, og Redningsmandskabet fra Tisvildeleje kom til Stede og tilbød at bringe Besætningen i Land i Redningsstol. Kun to af Besætningen modtog Tilbudet. De to Bugserbaade fortsatte til Helsingør, hvor de søgte Havn.

#### S/S »Taarnborg«

Rederiet C. K. Hansens Damper *Taarnborg*, der forleden strandede paa den svenske Øresundskyst ved Barse-

bäck, er nu bragt flot. Damperen, der var paa Rejse med en Ladning Jernerts fra Sverige til England, maatte læg tre en Del af Ladningen, hvorefter Svitizers Bjergningsdampere *Sigyn* og *Svava* fik den af Grunden. Efter en foreløbig Tætning bugseredes *Taarnborg* til København for Reparation.

#### Ændringer i Skibsregisteret

M/S *Lilleaa* af København (OZCJ) er udslettet som forlist.

S/S *Estrid* af København (OXJH) er udslettet som forlist.

M/S *Herdis* af København (OXXH) er udslettet som forlist.

S/S *Gerd* af København (OXZH) er udslettet som forlist.

S/S *Else* af Esbjerg (OYTB) er udslettet som forlist.

S/S *Marna* af København (OYQH) er udslettet som forlist.

M/S *Nora* af Esbjerg (OZFK) er udslettet som forlist.

S/S *Jonna* af København (OXMH) er udslettet som forlist.

S/S *Ingeborg S.* af København (OUHK) er udslettet som forlist.

M/S *Almena* af København (OXFH) er udslettet som forlist.

S/S *Feddy* af København (OYCW) er udslettet som forlist.

S/S *Lise* af København (OUIJ) er udslettet som forlist.

M/S *Anna Mærsk* af København (OZUE) er udslettet som forlist.

M/S *Niel Mærsk* af København (OZBE) er udslettet som forlist.

M/S *Lexa Mærsk* af København (OZAK) er udslettet som forlist.

M/S *Hulda Mærsk* af København (OYXZ) er udslettet som forlist.

S/S *Herta Mærsk* af Aalborg (OZEI) er udslettet som forlist.

S/S *Kalo* af København (OZFH) er udslettet som forlist.

S/S *Aarø* af Helsingør (OXYX) er udslettet som forlist.

S/S *Maria Toft* af København (OXQB) er udslettet som forlist.

S/S *Michael Jebsen* af Aabenraa (OZEC) er udslettet som forlist.

S/S *Margit* af København (OZEA) er udslettet som forlist.

S/S *Inger Toft* af København (OYRH) er udslettet som forlist.

S/S *Tanja* af Esbjerg (OZRH) er udslettet som forlist.

M/S *Australian Reefer* af København (OZKH) er udslettet som forlist.

S/S *Dragør* af Dragør (OUJQ) er udslettet som forlist.

S/S *Viborg* af København (OXJD) er udslettet som forlist.

## FRA SØRETTENE

#### S/S »Lifland«

I Sø- og Handelsretten er der afholdt Soforhør i Anledning af, at Dansk-Fransk Dampskibsselskabs Damper »Lifland«, der sejlede under engelsk Flag, den 22. December 1942 paa en Rejse fra Amerika til Island er forlist og hele Besætningen, ialt 22 Mand, maa anses for omkommen.

Prokurist Christiansen fra Rederiet meddelte, at Rederiet yderligere kun har kunnet faa oplyst, at Damperen sejlede i en Konvoj, men paa Grund af stærk Tange den nævnte Dag var kommen bort fra Konvojen og derfor maa antages at være sænket af en Undervandsbaad. Saasnart Meddelelsen indløb, underrettede man Besætningens Paarørende. Senere har man ikke kunnet faa yderligere oplyst trods gentagne Forespørgsler, men Prokuristen lovede at underrette Søretten, hvis der senere skulde indløbe yderligere Oplysninger.

Rekspræsident Hvidt mindedes paa sædvanlig Maade de mange gode, danske Sømand, der havde sat deres Liv til sau langt fra Hjem og Slægt, medens alle rejste sig.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGB

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør:

KAY JUNGERSSEN

Telefon Central 17030

samt paa alle Postkontorer

# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

NYBYGNINGER

SKIBS- MASKIN- OG  
KEDELREPARATION

## Aalborg Værft A/s

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

# SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY  
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING  
STRIKEFORSIKRING

Amaliegade 33  
KØBENHAVN

Tlf. 18.861

# PENSIONS FORSIKRINGS ANSTALTEN A/s



HAMMERENSGADE 6  
KØBENHAVN K. - C. 7809

REDERI, OG HANDELSSELSKABET  
**MONTANA A/s**  
IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K  
Telefon: 9246

Telegramadr.:  
MONTANAKUL



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

til INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDE

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



Viking  
Kompasser  
Viking  
Loddemaskiner  
Chronometre  
Sekstanter  
Marinekikkerter

Innehavere  
**SØLVER & SVARRER**  
Norsk statsaut. Kompassrettere  
Forlang III. Katalog

# 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 for Skibe Indtil 520' Længde  
Flydedok » » » 14500 Tons D.W.  
Ophalerbedding » » 800 » »  
Telegram-Adr.: »SKIBSVÆRFT«. Telefon: STAT 3.

... og  
**Pilsner**  
*det er*  
**HOF**

*Tegn Deres  
Forsikringer  
i*  
**SKANDINAVIA**

Kongens Nytorv 6, København K.  
Telefon Central 9316

AKTIESELSKABET  
**BURMEISTER & WAIN'S**  
MASKIN- OG SKIBSBYGGERI  
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT      MASKINFABRIK  
REFSHALØEN      STRANDGADE 4

STØBERI OG STAALVÆRK  
TEGELHOLMEN

REPARATION OG  
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DØKKER  
INDTIL 13.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER

DIESELMOTORER  
FRA 10-3000 HK. PR. CYLINDER

**B&W**

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

Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Register-tonnagen + 12 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevæsenets Bolværker (Sejlfartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betales kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 6 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevæsenets Bojer, Pøle eller ved andet Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsformødenheder o. s. v. Ind- og Udtagning af Ballast. Alle Afgifter undt. Knippelsbro-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 Skibsformødenheder, for Dykkerundersøgelser, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Lempling af Ladning, for at skifte Mandskab, landsætte syge og døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vinddrivere samt Fartøjer, der udelukkende paa Grund af Havaril anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejs.

Ingen Lodsvang. Lodsponge betales efter Skibets Brutto-tonnage, Dybgaende og den Distance, der lodes 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. 158 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 13,000 Tons, Ophalingsbedding, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatisk Kornlossesapparater, 2 flydende Kraner til Løft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Løft af 75 Tons (Orlogsværftet), 7 faste Kraner til Løft indtil 25 Tons samt 2 private, faste Kraner (Burmester & Wain) til Løft indtil 100 Tons.

Frihavnen. 7 Dampkraner til Løft indtil 8 Tons, 2 faste Kraner til Løft af 5 Tons og 42 bevægelige, elektriske Kraner til Løft af indtil 3 Tons. Moderne Kornlossesapparater og moderne Fryserum. Vandforsyning ved Bolværk. Jernbane langs Kajerne

## FREDERIKSHAVN

Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 m; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 m. Havnsponge pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sejlfartøjer, reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1911. Kullydere dog ca. ¼ mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m<sup>3</sup>. Losning og Ladning foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Modern Skibsværft: 2 Tordokker indtil 95,7 Meters Længde, 2 Flydedokker med indtil 3000 Tons Bæreevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

## HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. Havnsponge (pr. N.R.T.) er for udenbys, maskindrevne Fartøjer: 25 Øre for Indg. og 25 Øre for Udg., for alle andre udenbys Fartøjer: 20 Øre for Indg. og 20 Øre for Udg. Reducerede Afgifter for reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Lødder ved Havnen og i Fyrskibet »Lappegrunde«. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastponge: 4 Øre pr. N.R.T., Ballast ca. 5 Kr. pr. m<sup>3</sup>. Vand: i Havnen 1,75 à 2,00 Kr. paa Reden 4,00, alt pr. m<sup>3</sup>. Losning og Lastning til faste Takster. 2 af Svitzors Bjergningsdampere er stationeret i Havnen. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkranter. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. Moderne Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt. 2 Tordokker indtil 115 m Længde. Kraner til 80 T. Løfteevne.

## HORSENS

Vanddybde i Indsejlingsløbet og i Ny-Havn 6,90 m. Indsejlingsfarvandet vel afmærket, Havnen kan besjles ogsaa om Natten. Ingen Lodsvang. Havnsafgift: Fartøjer med Maskinkraft pr. N.R.T. for saavel Indg. som for Udg. 15 og 25 Øre for henholdsvis inden- og udenbys Fartøjer, de tilsvarende Afgifter for Fartøjer uden Maskinkraft 10 og 20 Øre. Vand: 1,50 Kr. pr. m<sup>3</sup>, dog mindst 5 Kr. ialt. 2 faste Kraner med henholdsvis 5 og 15 T. Løfteevne, 2 bevægelige Stykgods-kraner med henholdsvis 1½ og 2½ T. Løfteevne samt 4 private Kulkranter. Jernbanespor ved alle Kajer. Ophalingsbedding for mindre Fartøjer. Træskibsbyggeri og Motor- og Maskinfabrikker forefindes.

## NYBORG

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

## RUDKJØBING

Indsejlingsløbet Nord for Havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havnsafg.: Fartøjer forsynet med Maskinkraft over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 30 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 12 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lodsvang uden ved Bugsering (se Lods.). Bugsering faste billige Takster. Vand til Skibsbrug 8 Øre pr. R.-T., til Maskinbrug 2,50 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slanger benyttes. Losnings- og Lastningsomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibsmedio. Ophalingsbedding til Skibe indtil 275 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

## ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande: I det 200 m brede uddybede Løb over Graadysbarren er der i fuld Bredder 7,5 m og i Fyrlinien 8,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Sluse-tærskelen 5,6 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,6—8,8 m, i Fløskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bojer, Lys- og Fløjetønder og flere Fyrlinier. — Havnsafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodsvang. Lodsponge efter Dybgaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m<sup>3</sup>. — Losning og Lastning: Losning og Lastning besørger af hvorvarende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttefade. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbedding for Fartøjer paa indtil 500 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

## FAABORG

Indsejlingsløbet 6,3 m. I Yderhavnen 6,3 m, i Inderhavnen 5 m. Havnsafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 30 Øre for Indg., 30 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodsvang. Vand: Dampskibe u. 800 R.T. 12 Kr., over 800 — 20 Kr. Sejlskibe 20—60 T. 2 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons i Inderhavnen. Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. ved Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 4

FREDAG 25. JANUAR 1946

53. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

DIREKTØR J. A. KØRBIING FORMAND FOR  
NATIONALBANKENS REPRÆSENTANTSKAB

Danmarks Nationalbanks Repræsentantskab har paa et Møde valgt Direktør J. A. Kørbing til Formand i Stedet for afdøde Overpræsident, Kammerherre J. Bülow. Direktør Kørbing valgtes samtidig til Medlem af Bestyrelsen i Stedet for Overpræsident Bülow. I et efterfølgende Møde konstituerede Bestyrelsen sig med Direktør J. A. Kørbing som Formand. Disse Valg gælder til 31. Marts 1946.

Repræsentantskabet valgte endvidere Direktør, Civilingeniør H. P. Christensen, Helsingør, til Medlem af Repræsentantskabet i Stedet for Overpræsident Bülow. Dette Valg gælder til 31. Marts 1948.

### NYE KLASSIFICERINGSREGLER

The Committee of Lloyds Register har i længere Tid paa Grund af de af Krigen skabte Forhold haft en Ændring af de i Øjeblikket gældende Skibsklassificeringsregler under Overvejelse.

Disse Regler er jo blevet modificeret betydeligt, siden den periodiske Klasning med 4-Aars Intervaller blev indført for 80 Aar siden. De blev nummererede Nr. 1—2—3. Tendensen har været at gøre dem mere ensartede for derigennem at sikre sig, at Undersøgelserne altid blev gennemført fuldtud.

Under Krigsaarene blev der imidlertid indført en ny Praksis, idet »Special Surveys« som Regel blev udsendt og i Stedet for gennemgik Skibene en aarlig Undersøgelse. Dette har haft til Resultat, at Skibenes Klasninger er kommet i Uorden, og efter de nugældende Regler vilde et stort Antal Skibe blive tvunget til at gennemgaa Special Survey Nr. 3, skønt Skibet ikke er gammelt nok hertil.

Kommiteen har derfor besluttet, at Nummerering af Special Surveys skal ophøre i den nærmeste Fremtid, samt at Reglerne modificeres, saa et Skib skal klasseres med et Interval paa fire Aar regnet fra dets Bygning. Denne Klasning sker som sædvanligt, men Fordringerne øges, efterhaanden som Skibet bliver ældre. Dette indebærer ingen direkte Ændring af det nugældende System.

Efter de nye Regler kan en Klasning imidlertid paabegyndes naar som helst, men skal være afsluttet inden et Aar. Ingen Klasning maa udstrækkes længere end seks Maaneder efter det Tidspunkt, hvor Klasningen udløber. Resultatet heraf er, at Rederen kan udstrække de tre Klasninger over 13 Aar og 6 Maaneder i Stedet for den nuværende Periode paa 12 til 13 Aar, og da Klasningen kan finde Sted, naar det skal være, har man derigennem et Middel til at rette op paa den nuværende Situation.

Den velkendte Bemærkning i Lloyds Register »s.s. Nr. —« efterfulgt af Datoen vil forsvinde og erstattes af en Liste over Klasningerne med en Dato, der skiftes hver Gang, Skibet har gennemgaaet Klasning. Der vil ligeledes blive ført Liste over de Boringer, der skal foretages, naar Skibet er over 24 Aar gammelt.

### DE DANSKE SKIBE I CHILE

Fra Chile er der indløbet Efterretninger om, at de Forhandlinger, som Skibsreder Knud Lauritzen igennem en Maaned har ført med den chilenske Regering om Tilbagelevering af to af Rederiet J. Lauritzens Skibe, der under Krigen blev beslaglagt af

Chile, — foreløbigt i hvert Fald — er endt uden Resultat, uden at man endnu kender de nærmere Aarsager hertil.

Oprindeligt blev fem af Rederiet J. Lauritzens Skibe beslaglagt af den chilenske Regering. Det drejede sig om de fem Dampskibe *Lotta*, *Frida*, *Helga*, *Selma* og *Laila*. De tre første er forlist under Krigen, og kun de to sidstnævnte var ved Krigens Slutning i Behold. Den danske Regering stillede over for den chilenske Regering Krav om Tilbagelevering af Skibene, og der førtes mellem de to Regeringer nogle Forhandlinger, som resulterede i, at Chile erklærede at ville tilbagelevere Skibene den 17. Januar i Aar.

Dette er altsaa imidlertid ikke sket, tværtimod synes nye Vanskeligheder at taarne sig op i denne Sag, hvorfor der formentlig maa optages nye Forhandlinger mellem den danske og den chilenske Regering om Skibene.

### ENGLANDS GODTGØRELSE FOR DANSKE SKIBE

Dansk Dampskibsrederiforening har udsendt følgende officielle Meddelelse:

Ved Forhandlinger i London i November og December f. A. mellem de britiske Myndigheder og en Delegation af danske Redere vedrørende Betalingen for de danske Skibes Indsats paa britisk Side under Krigen, er der truffet Aftale om, at Storbritannien til Fordeling mellem de interesserede Rederier i Erstatning for danske Skibe forlist under engelsk Flag og i Brugsgodtgørelse m. v. for Perioden indtil den 31. Juli 1945 vil betale 10 Mill. £.

Samtidig er der aftalt, at Storbritannien herudover for de faa endnu ikke tilbageleverede Skibe skal betale Brugsgodtgørelse fra 1. August 1945 og indtil Tilbageleveringen finder Sted, og at der ydes Betaling for de pr. 9. April 1940 ombord i forliste Skibe værende ubrugte Beholdninger, samt at der yderligere betales Omkostninger forbundet med at sætte tilbageleverede Skibe i samme Stand som ved Overtagelsen.

Den Erstatning, der saaledes ydes, udgør Godtgørelse for Benyttelsen af 133 danske Skibe, hvoraf en meget stor Del er forlist, mens de sejlede under engelsk Flag. Tilbage er i Dag 63 Skibe, hvoraf nogle allerede er repareret, mens andre staar overfor mere eller mindre omfattende Reparationer.

Ogsaa Erstatningsbeløbet for de af De forenede Stater rekvirerede danske Skibe ventes fastlagt i Løbet af kort Tid. Man regner med, at denne Afgørelse kommer til at danne Grundlaget for lignende Erstatningskrav til U. S. A. fra Lande som Frankrig, Holland, Finland og maaske Italien.

### DANSK-SVENSK FORHANDLINGER

Forleden Dag rejste en dansk Handelsdelegation til Stockholm for at forhandle om en dansk-svensk Vareudvekslingsaftale for det kommende Aar, efter at Tilløgsaftalen til Vareudvekslingsaftalen for 2. Halvaar 1945 er udløbet med Udgangen af Januar Maaned. Den nye Aftale vil formentlig foreligge i Løbet af en Uges Tid.

I Modsætning til de tidligere dansk-svenske Vareudvekslingsaftaler, der kun har haft en Varighed paa et Halvaar ad Gangen, er det Mening, at den Vareudvekslingsaftale, der nu skal forhandles om, skal gælde for hele Aaret 1946. Dette udelukker naturligvis ikke, at der i Løbet af Aaret kan blive Tale om Tilløgsaftaler, hvis det viser sig nødvendigt.

### DEN FRANSKE NATIONALISERING

I Scandinavian Shipping Gazette's sidste Nummer skriver Bladets franske Korrespondent følgende Artikel om Frankrigs i Dag saa aktuelle Nationaliseringsplaner bl. a. angaaende Skibsfarten.

Frankrigs Skibsfart, skriver Korrespondenten, maa som andre Landes kæmpe med mange uundgaelige Problemer, der uløseligt er knyttet til Krigens Efterveer, men hertil kommer et andet, af Landet selv forvoldt Problem, nemlig Spørgsmaalet om den kommende Nationalisering.

Det har altid været taget for givet, at Nationaliseringen af Sværindustrien og Hjørnestenene i det nationale økonomiske Liv vilde finde Sted kort efter, at der var dannet en fri Regering i Frankrig, men der har været stærkt divergerende Meninger om, baade hvad man vilde forstaa ved Nationalisering i Praksis, og i hvor stor Udstrækning denne vilde finde Sted.

Saa langt tilbage som i April 1943 lovede General de Gaulle paa et Møde i London, hvor man drøftede de venstreorienterede Partiers Støtte til den frie franske Bevægelse, at han vilde gaa ind for et økonomisk og socialt Regime, der ikke vilde tillade Monopoler o. lign. og som vilde stræbe hen imod, at de vigtigste nationale Velstandskilder enten skulde drives eller kontrolleres af Staten.

I den senere Debat om Nationaliseringen har man ogsaa ofte stødt paa det saakaldte »Programme de CNR«, et Program, som de tre ledende Partier, Socialisterne, Kommunisterne og M.R.P., de katolske Socialister, fornylig har givet deres Støtte, og som bl. a. kræver, at Transportvæsenet skal nationaliseres, uden dog nærmere at præcisere, hvad der menes dermed.

I Oktober udsendtes en supplerende Meddelelse herom, hvori det hed, at Banker, Kulgruber, Transportmidler og Elektricitetsværker skulde være de første Objekter for en Nationalisering.

Mange mente, i hvert Fald til at begynde med, at dette Skridt kun vilde komme til at gælde de større Rederier, som allerede siden den første Verdenskrigs Dage i større eller mindre Grad havde været kontrolleret af Staten, men det er siden blevet klart, at man i socialistiske og kommunistiske Kredse ikke vil lade sig nøje hermed. De store Fagforeninger, der omfatter Handelsflaadens Førere, Officerer og Mandskaber, har udsendt en Redegørelse, i Henhold til hvilken de kræver Nationalisering af ethvert Foretagende, der ejer eller driver søgaaende Skibe, der bruges til Søtransport, ene med Undtagelse af Skibe under 500 Tons d.w. i den nationale Kystfart og af Skibe under 300 Tons d.w. i international Nærfart ganske uanset vedkommende Selskabs Karakter.

Indtil nu har Regeringen ikke officielt taget Stilling til Sagen, men den er blevet stærkt mindet om Problemet under Debatten fornylig i Deputeretkammeret om Handelsflaadens Budget. Transportministeren, M. Moch, under hvem Skibsfarten sorterer, sagde, at en Debat om Sagen vilde finde Sted i Kammeret om kort Tid, og mindede om, at han for sit Vedkommende Gang paa Gang meget kraftigt var gaaet ind for en meget vidtgaaende Nationalisering. Een Ting var imidlertid sikkert, nemlig, at en Tilbagevenden til fuldstændig kommerciel Frihed var udelukket. Derimod udtalte Ministeren sig ikke om, hvilken af de to Retningslinier, som under Debatten blev trukket op af to af Medlemmerne, M. Gosnat, der krævede en total og hurtig Nationalisering, og M. Schmit, der foreslog en mere langvarig Proces mundende ud i Oprettelsen af tre store Selskaber, der skulde tage sig af henholdsvis Nordatlanten, Sydatlanten og det fjerne Østen, han kunde slutte sig til.

Nationaliseringsproblemet er sikkert et af de Spørgsmaal, der volder den nuværende franske Regering de fleste Kvaler. Planen for Elektricitetsværkerne er ved

at blive udarbejdet, mens Nationaliseringen af Bankerne, begrænset til nogle faa større Concerner, allerede er blevet ført ud i Livet, hvad der afgjort ikke har været til Glæde for de mange Smaasparere, for skønt de officielle Penneførere praler med, at der vil blive givet fuld Erstatning til de smaa Aktionærer, er Forholdet det, at for dem betyder Foranstaltningen praktisk talt Konfiskation af deres Midler. Erstatning paa Basis af den øjeblikkelige Dividende er nemlig ikke fyldestgørende, da denne og mere til som oftest opluges af Skatterne. Aktionærerne har derfor allerede for Aar tilbage ophørt med at regne med Udbyttet og har blot anset Aktierne for at være en Slags Spareforanstaltning til Sikring af Alderdommen eller til Brug i en Nødssituation. Bankaktierne har stadig været faldende, siden Nationaliseringstanken dukkede op og alle de mange smaa Aktionærer ser nu Sagen fra en anden Synsvinkel end tidligere, hvor ogsaa de deltog i Kritikken af det kapitalistiske System og protesterede mod et Styre, der resulterede i Kapitalnedskæring og lignende Manipulationer i Krisetider, mens der kun faldt lidt af til dem i de gode Aar. De rettede derfor alle deres Forhaabninger mod et nyt og bedre Regime, og de tror stadig, at de havde Ret deri, men de finder, at de Skridt, der nu er ved at blive taget, uimodstaaeligt vil føre frem til Ødelæggelsen ikke af det foregaaende Regime, men af dettes Offer, den uskyldige Aktionær.

### SVENSK SKOLESKIB ALBATROSS

I Sverige har baade Orlogsflaaden og Handelsflaaden paany optaget Sejlskibuddannelsen af unge vordende Sømænd. Umiddelbart før Jul afgik Broström Concernens nye Skoleskib Albatross fra Gøteborg paa sit første transatlantiske Togt til Santos og Buenos Aires med 18 Elever og fuld Last om Bord. Togtet forventedes at ville vare en Maanedstid, hvorefter det er paatænkt at sætte Skibet i Fart mellem Sydamerika og Sydafrika for omkring seks Maaneder, idet denne gamle Sejlroute er blevet valgt for at give Eleverne Lejlighed til Uddannelse under gunstige Vejrforhold.

Med Albatross har Sverige indført en ny Type Skoleskibe, idet det er et kombineret Sejl- og Motorskib, der skal anvendes til Uddannelse af vordende Dæks- og Maskinofficerer for Broström-Linierne. Skibet, der blev afleveret af Lindholm Værftet i December 1942, er paa 1050 Br. Reg. Tons og er i Modsætning til de fleste Skoleskibe ikke raasejlsrigget men udrustet som firemastet Skonnert af Three Island-Typen bygget helt af Staal. Dets Hoveddimensioner er følgende: Længde 63,04 Meter (fraregnet Bovsprydet), Bredde 11,40 Meter, Dybde til Hoveddæk 5 Meter. Dybgaaende i salt Vand med 1420 Tons Last er 4,70 Meter. Sejlarealet er 920 m<sup>2</sup>, hvad der er omtrent 25 pCt. mere, end hvad der kræves for Motorskonnenter. Stævnen er prydet med en Gallionsfigur forestillende en stor Albatross.

Hovedmotoren udvikler 450 H.K., hvad der kan give Skibet en Fart paa 9 Knob paa fuld Last. Forøvrigt har man udstyret Maskinrummet paa en saadan Maade, at Eleverne under deres Tjeneste her kommer til at arbejde som almindeligt i større oceangaaende Skibe.

Efter et Aars Uddannelse i Albatross er Eleverne forpligtet til at gøre Tjeneste i Rederiets almindelige Skibe som Officerskadetter, mens det er frivilligt, om de senere vil søge ind paa en af Landets Navigations-skoler. Alle Elever maa gøre Tjeneste baade paa Dækket og i Maskinen, hvad man haaber vil fremme Forstaaelsen og Kammeratskabet mellem de to Officerskategorier, ligesom man derigennem faar Lejlighed til at konstatere, hvilken af de to Tjenestegrene den unge Mand egner sig bedst til. Eleverne modtager en mindre Hyre.

Skibet er udrustet med de mest moderne Naviga-

## Ugens Fragtberetning.

Interessen for hvad der vil ske, naar UMA. ophører den 2. Marts er stadig lige stor, men endnu foreligger der intet konkret om, hvilke Linier Udviklingen vil følge. Der skal imidlertid holdes et Møde i London i Begyndelsen af næste Maaned om Afviklingen af UMA., og det i Forbindelse dermed staaende Spørgsmaal om en evtl. fortsat Regulering af Verdensskibsfarten, og de Aftaler, der evtl. maatte blive truffet paa dette Møde, imødeses naturligvis med betydelig Interesse overalt indenfor Shippingverdenen. Nogen Rapport om UMA.'s Virksomhed kan naturligvis ikke foreligge endnu, men fra Amerika foreligger enkelte, ganske vist uofficielle, Tal, der viser, hvilken kæmpe-mæssig Organisation, det drejer sig om. Det meddeles saaledes, at UMA. disponerer over ikke mindre end 9500 Skibe med en samlet Tonnage paa 90 Mill. Tons d.w. Det er indlysende, at det har været et Kæmpearbejde at faa al Ting til at gaa nogenlunde friktionsløst, og i Betragtning af Opgavens Størrelse og de Maal der forfulgtes, har Kritikken kun været relativ ringe.

Om de enkelte Fragtmarkeder foreligger der iøvrigt stadig kun faa Nyheder. Der er stadig Brug for al disponibel Tonnage, saavel paa de oversøiske Markeder, som i de europæiske Trades. I transatlantisk Fart bemærkes stadig en Række Afslutninger for Korn fra Halifax og Northern Range til UK. og kontinentale Havne, ligesom der ogsaa er tildelt mange Skibe til Sukkerfarten fra Cuba og San Domingo til forskellige europæiske Destinationer. Ogsaa Kulfarten fra Hampton Roads til Europa har faaet Tonnage, og Amerikanerne er nu saa optimistiske, at de regner med i Løbet af faa Maaneder at have faaet afviklet de Kvantiteter Kul, de var i Underskud med fra forrige Aar. Om dette faktisk lader sig gøre, vil Tiden

visse, men den Strejkebølge, der synes at brede sig som en Præriebrand over Staterne, lover ikke alt for godt.

I de amerikanske Farvande er der stadig rigelig at bestille. Der er sluttet betydelige Mængder Kul fra saavel Hampton Roads som fra Golfhavne til Cuba og forskellige andre Øer i Vestindien, ligesom der er gaaet mange Skibe med Sukker eller Malm fra Cuba til Golfen og Northern Range. Til Sydamerika er sluttet Kul fra Hampton Roads i Kombination med Malm fra Brasilien til Northern Range. Der meldes endvidere om forskellige Afslutninger for Salpeter fra Chile til Golfen eller South Atlantic, og for saavel Trælaster fra British Columbia til Northern Range, som for Papir fra Vancouver Island til New Orleans. Alle Rater er naturligvis de af UMA. fastsatte.

Fra River Plate er sluttet forskellige Skibe til Europa, deriblandt flere til Danmark til de obligate 95/-Basis en Lossehavn. Argentina og den sydafrikanske Union har afsluttet en Vareudvekslingsoverenskomst, ifølge hvilken Argentina skal levere 100.000 Tons Hvede imod til Gengæld at faa et lignende Kvantum Kul. De første Befragtninger til Opfyldelsen af denne Aftale er nu gjort, idet et Par Baade er sluttet for Hvede fra Buenos Aires til Durban til \$27.50 kombineret med Kul tilbage til 50/-.

Paa de øvrige oversøiske Markeder er der ikke sket større Begivenheder.

I de europæiske Farvande gøres der stadig en Masse Forretninger til de af UMA. fastatte Rater. Som et Tidsbillede fra vore Dages krigshærgede Europa skal nævnes den kolossale Mængde af Træhuse, der afskibes fra Sverige til en Række europæiske Lande. Forholdene paa de europæiske Markeder er iøvrigt ikke undergaaet større Ændringer siden vor sidste Beretning.

tionsmidler som SAL-Log, Ekkolod, Radiopejleanlæg etc., ligesom der er installeret et Filmsanlæg baade til Skole- og Underholdningsbrug. Sejlene og Manøverspillene er af den mest moderne Type. Skruen er af rustfrit Staal og er forsynet med to hydraulisk omstilbare Blade, der under Sejlads med Sejl kan stilles, saa de frembyder den mindste Modstand mod Fremdrivningen. Alle Manøvrer med Skruen og Fartændringer kan foretages fra Broen. Skibet er foruden med de sædvanlige Redningsbaade udrustet med et Par Sejlløjer til Skolebrug.

Som det er Tilfældet med de fleste Skoleskibe, vil Rederiet forsøge at dække Udgifterne ved Skoleskibet ved at lade dette medføre Last. Skibet er derfor udstyret med tre Lastrum, der betjenes af fire Spil, og for at give Eleverne Lejlighed til at lære at behandle forskellige Slags Luger, er Skibet forsynet med forskellige Lugetyper.

Besætningen udgør normalt 26 Mand, af hvilke de 18 er Elever.

### SVERIGE—ARGENTINA

Skibsfarten mellem Sverige og Argentina ventes at ville naa Førkrigniveauet i Begyndelsen af 1946 eller kort derefter. Der har været en stadig Stigning at spore, siden Krigen sluttede, trods alle Vanskeligheder og Forsinkelser opstaaet gennem den internationale Søfartspools Indgriben. Man haaber, at denne snart vil ophøre, ligesom man venter en Lettelse i Bestemmelserne om, at alt Gods indkøbt for de af De forenede Stater bevilgede Krediter skal fragtes paa amerikanske Skibe. Dette Forhold berører dog ikke Sverige, men snarere de andre skandinaviske Lande som Danmark og Norge.

Selv om visse Tegn tyder paa, at man i De forenede Stater ikke ser med velvillige Øjne paa den voksende Vareudveksling mellem Sverige og Argen-

tina, venter man dog ikke i Handelskredse, at U.S.A. vil skride aktivt ind herimod.

I Øjeblikket er et ret stort Antal svenske Skibe, næsten alle tilhørende Johnsonlinien, indsat i Farten paa Sydamerika.

De svenske Skibe sejler nu hovedsagelig med Pappirmasse, Avispapir, Papir og til dels Maskiner. Naar Forholdene bliver mere normale, maa det antages, at der vil blive afskibet flere Maskiner og mindre Papir. Fra Sydamerika importerer Svenskerne i Øjeblikket Olie, Kaffe, Huder, Levnedsmidler, Foderstoffer og Frugt. Da man nu installerer Køleanlæg i Nybygningerne, forventes det snart at blive muligt at afskibe Æg, fersk Kød samt friske Frugter og Grønsager i større Udstrækning end hidindtil.

### EFTER U.M.A.

Det meddeles fra Washington, at over 9500 Skibe, der repræsenterer en samlet Tonnage paa 90 Mill. Tons, vil blive tilbagegivet 18 Lande, naar »United Maritime Authority« bliver opløst den 2. Marts.

En uofficiel Opgørelse over den Tonnage, som Landene stillede til Raadighed for den internationale Skibsfartspool, viser, at U.S.A. førte med ca. 56 Mill. Tons og dernæst fulgte Storbritannien med ca. 15 Mill. Tons.

Den samlede Tonnage, som var en af Krigens omhyggeligst bevogtede Hemmeligheder, udgjordes af Skibe af alle Typer og Størrelser fra langsomtgaende Tankbaade og smaa Fragtdampere til Kæmpe-Luksusdampere, der hovedsagelig blev anvendt til Troppe-transporter.

Hvad angaar Skibsantallet, førte Amerikanerne, idet Staterne ydede ialt 5529 Skibe til Pool'en. Dernæst kom England med 1771, Norge med 465, Canada med 361, Holland med 272, Sverige med 252 og Frankrig med 213 Skibe.



## FRA SVENSKKE VÆRFTER

Hälsingborg Varv afleverede d. 10. Januar s.s. *Gudrun* til Rederiet Transmarin efter en vellykket Prøvetur i Sundet.

s.s. *Gudrun*, der er et Søsterskib til den af Værftet tidligere leverede Damper *Sonja*, er paa 2990 Tons d.w. og er bygget til Lloyd's Registers højeste Klasse med Isforstærkning.

Skibets Hoveddimensioner er: Længde 278' 1/4", Bredder 41' 3", Dybde til Hoveddæk 18' 9". Middeldybgaende 18' 5".

Hovedmaskineriet bestaar af en Tregangsdampmaskine af Helsingborg Værftets egen Konstruktion i Forbindelse med en Turbokompressor af Götaverkens Konstruktion. Farten paa fuld Last er 12 Knob. Paa Prøveturen opnaaedes 12,75 Knob.

Undervands-Svejsning er en ny Metode, hvis praktiske Værdi i disse Dage er blevet godtgjort ved Reparationen af s.s. *Hövding* paa Hälsingborg Varv.

Skibet havde, da det Torsdag den 10. ds. befandt sig paa Rejse fra Skutskär til Sharpness med en Ladning Træ, berørt Grunden Nord for Landsort, hvorved nogle Bundplader blev beskadiget, og der opstod en Læk. Søndag den 13. ankom *Hövding* til Helsingborg, og for at spare Losning, Dokning og Lastning, som vilde tage 3—4 Uger ialt, henvendte Værftet sig til Röda Bolaget i Göteborg, der ifølge G. H. & S. T. ejer den eneste i Skandinavien forekommende Ekspertise og Materiale for Svejsning under Vandet. Et Dykkerhold med den nødvendige Udrustning blev Mandag Aften sendt fra Göteborg og arbejdede i tre Dage med at udbedre Skaderne.

Det er første Gang, en saadan Undervands-Reparation er foretaget i Sverige, og da den har forkortet Skibets Ophold med mindst et Par Uger, venter man, at Reparationen af *Hövding* vil betyde den nye Metodes endelige Gennembrud.

## HANSASKIBENE

S.S. *Egenæs*, et af de Hansaskibe, der i Henhold til en dansk-tyk Overenskomst blev bygget her i Landet under Besættelsen, og som er paa 5200 Tons d.w., er blevet solgt til det svenske Rederi A-B. Iris i Stockholm.

Skibet, der er bygget paa Helsingør Skibsværft, vil under svensk Flag faa Navnet *Virgo*.

## NORSKE SKIBSBESTILLINGER

Skibsrederne Bernhard Hanssen og Co., Flekkefjord, har hos Kockums Mekaniska Verkstad, Malmö, bestilt et Tankskib paa 13.400 Tons d.w. til Levering i 1948.

Skibet skal bygges til Norsk Veritas højeste Klasse og bliver udstyret med en dobbeltvirkende 2-Takts Dieselmotor af Værftets bekendte M.A.N.-Type beregnet til at give Skibet en Fart paa 14 Knob paa fuld Last.

Rederiet Corona, H. M. Wrangel og Co., Hauge-sund har afsluttet Kontrakt med Hälsingborg Varv om Bygning af et Motorskib paa 3400 Tons d.w. Skibet, der skal løbe 14 Knob paa fuld Last, skal kunne medføre 10 Passagerer. Leveringstid December 1947—Januar 1948.

Redere i Stavanger, Kristianssand og Oslo forhandler om Køb af otte canadiske Tankskibe paa gennemsnitlig 10.000 Tons d.w.

## FRA U. S. A.

De Forenede Staters Søfartskommission har udbedt sig Tilbud paa Bygning af to 670' lange turbine-drevne Passagerskibe og fire 560' lange turbinedrevne Fragtskibe. Bygningen af disse Skibe vil være det

første Skridt til at realisere det Program for Handelsflaaden, som afd. Præsident Roosevelt gjorde Udkast til.

Passagerskibene, der skal kunne medføre 543 Passagerer, og som skal sættes ind paa Sydafrika, vil med en Fart paa 28 Knob blive de hurtigste Skibe, der er bygget i U. S. A. hidindtil.

En Trediedel af den tyske Handelsflaade vurderet til ca. 80 Mill. Dollar, deriblandt Atlanterhavslinieren *Europa*, skal overtages af U. S. A. som en Del af den Staterne tilkommende Krigsskadeserstatning. Det er dog endnu uvist, om U. S. A. vil overtage *Europa*.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

## Maskinistundervisningen

Direktøren for Maskinistundervisningen meddeler, at der til de i December/Januar 1945/46 afholdte Maskinisteksaminer er opnaaet følgende Resultater:

Til *Maskinpasserprøven* indstillede sig 4 Eksaminander, som alle bestod.

Til *den almindelige Maskinisteksamen* indstillede sig 112 Eksaminander, men der mødte kun 108, hvoraf 93 bestod.

Til *den udvidede Maskinisteksamen*

	Hjælpe- fag	Maskin- fag	Elektrotekniske Fag	
indstillede sig .....	65	63	64	Eksaminander,
mødte .....	64	62	62	—
bestod .....	56	62	55	—

## Emile Robins Legat

Emile Robins Legat, der tildeles en dansk Skibsfører som farer i udenrigs Fart og har frelst Mandskabet fra et Skib af hvilken som helst Nationalitet fra overhængende Fare, er i Aar tildelt Medlem af Skibsførerforeningens Bestyrelse, Kaptajn H. Bercholt, Føreren af Damperen *Ørneborg*.

## Generalforsamling

Maskinmestrenes Forening afholder ordinær Generalforsamling i Odd-Fellow Palæet, Bredgade 28, Lørdag den 9. Februar Kl. 17 pr. Dagsordenen vil først blive bekendtgjort senere.

Samme Dag afholder Maskinmestrenes Forenings gensidige Havariforsikring Generalforsamling samme Sted Kl. 16<sup>15</sup> med følgende Dagsorden: Aarsberetning, Regnskabet indstilles til Godkendelse, Valg af Bestyrelse samt Eventuelt.

## Drivminer i Aalandshavet

Fra Marichamn meddeles det, at der stadigvæk foreligger en vis Minefare under Sejlads i Aalandshavet paa Grund af drivende Miner, og Skibe bør stadigvæk vise stor Forsigtighed for at undgaa Mineulykker. Dette gælder naturligvis særligt de Passagerskibe, der trafikerer Linien Stockholm—Marichamn—Åbo og omvendt. Under de sidste Dages urolige Vejr er mange Drivminer drevet ind paa Kysterne, hvor de er sprunget. Lodserne og Fiskerne paa Aaland advarer indtrængende alle Skibe mod at sejle i Døgnets mørke Timer uden Anvendelse af Projektører.

## Marseilles Havn friglives

De amerikanske Myndigheder vil med Virkning fra 11. Februar overgive samtlige Havneanlæg i Marseille til de franske Myndigheder. Havnen le Havre ventes tilbagegivet den 11. Juli.

## Søfarten paa Kina

I en Toldkundgørelse af 23. November 1945 erklæres følgende kinesiske Havne aabne for oversøisk Skibsfart og Handel: Chinwangtao, Tientsin, Shanghai, Wenchew, Foochow, Amoy, Swatow, Canton, Kowloon, Lappa, Kongmoon og Luichow.

Iøvrigt meddeles der i denne Kundgørelse, at saasnart Toldvæsenet kan optage sin Virksomhed i andre Havne, iberegnet Havne i Mancluriet og paa Formosa, vil disse kunne aabnes for oversøisk Skibsfart og Handel.

## Mincfaren

I en Aarsberetning fra Liverpools Søassuranceselskab hedder det bl. a.: Efter Slutningen af Krigen i de europæiske og fjernøstlige Farvande er 45 Skibe paa ialt 247,811 BRT. gaet tabt eller blevet beskadiget ved at støde paa Miner. Af disse er 16 Skibe paa 71,182 BRT. gaet fuldstændig tabt.

I Beretningen henvises der til, at der i nogen Tid endnu maa regnes med Faren fra drivende Miner til Trods for, at de videnskabelige Metoder til at opspore og ødelægge dem er blevet forbedrede.

## Lodstakster i Sundet

Efter Overenskomst med den svenske Lodsstyrelse vil de Tillægsbeløb for Hjemrejse for Lodserne, som er fastsat i Overenskomsten om Takster for Lodsnings i Øresund, indtil videre blive opkrævet med 50 pCt. Forhøjelse i Lighed med 1945 ved svenske Lodsers Vedkommende.

## Advarsel mod Smugling i U. S. A.

The Shipowners' Claims Bureau i San Francisco understreger i en Skrivelse til Sveriges Ångfartygsassurancesforening Betydningen af, at Redere og Skibsførere har Opmærksomheden rettet mod de alvorlige Følger af Indsmugling af Narkotika og andre Kontrehandevarer til U. S. A. Siden Krigen i Stillehavet holdt op, har de amerikanske Myndigheder i mindst to Tilfælde opdaget Forsøg paa at indsmugle Narkotika i Staterne fra asiatiske Havne og idømt høje Bøder derfor.

Rederierne opfordres derfor til overfor deres Skibsførere at fremholde Vigtigheden af at anstille omhyggelige Undersøgelser om Bord baade paa Rejsen og umiddelbart før Ankomst til amerikansk Havn. Det anbefales, at slige Undersøgelser afholdes mindst tre Gange mellem sidste Afsejling fra asiatisk Havn og Ankomst til en Havn i U. S. A.

De største Vanskeligheder har været at overbevise de amerikanske Myndigheder om, at saadanne Undersøgelser virkelig har fundet Sted, hvorfor man bør anføre i Logbogen hvilke Foranstaltninger, der under Rejsen er truffet for at imødegaa Smugleriforsøg.

## Skibsfarten paa Hollands Havne

Følgende Tabel viser Skibsfarten paa Amsterdams og Rotterdams Havne siden Krigens Slutning:

	Amsterdam		Rotterdam	
	Antal Skibe	i 1000 Br.-Tons	Antal Skibe	i 1000 Br.-Tons
Maj .....	0	0	40	45
Juni .....	2	11	101	282
Juli .....	25	62	98	238
August .....	52	211	141	290
September .....	91	492	213	290
Oktober .....	89	463	193	259
November .....	110	508	252	288
December .....	101	410	300	374
Maj/December .....	470	2,157	1,338	2,066

## Ændringer i Skibsregisteret

S/S *Prins Knud* af København (OUKE). Skibets Navn er nu *Oslo*.

Firmaet Jacob & Christian Nielsen, Aalborg, har afhændet S/S (Bugserbaad) *Dan* af Aalborg (OYBU) til A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise, København.

Firmaet Jacob & Christian Nielsen, Aalborg, har afhændet Lægter S. C. *Nielsen* af Aalborg ((OXKZ) til A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise, København.

Firmaet Jacob & Christian Nielsen, Aalborg, har afhændet S/S (Bugserdampskib) *Bjørn* af Aalborg (OYAT) til A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise.

Aktieselskabet af 6. Februar 1943, København, har afhændet S/S *Asnæs* af København (OUXS) til Det forenede Dampskibsselskab, A/S, København. Skibets Navn er nu *Hjortholm*.

S/S *Nancy* af Esbjerg ((OUJJ). Skibets Navn er nu *Nancy Lau*.

S/S *Linda* af Esbjerg (OYYH). Skibets Navn er nu *Linda Dan*.

Aktieselskabet af 6. Februar 1943, København, er Ejer af nybygget S/S *Vosnæs* af København (QWGY), Brutto- og Netto-Tonnage henholdsvis 2709 og 1471 Tons.

Brutto- og Netto-Tonnagen for S/S *Grenaa* af København (OZDO) er nu henholdsvis 1267 og 722 Tons.

Brutto- og Netto-Tonnagen for S/S *Stal* af København (OXTA) er nu henholdsvis 2242 og 1311 Tons.

Brutto- og Netto-Tonnagen for S/S *Fanø* af København (OYFA) er nu henholdsvis 1898 og 1001 Tons.

## FRA SØRETTEN

I Sø- og Handelsretten er der afholdt Søforhør i Anledning af 3 danske Krigsforlis i 1940 og 1941, hvorved der omkom ialt 19 danske Sømand som Retspræsident Hvidt mindedes, medens alle rejste sig.

## s.s. »Elisabeth«

Det første Forhør drejede sig om Rederiet Marius Nielsens s.s. *Elisabeth's* Forlis i 1940. Der forelaa en Rapport fra Damperens tidligere 3. Mester, Alfred Andreasen, hvorfra fremgik følgende:

*Elisabeth* afsejlede fra Bary Dok 7. eller 8. April 1940 i Konvoj med Kul til engelsk Havn. Ved Middagstid en af de nævnte Dage, da Damperen var sakket noget agterud for de øvrige Skibe i Konvojen, og Mesteren sad i Messen, hørte han pludselig et voldsomt Knald, og da han var kommet op paa Dækket, saa han, at Skibet var knækket midt over ved Nr. 2 Lugen, og at Forskibet var helt borte. Han selv, Hovmesteren og Kokken sprang i Søen, hvor de fik fat i noget Vraggods, og senere traf de 1. Mester, der ogsaa klamrede sig til noget Vraggods, de blev alle fire senere optaget af en norsk Damper og sat i Land fra denne. Den tilbageværende Del af *Elisabeth* gik tilbunds paa mindre end to Minutter, og hele den øvrige Besætning paa 14 Mand, hvoraf 13 var danske og 1 britisk, omkom ved Forliset. Skibsinspektør H. F. Nielsen fra Rederiet oplyste, at de omkomnes Paarørende havde faaet Meddelelse om Ulykken straks efter, at denne var kommet til Rederiets Kundskab.

## s.s. »Alssund«

Derefter mødte Skibsreder T. C. Christensen som korresponderende Reder for Dampskibsselskabet Hafnia om Damperen *Alssunds* Forlis i 1941.

Skibsrederen oplyste, at Damperen den 2. April 1940 var ankommet til Baltimore for at laste Korn til Danmark. Damperen naaede at blive tillastet den 10. April 1940, men fik saa Ordre til at blive liggende, og senere blev Ladningen solgt paa Stedet og udlosset, hvorefter Damperen blev lagt op, men den 12. Juli 1941 blev den sammen med en Del andre danske Skibe derovre overtaget af U. S. A. og blev sat i Fart under Panamas Flag. Senere har man kun hørt, at Damperen den 16. Oktober 1941 skal være blevet torpederet i Nordatlanten og at fire Mand af Besætningen, Hovmesteren, Kokken, Dæksdrengen og Messedrengen skal være omkommet, men de nærmere Omstændigheder ved Forliset har man endnu ikke, trods flere Forespørgsler til Forbindelser i England og Amerika, faaet oplyst. De omkomnes Paarørende blev den Gang underrettet.

## s.s. »Brosund«

Denne Damper var ifølge de af Rederen meddelte Oplysninger ankommet til Baltimore den 3. April 1940 for at laste Korn til Danmark, men Ladningen blev, inden den var paabegyndt, stoppet paa Grund af Besættelsen herhjemme, og Damperen blev derefter ogsaa overtaget af U. S. A. den 12. Juli 1941. Der skal derefter være blevet foretaget en Del Forandringer ved Damperen, og Skibsreder Christensen havde af hjemkomne Officerer hørt og forstaaet, at Skibets Officerer efter disse Forandringer ikke mente, at Damperen var sodygelig, hvorfor ingen af Besætningen vilde blive om Bord længere. Senere hørtes Rygter om, at *Brosund* skulde være forlist, men nogen Bekræftelse herpaa kunde ikke faas ved Rederiets Forbindelser i U. S. A. eller England. Først i April 1943 fik Rederiet herhjemme Meddelelse om, at *Brosund* var blevet sænket 21. November 1941 af en tysk U-Baad, og at Besætningen var omkommet, deriblandt 2 danske, men hvem disse har været, savner Rederiet Kendskab til.

## PERSONALIA

## Søværnet

Hans Majestæt Kongen har resolveret som følger:

Under 16. d. M.: Maskinmester af 3. Grad i Søværnet *Johannes Nielsen* meddeles der efter Ansøgning Afsked i Naade paa Grund af Svagelighed fra Udgangen af Januar d. A. at regne med Pension efter Tjenestemandsløven.

Under samme Dato: Overintendant i Reserven, Løjtnant *Valdemar Frederik Norager*, R. af D., meddeles der Afsked i Naade af Søværnets Reserve paa Grund af Alder fra Udgangen af Marts d. A. at regne.

Midlertidig Søløjtnant af 1. Grad i Reserven *Lauritz Karl Andersen* er der efter Ansøgning meddelt Afsked fra Udgangen af Januar d. A. at regne.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. B. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør:

KAY JUNGEBSEN

Telefon "Central 17030

samt paa alle Postkontorer

# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

## AKTIESELSKAB

AKTIESELSKABET

## HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftets«

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

NYBYGNINGER

SKIBS-MASKIN- OG  
KEDELREPARATION

## Aalborg Værft A/S

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

## SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY  
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING  
STRIKEFORSIKRING

Amallegade 33  
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

Dampskibsaktieselskabet

## „Progress“

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-Adr.: »Marlusone«

Telefon Central 12057

DAMPSKIBSSELSKABET

## PACIFIC A/S

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH  
Korresponderende Reder

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

## MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K  
Telefon: 9246

Telegramadr.:  
MONTANAKUL

## SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING  
ODENSE

## NORDHAVNS-VÆRFTET A/S

KØBENHAVN

## AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER



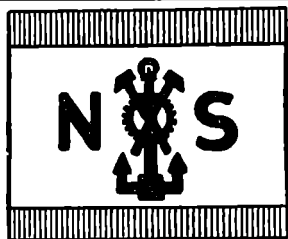
Brug **Holzappel's**  
**International**  
Skibsfarver

til INDE- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDE

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

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



## NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV • DANMARK  
NYBYGNINGER  
OG  
REPARATIONER

Beddinger for Skibe Indtil 520' Længde  
Flydedok » » » 14500 Tons D.W.  
Ophalerbedding » » 800 » »  
Telegram-Adr.: »SKIBSVÆRFT«. Telefon: STAT 3.

... og  
Pilsner  
det er

# HOF



*Tegn Deres  
Forsikringer*

## SKANDINAVIA

Kongens Nytorv 6, København K.  
Telefon Central 9316

AKTIESELSKABET

## BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN- OG SKIBSBYGGERI

KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT  
REFSHALEØEN

MASKINFABRIK  
STRANDGADE 4

STØBERI OG STAALVÆRK  
TEGELHOLMEN

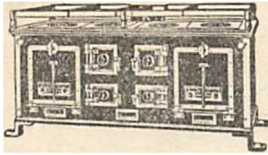
REPARATION OG  
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER  
INDTIL 13.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER

DIESELMOTORER  
FRA 10-3000 HK. PR. CYLINDER

# B&W

**BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S**

HOLMBLADSGADE 47  
KØBENHAVN S.

*Kabys & Komfurer  
til Kul og Olie*

Forlang Katalog Tit. C. 1630

A/S

**EM. Z. SVITZERS BJERGNINGS ENTREPRISE**

KVÆSTHUSGADE 1, KØBENHAVN K

TELEFON CENTRAL 5195  
UDENFOR KONTORTID CENTRAL 5195 A  
TELEGRAMADRESSE: SVITZERSALVAGE

**Dampskibsaktieselskabet****„Progress“**

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-Adr. »Marlusone«

Telefon Central 12057

**DANSKE SKIBSMÆGLERE****ASSENS****ALFRED LARSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER  
**ASSENS**

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

**KOLDING****A. GJØRDING'S EFTF.**

SVANE & GJØRDING

Statsautoriserede Skibsmæglere

**KOLDING**

BEFRAGNING — KLARERING — SPEDITION — ASSURANCE

AGENT FOR DEN KØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810—1811

**BANDHOLM****ALFR. HOVMAND**

SKIBSMÆGLER

**BANDHOLM**

Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:  
»HOVMAND«

**MARIAGER****P. RUDBECK-LARSEN • MARIAGER**

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

*Statsautoriseret Skibsmægler*

Telf.: Cementcentralen Nr. 1

Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114

Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“

Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

**FAABORG****P. A. NIELSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLER  
BEFRAGTNINGSFORRETNING  
SPEDITION — ASSURANCE

**FAABORG**

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 606

**NAKSKOV****CASPER ANDRÉA'S EFTFLG.**

VED

HALFDAN RASMUSSEN  
STATSAUT. SKIBSMÆGLER

**NAKSKOV**

TELEGR.-ADR.: „ANDRÉA“

RIGSTELEFON NR. 7  
TELEFON NR. 108, 408 & 618

**HOBRO****CHR. RØRHOLM**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**HOBRO**

TELEFON 418

TELEGR. „RØRHOLM, HOBRO“

**SVENDBORG****E. W. v. d. HUDE & SØN**

Etableret 1852

A. THEJLL

Etableret 1852

Edsv. Skibsmæglere

**SVENDBORG**

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

Telegr.-Ad.  
»Hudes.  
Svendborg

**KALUNDBORG****JØRGEN SCHULTZ**

Statsautoriseret Skibsmægler

**KALUNDBORG**

Lloyds Agent

TELEFON  
NO. 4. 601.

TELEGR. ADR.  
SCHULTZ

**A. E. SØRENSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**SVENDBORG**

TELEGRAM-ADR.: SHIPPING  
THE BOE CODE

TELEFONER: 1151—955  
PRIVAT: 1551

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 5

FREDAG 1. FEBRUAR 1946

53. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### SKOLESKIBET DANMARK

Kaptajn Knud Hansen fra Skoleskibet *Danmark* holdt Lørdag den 26. Jan. et overordentlig interessant Foredrag i »Foreningen til Søfartens Fremme« om Skoleskibet og dets for Danmark saa ærefulde Indsats i den amerikanske Marines Tjeneste under Krigen, hvor 3000 unge amerikanske Kadetter blev uddannet i Skibet.

Kronprins *Frederik*, der er Foreningens Protektor, overværede Foredraget, og blandt de øvrige Tillhørere saa man Viceadmiral *Vedel*, Departementschef *Jespersen*, Direktør *Maegaard*, Dansk Dampskibsrederiforening, Kommandør *Westermann*, Afdelingschef *Ove Nielsen*, Søfartsministeriet, Fyrdirektør *Poul Sinding*, Havnekaptajn *Thøgersen* og Direktør *P. Grube*, Sejlskibsrederiforeningen for mindre Skibe.

Kaptajn Knud Hansen udtalte, at der overhovedet ikke findes nogen Erstatning for Sejlskibuddannelse. Selv den mekaniserede amerikanske Nation har udtalt, at man ikke kan undvære det Grundlag i Sømandsskab, der gives i Sejlskibene.

— Amerikanerne er, udtalte Kaptajn Knud Hansen, fuldt besluttet paa at skabe en Sømandsstand, og de har nu gjort Stillingen til Søs tillokkende for den unge Amerikaner.

Tre smukke Film ledsagede Kaptajnens Foredrag, der blev hilst med meget Bifald.

### D. F. D. S. UDVIDER ENGLANDSFARTEN

I Anledning af, at Stykgodstrafiken fra engelske Havne til Danmark i den senere Tid er tiltaget, og der er Udsigt til en betydelig Forøgelse af Afskibningerne i de kommende Maaneder, indsætter D. F. D. S. yderligere Tonnage i Ruten fra Manchester, Liverpool og Bristol Kanal Havnene, saaledes at der bliver 10-daglig Afsejling fra disse Vestkysthavne til København og danske Provinshavne.

Fra London og Hull, hvor Trafiken opretholdes af D. F. D. S. i Forbindelse med Ellerman's Wilson Line, Ltd., Hull, vil disse Rederier fremtidig arrangere ugentlige Afsejlinger til København samt indsætte Ekstratonnage efter Behov.

Farten fra Newcastle til Danmark vil ogsaa blive udvidet i den Udstrækning, som Forholdene maatte kræve dette. I Februar Maaned afaar saaledes S/S *Halfdan* fra Newcastle ca. 16. og S/S *Skjold* ca. 20. til København.

### MINISTRYGNINGEN

Marinens Pressetjeneste oplyser, at i den forløbne Maaned, December 1945, er der i danske Farvande strøget 2 Afstandsminer, d. v. s. magnetiske eller akustiske Bundminer. Den ene af dem er strøget af tyske Ministrygere, der opererer i danske Farvande; med disse to Miner er der siden Kapitulationen strøget 47 Miner og siden Krigens Begyndelse 395. Hertil kommer 469 Miner, hvis Sprængning er fremkaldt af Skibe og 229 af andre Aarsager, f. Eks. Selvekspllosion, altsaa ialt 1093 Miner.

I December Maaned har 2 Skibe lidt Totalforlis ved Minesprængning, nemlig Fiskekutteren F. N. 141 *Inger Marie*, der Syd for Nordre Rønner Fyr minesprængtes under Forsøg paa at bringe s.s. *Læsø*, der

var grundstødt, flot. Ved Minesprængningen omkom tre Mand. Den anden var Kutteren *Rota*, der sank efter en Eksplosion i Nærheden af Ammunitionsnedkastningsarealet ved Gilleleje.

Foruden disse to Totalforlis, der bringer Tallet for totalforliste Skibe i danske Farvande siden Kapitulationen op paa 16, er der i December minesprængt s.s. *Linda* i Kattegat. Skibet blev stærkt rystet, men der var ingen tilskadekomne. Den svenske Damp *Trivia* og Kutteren F. N. 28 har begge bragt Miner til Eksplosion uden selv at lide Havari.

Der er ialt af danske Ministrygere siden Kapitulationen udsejlet en strøget Distance paa ca. 27.000 Sømil.

### NYT DAMPSKIB TIL SVENSK REDERI FRA HELSINGØR SKIBSVÆRFET

Dampskibet *Virgo*, der er bygget af A/S Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri, overtoges Fredag den 25. f. M. af Rederiaktiebolaget IRIS, Stockholm, under en Prøvetur, der afholdtes i Sundet.

Skibet var oprindeligt kontraheret med det danske Statsrederi, Aktieselskabet af 6. Februar 1943.

Prøveturen, hvori deltog Repræsentanter for det svenske Rederis Direktion samt Værftets Ledelse, forløb fuldtud tilfredsstillende.

Skibets Hoveddimensioner er: Længde overalt 109,50 m, største Bredde paa Spant 15,50 m, Dybde paa Spant til øverste Dæk 9,25 m, Dybgang 6,30 m, Lastevne 5350 Tons d.w.

Skibet er forsynet med 1 Stk. Lentz Ventilmaskine, Type Lentz Nr. 9 med Spilledamp turbine. Maskin anlægget udvikler ca. 1800 IHK og kan give Skibet en Fart lastet af 11 Knob.

Beboelse er indrettet for Mandskabet i store Kamre agter, medens Mandskabets Messe er anbragt i det midtskibs Dækshus, hvor ogsaa Officererne har Beboelse i store, lyse Kamre.

Skibets Salon, der tillige anvendes som Officersmesse, er udført i matpoleret Elmetræ.

Skibet er udstyret med selvregistrerende Ekkolod og Retningsfinder samt traadløs Telegraf- og Telefonanlæg.

### DØDSFALD

Skibs- og Maskininspektør H. Overgaard er død i den høje Alder af 85 Aar.

Skibsinspektør Overgaard oprettede ved Aarhundredskiftet sammen med A. Chr. Brorsen Skibs- og Maskininspektionsfirmaet Brorsen & Overgaard, som hurtigt arbejdede sig frem.

Inspektør Overgaard fik sin Uddannelse hos Tuxen & Hammerich i Nakskov, kom senere til Søs og havde derefter en betroet Stilling i Dampskibsselskabet Torm. Overgaard var samtidig tilknyttet Den kongelige grønlandske Handel som Maskininspektør — en Stilling, han beklædte indtil for faa Aar siden. Skibsinspektør Overgaard var Ridder af Dannebrog.

### SKIBSSALG

Rederiet A. P. Møller har solgt s.s. *Vibeke Mærsk* til Rederiet Hardsyssel i Lemvig. Skibet, der vil faa Navnet *Vestjyden*, laster ca. 1330 Tons og er paa 953 Br. Tons. Det er bygget i Elbing i 1925 og løber 8,5 Knob. Købesummen er 850.000 Kroner. Rederiet Hardsyssel har endvidere solgt sin Damp, s.s. *Dagny*, ex.

*Gustav Wasa*, paa 645 Tons til Rederiet J. Asmussens Eft. i København for 225.000 Kroner.

Rederiet *Draco* i København har solgt Motorskibet *Grenen ex Esther* til et Selskab i København. Skibet er bygget i Holland i 1919 og laster 485 Tons. Købesummen er 415.000 Kroner.

#### SKIBSBYGGERIET I ENGLAND

Lloyds Registers nyeste Kvartalsoversigt over Skibsbygningen viser som ventet en stadig Stigning i den Handelstonnage, der er under Bygning. Ved Slutningen af 1945 var 392 Skibe med ialt 1.612.810 Br. Tons under Bygning i Storbritannien og Irland, hvad der er omtrent 500.000 Br. Tons mere end paa samme Tid Aaret i Forvejen. Da disse Oversigter ikke indbefatter de Skibe, der bygges til Admiralitetet, er det muligt at tolke Tallene som en Stigning i Bygningen af Handelsskibe og et Fald i Bygningen af Krigsskibe. Med Krigsafslutningen har det været muligt for de britiske Skibsværfter at stille større Dele af deres industrielle Potentiel til Raadighed for de private Redere, hvorfor man maa antage, at Kvartalsoversigterne i den nærmeste Fremtid vil vedblive at vise en stadig Stigning, efterhaanden som Handelsskibene kommer til at optage de Beddinger, som Regeringens Ordre ikke længere optager.

De nuværende Byggetal er de højeste siden det første Kvartal i 1930, og maa under de nuværende Forhold anses for at være tilfredsstillende, omend ikke særlig fremtrædende. De kommende Oversigter vil utvivlsomt vise en større Handelsskibstonnage som værende under Bygning, fordi der naturligvis efter en seksaarig Periode med Regeringskontrol over Nybygningerne vil indløbe en betydelig Strøm af Ordre for at faa Flaaden fornyet.

Under disse Omstændigheder er det næppe muligt at foretage en kritisk Analyse af den under Bygning værende Tonnage, saa man maa indskrænke sig til at anstille nogle Betragtninger over Tendensen i al Almindelighed. I denne Forbindelse er det værd at bemærke, at, bortset fra den mindre Tonnage, er der en udtalt Forkærlighed for Skibe mellem 6000 og 10.000 Tons Br., hvad der synes at tyde paa et Ønske om større Lasterum. Denne Tendens blev først sporet Aaret før Krigen, og den nu udsendte Kvartalsoversigt understreger, at Rederne gaar ind for større Skibe. Tidligere hørte Skibene paa 4000 til 6000 Br. Tons til den foretrukne Skibsklasse, men medmindre de Redere, der foretrækker denne særdeles anvendelige Klasse holder sig tilbage fra Skibsbygningsmarkedet i Øjeblikket, synes Gennemsnitsstørrelsen af britiske Handelsskibe at blive større end den var i Tiden før Krigen.

#### DEN NORSKE KRIGSFORSIKRING FOR SKIBE GENOPTAGER VIRKSOMHEDEN

Den norske Krigsforsikring for Skibe har i et Bestyrelsesmøde forleden Dag besluttet, at Foreningen skal genoptage sin Virksomhed med ny Regnskabsstermin regnet fra 1. Jan. 1946. Skibene kan indmeldes fra den Dag, deres nuværende Krigsforsikring ophører under U.M.A. eller andet Steds. Skibene kan i Almindelighed forsikres for det Beløb, der er dækket mod Søfare paa Kasko og Interesse plus 25 pCt. Forskudspræmien for fuld Krigsforsikring inkl. Minerisiko er  $\frac{1}{4}$  pCt. for 6 Maaneder fra Risikoens Overtagelse. I Følge Foreningens Vedtægter maa Indmeldelse ske for samtlige Rederiers Skibe. Skibe, der ved Forsikringens Begyndelse ligger oplagt eller under langvarig Reparation, er fritaget for Indmeldelsespligt i den Tid, de er oplagt eller under Reparation, men hvis de alligevel ønskes optaget, er Oplægningspræmien  $\frac{1}{10}$  pCt. for de første tre Maaneder og pro rata derefter.

#### SVENSKKE OPLÆGNINGSTAL

48 svenske Dampskibe og Motorskibe paa tilsammen 116.167 Br. Tons og 157.357 Tons d.w. var oplagte ved Aarsskiftet. Tallene, der omhandler Skibe over 100 Br. Tons fordeler sig paa følgende Maade efter de forskellige Størrelsesgrupper:

Gruppe	Antal	Br.-tons	Dw-tons
100— 999	21	10.414	8.800
1000—1999	14	19.559	29.115
2000—2999	3	7.741	14.145
3000—3999	2	7.320	12.520
4000—4999	2	9.931	14.460
5000—	6	51.202	78.317
Ialt	48	106.167	157.357

I Oversigten indgaar de sæsonmæssige Oplægninger samt saadanne Damp- og Motorskibe, som d. 1. Januar var oplagt for Reparation eller Klasning med Besætningen afmønstreret.

#### FRA SVENSKKE VÆRFTER

Gotaverken, der i Fjor havde en Rekordaflevering af 15 Skibe paa tilsammen over 155.000 Tons d.w., har ligesom de fleste andre svenske Værfter sit Nybygningsprogram fuldt overtegnet for de næste tre Aar. Arbejdspræstationen i Fjor var selvsagt ikke nogen Rekord paa Grund af den Konflikt, der resulterede i en Arbejdsnedlæggelse paa fem Maaneder. Det store Antal afleverede Skibe maa endvidere ses paa Baggrund af den Politik, der blev ført, og som gik ud paa ikke at udlevere norske Skibe saa længe Norge var besat.

Ved Aarsskiftet 1944-45 havde Værftet 35 Skibe paa tilsammen 337.000 Tons d.w. i Ordre, men da mange af disse Skibe var saa godt som færdige, var den effektive Ordrebestand betydeligt mindre.

I 1945 blev der ved Værftet bestilt 18 norske Skibe paa tilsammen 207.000 Tons d.w. Arbejderantallet steg i Løbet af 1945 med ca. 10 pCt. og udgjorde ved Aarsskiftet 4800 Mand.

Foruden med det store Nybygningsprogram er Værftet fuldt beskæftiget med Reparationsarbejde, først og fremmest paa de svenske Skibe, der gennem Krigsaarene sejlede udenfor Spærringen, og som nu trænger saa haardt til Eftersyn, men ogsaa Lejdeskibene og de Skibe, der sejlede indenfor Spærringen, trænger til Eftersyn.

Eriksberg Værftet havde ved Aarsskiftet 1944-45 en Ordrebestand paa 35 Handelsskibe paa tilsammen 300.000 Tons d.w., af hvilke 8 Skibe paa tilsammen 77.600 Tons d.w. blev afleveret i Løbet af 1945. Blandt de leverede Skibe er tre Nybygninger for norsk Regning, som i Hovedsagen var færdige i 1944.

I Løbet af 1945 forøgedes Ordrebestanden yderligere, bl. a. med 23 norske Skibe paa ialt 224.000 Tons d.w., saaledes at den i Ordre værende Tonnage nu er større end ved Aarsskiftet 1944-45.

De norske Bestillinger ved svenske Værfter var paa samme Tid 80 Skibe, og udgjorde for Eriksbergs Vedkommende Halvdelen af Værftets Ordrebestand. Gennem de nu foreliggende Ordre menes Værftets Byggekapacitet at være fuldt belagt for de nærmeste tre Aar.

Ogsaa Reparationsarbejderne er steget stærkt efter Krigens Afslutning og vil antagelig give Reparationsafdelingen fuld Beskæftigelse en meget betragtelig Tid fremover.

Værftets Arbejderstab steg i 1945 fra 2600 til 3000 Mand, altsaa med 15 pCt., men forøvrigt var Aaret karakteriseret ved en stor Mangel paa faguddannede Arbejdere.

Den 14. Januar blev M.T. *Securus* søsat ved Kockums varv, bestemt til Stockholms Rederi AB. Svea. Skibet, der bygges til Lloyds højeste Klasse for Tank-

## Ugens Fragtberetning.

Den 4. Febr. mødes de UMA. tilknyttede Staters Skibsfartsexpenter i London, og det ligger i Sagens Natur, at de Afgørelser, der vil blive truffet paa dette Møde, imødeses med den største Spænding af alle, der paa den ene eller anden Maade har Berøring med Shipping. Hvilke konkrete Aftaler, der vil blive Resultatet af dette Møde er det naturligvis umuligt at forudsige, men den almindelige Antagelse synes at være, at der vil blive oprettet et eller andet Maskineri, der langsomt skal afvikle UMA's Affærer, idet man befrygter, at en pludselig Standsning af UMA. vil medføre Kaos paa Fragtmarkedet, hvilket ingen kan være interesseret i, selvom den individuelle Reder nok saa meget længes efter at komme til at disponere sine Skibe selv.

Iøvrigt er Efterspørgslen efter Tonnage for Lastning efter UMA's Ophør meget betydelig baade paa Rejsebasis og for Timecharter, men Usikkerheden med Hensyn til, hvilke Forbehold Rederne vil komme til at arbejde under efter 2. Marts, lægger naturligvis en Dæmper paa Aktiviteten, og Forretningerne for Lastning efter UMA. har været temmelig begrænsede. Der er dog sluttede adskillige, fortrinsvis helt moderne Motorskibe paa Timecharter for 1 a 2 Aars Perioder til særdeles gode Rater. En norsk 9000 Tonner, ca. 13 Knob, er saaledes sluttet til et stort norsk Linierederi til \$4.25 eller tilsvarende i Sterling for en Periode paa 2 Aar. Det fortjener i denne Forbindelse at nævnes, at dette Motorskib i lang Tid sidste Efteraar var fast i New York for 5 Aar til \$2.50, og at Rederen antydede, at han vilde acceptere \$2.75 for 3 Aar. Iøvrigt er den engelske Regering i Markedet for moderne Damp- eller Dieseltonnage for 1 Aars Timecharter med Levering i Marts, og der bydes herfor 20/- for en ca. 11 Mils Dieselbaad.

Fra Dagens Markeder er der iøvrigt kun faa Nyheder. Der tildeles stadig betydelige Tonnagemængder i transatlantisk Fart, men til Trods herfor ligger

der saavel i Staterne som i Canada meget store Varepartier, der ikke kan blive afskibede. Tildelingerne er hovedsagelig gaaet til Korn og Kul, bl. a. regner Amerikanerne med at kunne afskibe 1.5 Mill. Tons Kul fra Hampton Roads til forskellige europæiske Destinationer i indeværende Maaned. Sukker fra Cuba til UK/Cont. har faaet nogen Tonnage, hvorimod det kniber med at skaffe Skibsrum for en lang Række Papirlaster fra Canada til England. I interamerikansk Fart er der stadig Kul fra Hampton Roads til Vestindien og Sydamerika kombineret med Sukker fra Cuba til Northern Range/Golfen eller med Malm fra de forskellige Malmhavne i Vestindien og Brasilien.

Fra La Plata bemærkes at Tilgangen paa Hvede til Export stadig er begrænset. Der sluttedes dog en enkelt Baad til UK. til UMA.-Raten 82/6d.- Ligesaa er der sluttet yderligere Tonnage fra Buenos Aires til Sydafrika under den i vor sidste Beretning nævnte Vareudvekslingsaftale mellem Argentina og den sydafrikanske Union.

Fra Sydafrika er der stadig en betydelig Efterspørgsel efter Tonnage for Kul til forskellige Destinationer, bl. a. til Buenos Aires til 57/-. Ligeledes søges Skibe for Malm fra Durban til UK. og Northern Range. Raterne er uændrede.

Som et Udtryk for Kulnøden i Europa kan nævnes, at der søges Tonnage fra Calcutta til Lissabon, Lastning efter UMA. til 70/- pr. Ton.

Paa de europæiske Markeder er Forholdene uden større Ændringer. Der er gjort mange Forretninger fra Middelhavet og Nordafrika for Malm, Fosfat, Salt o. s. v. til forskellige Destinationer paa Kontinentet eller i UK., altsammen til UMA.-Rater. Paa Østersømarkederne er Forholdene, naturligvis grundet Aars-tiden, noget roligere, men fra de sydlige Havne findes dog stadig adskillige Laster. I Kulfarten fra Emden til Danmark finder danske Skibe stadig Anvendelse til gældende Rater.

skibe, har følgende Hoveddimensioner: Længde 497', Bredde 62', Dybde 34' 6", Dybgaende 27' 3". Lastevnen bliver ca. 13.400 Tons d.w. Hovedmaskineriet udgøres af en Kockum-MAN-Dieselmotor paa 4500 I.H.K., som vil give Skibet en Fart paa 14 Knob paa fuld Last. Skibet beregnes at være færdigt i April 1946.

Ved Lødøse varv nær Helsingborg søsattes den 22. Januar den 2100 Tons d.w. Damp *Anglia*, bestemt til Rederi AB. Svenska Lloyd. Hovedmaskineriet bestaar af en Firegangs Dampmaskine af Gøtaverkens Konstruktion paa 1050 I.H.K. Skroget, ved hvis Bygning Svejsning har været anvendt i en ret stor Udstrækning, skal nu slæbes til Gøtaverken for at blive udstyret med Maskine, Apterling o. s. v. Skibet er bestemt til Selskabets Englandsrute.

### OPLYSNINGER OM KUL-SITUATIONEN I TYSKLAND

De følgende Anmærkninger kan maaske føre til en bedre Forstaaelse af de Vanskeligheder, som De Forenede Nationer maa staa Ansigt til Ansigt med for at opnaa Kulforsyninger fra Tyskland.

2. Der er ingen Mangel paa Kul i Jorden i Ruhr, men i Efteraaret og Vinteren 1944/45 opstod der i Tyskland en kunstig Mangel paa Kul ved De Forenede Nationers intensive Bombning af alle Transportmidler fra Ruhr, og i det følgende Slag om Tyskland blev dette forværret ved de Ødelæggelser, der blev foretaget af Wehrmacht.

3. Der er blevet indgaaet Aftaler om fra Tyskland at forsyne Berlin, Østrig, Holland, Belgien, Frankrig,

Luxemburg, Norge og Danmark med hver sit Kvantum Kul. I Oktober Maaned blev 3,444,596 Tons Haardkul og Brunkulsbriketter læsset paa Vogne i den britiske Zone. Heraf afsendtes 1,768,643 Tons fra den britiske Zone, hvoraf over 850,000 Tons til de befriede Lande.

4. Administrationen af Kul-Industrien i den britiske Zone er underlagt North German Coal Control, hvis Hovedkvarter ligger midt i Ruhrdistriktet. Coal Control arbejder efter det Princip, at den er ansvarlig for at kontrollere den tyske Industri, men har ikke til Opgave ogsaa at drive Industrien. Saaledes beror det samlede Arbejde stadig i tyske Hænder under strengt Opsyn.

5. Kulkontrollen er inddelt i to Grene — Produktion og Fordelingen — med en Trafikkontrol, der kontrollerer Transporten.

6. Produktions-Branchen, som er ledet af en Mineingeniør med en Stab af fuldtud kvalificerede tekniske Eksperter, arbejder gennem Kulkontrol-distrikterne, hvoraf der er syv, og her bestaar Arbejderne ligeledes af fuldtud kvalificerede Teknikere. Mineselskabernes Bestyrelser er blevet frataget al Myndighed. Distriktskontrolløren udnævner en tysk Tekniker i hvert Selskab til at være ansvarlig for, at hans Ordre bliver rigtigt videregivet inden for Selskabet.

7. Store Anstrengelser er blevet gjort for at faa Mincarbejderne til at forøge Produktionen. De indtager en særlig begunstiget Stilling med Hensyn til Fødevarerationeringen; hver Minearbejder faar 3,200 Kalorier om Dagen, af hvilke 2,000 Kalorier findes i de normale Rationer, og de øvrige bliver tilført gen-





# CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. LEITH. GRANTON.

rende, at det ikke var muligt at fjerne de uønskede Elementer i Syndikatet. Der blev imidlertid foretaget omhyggelige Undersøgelser, og i September blev det muligt at arrestere de ledende Medlemmer. Paa dette Tidspunkt blev RWKS opløst og erstattet med Ruhr Coal Distribution Office.

17. Kulfordelingskontorerne er nu ansvarlige for de Oplysninger, der forlanges af North German Coal Control — idet de med N.G.C.C.'s Billigelse udfærdiger Skemaer over Brændselskvaliteter og Minerne, hvorfra disse kommer, forbereder ugentlige Afsendelsesprogrammer efter en Dag-for-Dag Aftale med Jernbane- og Flod-Myndighederne, fører Optegnelser og Statistikker og indkasserer Betalinger fra alle de tyske Forbrugere i den britiske Zone.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Schermulys Redningsmateriel

Scandinavian Steel & Shipping Agency lod forleden Dag som Repræsentant for The Schermuly Pistol Rocket Apparatus, Ltd., London, afholde en trods Kuling og sygende Snebyger saare vellykket Demonstration i Københavns Yderhavn af Firmaets nyeste Redningsmateriel, nemlig Raketpistolen, der anvendes til Linekastning for at skaffe Forbindelse mellem Skib og Land eller til og fra Skib og Redningsbaade. Disse Apparater, der er foreskrevet af Board of Trade, anvendes i 90 pCt. af alle engelske Passager- og Lastbaade og i 98 pCt. af alle engelske Fiskerbaade, og Nødsignal-Raketten, der i en Højde af 300 Meter over Vandet i ca. 1 Minut udvikler en Lysstyrke paa 150.000 Lys og i gunstigt Vejr kan ses i en Radius af 50 Sømil.

### Underholdningsaften for Søfolk

Den næste Underholdningsaften finder Sted *Torsdag den 14. Februar i Søfartsklubbens Lokaler*, Nyhavn 63, Stuen.

Aftenens Program er: Kl. 19,30—20,30: Fuldmægtig *H. de Lichtenberg* fra Redningsvæsenet: Foredrag om Fyrvæsenet i Danmark med Forevisning af Fyrfilmen. Kl. 20,30—21,30. Fællessang under Ledelse af Kommune lærer *Fritz Rudloff*.

Aftenens Dirigent bliver Lederen af *Søfartens Bibliotek*, Kaptajn *E. Juel-Hansen*.

### Fra Italien

Italien har siden Krigens Slutning haft overordentlig store Vanskeligheder at kæmpe med under Bjergningen og Reparationen af sænkede eller havarerede Handelsskibe og med Bygningen af nye Skibe, og Resultaterne har hidtil ikke været straalende. I Slutningen af November 1945 havde man saaledes kun faaet sat 26.000 Tons d.w. i Stand af en samlet Tonnage paa 57.000 Tons d.w. inklusive Conte di Savoia. En af de største Vanskeligheder man har at kæmpe imod, er at Materialepriserne er ca. 100 pCt. højere end før Krigens.

Forøvrigt forlyder det i New York, at Italien vil faa sine beslaglagte Handelsskibe tilbage igen, naar U.M.A. ophører, deriblandt ogsaa de store Passagerskibe, idet baade England og U.S.A. forstaar, at den italienske Handelsflaade maa genopbygges, om Landets økonomiske Liv skal kunne genoprettes.

### Ny Søfartsinspektør i D. S. B.

Skibsfører af 1. Grad, *J. H. Hansen*, Helsingborg—Helsingborg-Overfarten, er udnævnt til Søfartsinspektør fra den 1. Marts.

### Malmø Havn

Søderbygdens vattendomstol skal i den nærmeste Fremtid tage Stilling til to Spørgsmaal, der vil have stor Betydning for Malmø Havns kommende Udvikling. Det ene Spørgsmaal angaar Udfyldningen af et Vandomraade i Lommabugten fra Segeå til den nuværende Industrihavn, hvis Udbygning allerede er planlagt. Den projekterede Udfyldning vil give Malmø et nyt Areal paa ca. 2 Mill. m<sup>2</sup>. Det andet Spørgsmaal angaar Sandsugning i Sundet for at faa Materiale til Udvidelsen af Kockums mekaniska verkstad.

### Ændringer i Aktieselskabsregisteret

Register-Nummer 2988: »Aktieselskabet Dampskibsselskabet København« af København. I Medfør af Lov Nr. 331 af 12. Juli 1945 er det bestemt, at Selskabet sættes under Administration.

Register-Nummer 10.560: »Aktieselskabet Svendborg Skibsværft« af Svendborg. Medlem af Bestyrelsen *C. M. Kauffmann* er afgaaet ved Døden. *A. L. H. Elmquist* er udtraadt af Bestyrelsen. *V. L. A. Nielsen* er fraτραadt som Formand for Bestyrelsen, og Medlem af Bestyrelsen, *Tyge Jesper Rothe* er valgt til Formand.

## FRA SØRETERNE

### S/S Halland

I Sø- og Handelsretten er der afholdt tre Søforhør angaaende Skibe, der er forlist under Krigens.

Det Dansk-Franske Dampskibsselskabs Damper *Halland* forliste den 15. September 1940 Nord for St. Abb's Head. Skibet, der var paa Rejse fra London til Dundee med en Ladning Cement, sejlede i Konvoj og blev angrebet af en tysk Flyvemaskine, der nedkastede en Lufttorpedo. Skibet knækkede midt over og sank i Løbet af et halvt Minut. 8 Danskere, deriblandt Kaptajn *H. R. Christensen* fra Sorø, 6 Nordmænd og 1 Englænder omkom. Kun 3 danske Søfolk blev reddet, men ingen af dem var til Stede under Søforhøret.

### S/S Ebro

Ø. F. D. S.'s Damper *Ebro* strandede den 18. Marts 1942 ved Rottray Head og forliste. Kaptajn *I. Iversen* forklarede, at Vejret var laaget, og Fyrene var ikke tændt. Udkigsmændens varskoede Brænding forude, men det var for sent. Skibet tog Grunden og blev skyllet op paa Klipperne. Forsøg paa at redde Mandskabet i Land ved Hjælp af Raket mislykkedes. En Redningsbaad blev sat i Vandet, og fra Land kom der ogsaa en Redningsbaad. Paa den Muade lykkedes det at redde hele Besætningen.

### S/S Birgitte

Torm's Damper *Birgitte* blev torpederet den 18. November 1942, da den som Kommandørskib for en Konvoj var paa Rejse fra Southampton til Bary. Maskinmester *Chr. Nielsen* forklarede, at han opholdt sig i Kahytten, da Skibet pludselig gennemrystedes af 3—4 Eksplosioner. Da han kom op, laa Dækket agter allerede under Vand. Kaptajn *A. Z. Christiansen* var saaret, og Blodet flød ned over hans Ansigt. Styrmanden havde brækket den ene Arm. Den ene Baad var blæst bort, den anden kunde ikke fires ned. Man skar Tovene over, og Baaden faldt ned paa to Mand. I samme Øjeblik sank Skibet, og de sprang i Vandet. Efterhaanden samlede 21 Mand paa Kølen af Baaden og Flaaderne. De blev 7 Timer senere oplaget af en armeret Trawler. 7 danske og 3 engelske Sømænd omkom. Telegrafisten havde fortalt, at han havde set Torpedoen komme.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: P. E. EGGE

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

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør:

KAY JUNGEBSEN

Telefon Central 17030

samt paa alle Postkontorer

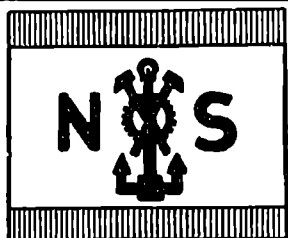


### Medlemsliste

- |                                     |  |
|-------------------------------------|--|
| Aabenraa Rederi A/S., Aabenraa      | A/S »Motortramp«, Stensved.                  |
| D/S »Activ«, Korsør.                | D/S »Myren«.                                 |
| D/S af 1912.                        | A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi.       |
| D/S af 1925, Esbjerg.               | D/S »Nautic«.                                |
| D/S »Als«.                          | Navitas A/S.                                 |
| Rederiet Andreas Christensen.       | D/S »Norden«.                                |
| D/S »Baltic«.                       | Rederiet »Ocean«, A/S.                       |
| D/S »Bes«.                          | Alfred Olsen Transport Co.                   |
| D/S paa Bornholm af 1866, Rønne.    | D/S »Orient«.                                |
| A/S Christiansholms Fabriker.       | D/S »Orion«.                                 |
| C. Clausen, Svendborg.              | D/S »Pacific«.                               |
| D/S »Concordia«, Svendborg.         | D/S »Phønix«, Esbjerg.                       |
| D/S »Dania«.                        | Poseidon Shipping Comp. A/S.                 |
| D/S »Dannebrog«.                    | D/S »Progress«.                              |
| D/S »Draco«.                        | Partrederiet s.s. Runø.                      |
| A/S Dampskibet »Finland«.           | J. Saabye & O. Lerche, A/S.                  |
| A/S Det Danske Kulkompagni.         | D/S »Samsø«.                                 |
| Det Danske Petroleums Aktieselskab. | D/S »Solnæs«.                                |
| A/S De Danske Sukkerfabrikker.      | A/S Det Store Nordiske Telegrafskibsselskab. |
| Det Dansk-Franske Dampskibsselskab. | D/S »Svendborg«.                             |
| Det Dansk-Norske Dampskibsselskab.  | Oluf Svendsen.                               |
| D/S »D. F. K.« A/S.                 | Hans Svenningsen.                            |
| Det Forenede Bugerselskab A/S.      | A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise.   |
| Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S. | A. E. Sørensen, Svendborg.                   |
| D/S »Hafnia«.                       | A/S Tankskibsrederiet.                       |
| Rederi-A/S Hardsyssel, Lemvig.      | Jens Toft A/S.                               |
| D/S »Heimdal«.                      | D/S »Torm«.                                  |
| D/S »Holland«.                      | Rederi-Aktieselskabet »Transporter«,         |
| Rhederi M. Jebsen A/S., Aabenraa.   | Odense.                                      |
| D/S »Jutlandia«.                    | D/S »Trio«.                                  |
| D/S »Jyden«, Esbjerg.               | D/S »Vendila«.                               |
| Rederi A/S Kosmos.                  | Vestjysk Dampskibsselskab A/S.               |
| A/S Rederiet Mathilde, Lemvig.      | D/S »Viking«.                                |
|                                     | A/S Det Østasiatiske Kompagni.               |

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



## NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV • DANMARK  
NYBYGNINGER  
OG  
REPARATIONER

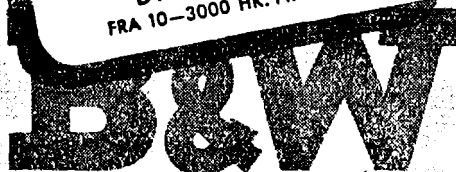
Beddinger for Skibe Indtil 520' Længde  
Flydedok » » » 14500 Tons D.W.  
Ophalerbedding » » 800 » »  
Telegram-Adr.: »SKIBSVÆRFT«. Telefon: STAT 3.

AKTIESELSKABET  
**BURMEISTER & WAIN'S**  
MASKIN- OG SKIBSBYGGERI  
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT REFSALEØEN MASKINFABRIK 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



Tegn Deres  
Forsikringer  
i

**SKANDINAVIA**

Kongens Nytorv 6, København K.  
Telefon Central 9316

## Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

By:		Telegramadresse:
Aarhus	Aarhus Stevedore Compagni Direktor L. Mikkelsen	Lahore
Nyborg	Foreningens Formand Mammen & Drescher Direktor Math. Møller Næstformand og Kasserer	Spedition
København	Hans Brandt Medlem af Bestyrelsen	
Aalborg	Stevedorekompagniet	Dispatch
Aarhus	Hassing & Drescher	
Esbjerg	Stevedore-Kompagniet A/S	Stevedore
Frederikshavn	Einar Sørensen	
Holbæk	S. J. Sørensen	
Horsens	Søren Andersen	Stevedoring
Kallundborg	Jørgen Schultz	Schultz
Korsør	Arbejdsgivernes Stevedor-Kontor	
København	Holger Jørgensen Skjold Andersen	Oldstevedore
—	Københavns Stevedore Comp.	
—	Julius Nielsen's Stevedoreforretning A/S	
Nakskov	Halfdan Rasmussen	Andrea
Nyborg	Henrik Baaballe	Baaballe
N. Sundby	Henry Petersen	
Odense	Simonsen og Møller	
Randers	S. Christoffersen & Co.	
Vejle	Vejle Stevedoreforretning v. Kaptajn Thygesen	

## DANSKE HAVNE

## KØBENHAVN

**Vanddybder:** Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved 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 3,2 m. Ved Enghave Brygge 6,8 m, ved Teglhølm 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin.

**Afgift af Fartøjer m. m.:** 15 Øre pr. Ton af Netto-Register-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, 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. Knippelsbro-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 Skibsfornødenheder, for Dykkorundersøgelse, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Lemping af Ladning, for at skifte Mandskab, landsætte syge og døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vinddrivere samt Fartøjer, der udelukkende paa Grund af Havari anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejse.

**Ingen Lodsvang.** Lodspenge betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybgaaende og den Distance, der losses og or 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 Toldvesenet). Toldhavnen. Tordokke for Skibe op til ca. 158 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 13,600 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatiske Kornlossapparater, 2 flydende Kraner til Løft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Løft af 75 Tons (Orlogsværftet), 7 faste Kraner til Løft indtil 25 Tons samt 2 private, faste Kraner (Burmester & Wain) til Løft indtil 100 Tons.

**Frihavnen.** 7 Dampkraner til Løft indtil 8 Tons, 2 faste Kraner til Løft af 5 Tons og 42 bevægelige, elektriske Kraner til Løft af indtil 3 Tons. Moderne Kornlossapparater og moderne Fryserum. Vandforsyning ved Bolværk. Jernbane langs Kajerne

## ESBJERG

**Dybder ved daglig Højvande:** I det 200 m brede uddybede Løb over Graadysbarren er der i fuld Bredde 7,5 m og i Fyrlinien 8,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Sluse-tærskelen 5,0 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,6—8,9 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 Fyrlinier. — **Havneafgifter** (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — **Ingen Lodsvang.** Lodspenge efter Dybtgaaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. — **Ballast- og Vandafgifter:** Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m<sup>3</sup>. — **Losning og Lastning:** Losning og Lastning besørger af henværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttelade. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for Fartøjer paa indtil 500 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

## FAABORG

**Indsejlingsløbet** 6,3 m. I Yderhavnen 6,3 m, i Inderhavnen 5 m. **Havneafgift:** Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 80 Øre for Indg., 30 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. **Ingen Lodsvang.** Vand: Dampskibe u. 300 R.T. 12 Kr., over 300 — 20 Kr. Sejlskibe 20—50 T. 2 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. **Ballastp.** 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons i Inderhavnen. Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. ved Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

## FREDERIKSHAVN

**Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn** er 8,0 m; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 m. **Havnepenge** pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sejlfartøjer, reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1041, Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. **Bugsøring** efter Aftale. **Ballastafgift** til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m<sup>3</sup>. **Losning og Ladning** foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Tørdokker indtil 85,7 Meters Længde, 2 Flydedokker med indtil 8900 Tons Bæreevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

## HELSINGØR

**Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn** 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. **Havnepenge** (pr. N.R.T.) er for udenbys, maskindrevne Fartøjer: 25 Øre for Indg. og 25 Øre for Udg., for alle andre udenbys Fartøjer: 20 Øre for Indg. og 20 Øre for Udg. Reducerede Afgifter for reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. **Lodser** ved Havnen og i Fyrskibet »Lappegrund«. **Faste Takster.** **Bugsøring** efter Aftale. **Ballastpenge:** 4 Øre pr. N.R.T. **Ballast** ca. 5 Kr. pr. m<sup>3</sup>. **Vand:** i Havnen 1,75 à 2,00 Kr. paa Reden 4,00, alt pr. m<sup>3</sup>. **Losning og Lastning** til faste Takster. 2 af Svitzers Bjergningsdampere er stationeret i Havnen. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. **Havnepakhus.** **Moderne Skibsværft:** Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt, 2 Tørdokker indtil 115 m Længde. Kraner til 80 T. Løfteevne.

## HORSSENS

**Vanddybde i Indsejlingsløbet og i Ny-Havn** 6,90 m. **Indsejlingsfarvandet** vel afmærket, Havnen kan besøjes ogsaa om Natten. **Ingen Lodsvang.** **Havneafgift:** Fartøjer med Maskinkraft pr. N.R.T. for saavel Indg. som for Udg. 15 og 25 Øre for henholdsvis inden- og udenbys Fartøjer, de tilsvarende Afgifter for Fartøjer uden Maskinkraft 10 og 20 Øre. **Vand:** 1,50 Kr. pr. m<sup>3</sup>, dog mindst 5 Kr. ialt. 2 faste Kraner med henholdsvis 5 og 15 T. Løfteevne, 2 bevægelige Stykgodskraner med henholdsvis 1½ og 2½ T. Løfteevne samt 4 private Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Ophalingsbedding for mindre Fartøjer. Træskibsbyggeri og Motor- og Maskinfabrikker forefindes.

## NYBORG

**Rende** 7,5 m. Ca. 1000 løb. m. Bolværk til større Skibe (5,6—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. **Indsejlingen** gunstig. Farvandene stærkt belyste. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. **Havneafgifter** pr. Reg.-Ton: Sejlsk. 24 Øre, Sejlsk. med Hjælpekruer 32 Øre. **Damp- og Motorskibe** 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. **Vareafgift:** Moderat. **Bugsøring** efter Aftale. **Ingen Lodsvang.** Naar Lods ikke benyttes; levrigt moder. **Afg. Ballastafg.:** 4 Øre pr. Reg.-Ton. **Vand:** Kr. 2,00 pr. Ton. **Losn. og Lastn.** besørger hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Køhalingssplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

## RUDKJØBING

**Indsejlingsløbet** Nord for Havnen 5 m. Syd fra 8,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. **Havneafg.:** Fartøjer forsynet med Maskinkraft over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 30 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 12 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. **Ingen Lodsvang** uden ved Bugsøring (se Lodsl.). **Bugsøring** faste billige Takster. **Vand** til Skibsbrug 3 Øre pr. R.-T., til Maskinbrug 2,50 Kr. pr. T. **Vand + 1 Kr.** hver Gang Slanger benyttes. **Losnings- og Lastningskostn.** efter moderate Takster. **Dobb. Jernbanespor** ved Havnen. **Træskibsbyggeri** af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibsmedic. **Ophalingsbedding** til Skibe indtil 275 B.T. **Motor- og Maskinfabrik** i Byen.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 6

FREDAG 8. FEBRUAR 1946

53. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### SØFOLK OG REDERE

Naar det i Almindelighed siges, at Danmark gik ud af Krigen med Størstedelen af sit Produktionsapparat i Behold, gælder dette ikke for Skibsfartens Vedkommende. Næsten Halvdelen af den danske Handelsflaade blev ødelagt under den anden Verdenskrig, og det er blevet en Opgave, hvori hele Samfundet er dybt interesseret, at sætte Skibsfarten i Stand til saa hurtigt som muligt at indvinde dette Tab. Gang paa Gang er der i Pressen og fra Skibsfartskredse slaaet til Lyd for, at Staten gennem sine Foranstaltninger — især de skattemæssige Foranstaltninger — søger at hjælpe Skibsfarten under dette Genopbygningsarbejde, og omend det gaar trægt, saa spores der dog en voksende Forstaaelse hos Offentligheden, som forhaabentlig i det lange Løb ogsaa vil sætte sig Spor hos Politikere og Myndigheder.

Samtidig synes man imidlertid fra forskellig Side opsat paa at vanskeliggøre Forholdet mellem Skibsredere og Søfolk, idet der jævnlige med Hensyn til sidstnævntes Arbejdsforhold gives en Fremstilling, der ikke kan staa for en nærmere Kritik. Saaledes har Hr. Børge Møller i »Information« den 14. Januar hævdet, at det danske Rederierhverv efter den forrige Krig har drevet en arbejdsmæssig Udnyttelse, »ja, til Tider Udsugning« af Sømandsstanden, idet han paa-staar, at man har benyttet Mellemløstidens Konjunkturer til »gennem daarlig Betaling, Underbemanding, lang Arbejdstid og daarlig Kost at presse Standens Arbejdsvilkår og Betingelser ned til uforholdsmæssigt lavt Niveau sammenlignet med Vilkårene i Land«.

Paa samme Maade er til »Land og Folk« den 19. December udtalt, at den menige danske Sømand i danske Skibe »bor i Hundehuller« i Modsætning til, hvad der er Tilfældet i andre Nationers Skibe, og Formanden for Søfyrbødernes Forbund har i et Interview med »Land og Folk« den 22. December hævdet, at en dansk Fyrbøder for en Hyre paa et halvt Hundrede Kroner om Ugen har maattet ernære og underholde sin Familie hjemme og selv holde sig med Tøj, Toiletartikler, Lommepege m. m.

Enhver, der har Føling med Forholdene, vil vide, at Fremstillinger af denne Art stiller danske Skibsredere i et ufortjent Lys.

Hvad først Boligforholdene angaar har de i mange Aar i alle Nybygninger været væsentligt bedre, end Loven har foreskrevet, og i mange ældre Skibe er der indført saa store Forbedringer, som Forholdene har muliggjort. Resultatet er, at det nye Reglement for Indretningen af Beboelsesrum ombord, der traadte i Kraft sidste Efteraar, kun har nødvendiggjort meget smaa Ændringer i de faktiske Forhold, ja, mange Rederier er endda i deres Nybygninger gaaet et godt Stykke ud over, hvad det nye Reglement forlanger. Der var derfor fra Rederside heller ikke nogen som helst Betænkelighed ved paa den internationale Søfartskonference i København i November at stemme for Konventionen om Boligforhold ombord, der for de fleste andre Landes Skibsfart betyder store Reforme, men som for danske Skibe i det væsentlige kun er en Lovfæstelse af allerede eksisterende Tilstande.

Paastanden om Fyrbøderhyrer paa et halvt Hun-

drede Kroner om Ugen hører ligeledes hjemme i Fantasien. De danske Hyrer har i mange Aar været blandt de bedste i Verden og ligger for Tiden ca. 20 pCt. over de svenske og 40—50 pCt. over de norske. I Grundhyre og Dyrtidstillæg har en dansk Matros for Tiden 428 Kr. om Maaneden, hvilket betyder en Stigning paa 114 pCt. siden 1938, skønt Pristallet kun er steget med 58 pCt. For en Fyrbøder er Hyren og Stigningen henholdsvis 425 Kr. 50 Øre og 113 pCt. og for en Letmatros henholdsvis 325 Kr. 50 Øre og 226 pCt. Hertil kommer Kost og Logi og for Tiden et Krigstillæg, som er større, end der betales i andre Nationers Skibe. Yderligere betales Feriepenge, Tanktillæg og Smudspenge, saa at den gennemsnitlige Indtægt for en dansk Matros ligger paa ca. 700 Kr. om Maaneden.

Arbejdstiden er ikke længere i danske Skibe end i de fleste andre Nationers Skibe. Fyrbøderbesætningen har i mange Aar haft 8 Timers Arbejdsdag, fra-regnet enkelte ældre Dampskibe, hvor der udover de 8 Timer i Søen kastes Aske overbord, hvorved Arbejdstiden her kan komme op paa ca. 8½ Time daglig. Den menige Dæksbesætning har i alle danske Skibe over 500 Brutto-Registertons siden den 9. Juni 1945, da der ved Regeringens Mellemløst blev truffet en midlertidig Ordning herom, haft 8 Timers Arbejdsdag ogsaa i Søen.

Dette er nogle Kendsgerninger, skriver »Børsen«, som vi har fundet det rimeligt at fremhæve til Belysning af et Forhold, der betyder en hel Del for Skibsfartens fremtidige Arbejdsmuligheder. Det er vel uundgaeligt, at der under Forhandlinger mellem Redere og Søfolk om Løn, Arbejdsforhold etc. vil gøre sig et vist Modsætningsforhold gældende, bl. a. ogsaa af den Grund, at de Mænd, der leder dansk Skibsfart, maa tage Hensyn til Konkurrencen fra Udlandet. Ingen — og da allermindst Søfolkene selv — kan jo ønske de Tider igen, som vi mindes fra Mellemløstsaarene, hvor danske Skibe blev tvunget til maanedlange Oplægninger.

Men Forhandlingerne maa ligesom inden for andre Erhverv kunne foregaa i Fordragelighed og med gensidig Hensyntagen til Modparten. Ligesom ingen underkender den danske Sømands Indsats i Krigsaarene, saaledes har de danske Redere Krav paa en fair Omtale af de Arbejdsvilkår, de giver Sømandene, og af den Indsats, de har ydet for at bedre disses Arbejds-vilkår, en Indsats, som fuldt ud — ja mere end det — taaler Sammenligning med, hvad man i ledende Søfartsnationer har kunnet præstere.

### AFVIKLINGEN AF UMA

Der har i de sidste Dage været ført en Række Forhandlinger i War Transport Ministry i London for at tilrettelægge Planerne for den allierede Krigstids-Søfartspools Fremtid, Forhandlinger, der drejer sig om ca. 90 Millioner Tons Handelsskibstonnage fra 18 Lande.

Mens Storbritannien, De forenede Stater, Holland, Norge og Frankrig var repræsenteret ved de første Møder, vil de øvrige 13 Nationer, — Australien, Belgien, Brasilien, Canada, Chile, Danmark, Grækenland, Indien, New Zealand, Polen, Sydafrika, Sverige og Jugoslavien — blive tilkaldt til Drøftelserne senere.

Danmark er paa Konferencen repræsenteret af Direktør J. A. Kørbing, D.F.D.S., Skibsreder T. C. Christensen, Direktør for Fragnævnet, Skibsreder A. P. Møller, Direktør H. Christiansen, Ø. K., Direktør Amsinck, D/S Progress, hvortil kommer de to danske Repræsentanter ved UMA i henholdsvis Washington og London, d'Hrr. Høst og Hahn Petersen.

Man venter forøvrigt, at Englænderne og Amerikanerne paa det sidste Møde i »Maritime Authority« og ved Afviklingen af den allierede Shipping Pool vil indtage afvigende Standpunkter, men man antager dog, at der vil blive fundet en Kompromisløsning.

Englænderne vil formodentlig gaa ind for et forholdsvis »Frit Initiativ« paa et saa tidligt Tidspunkt som muligt, saa Handelsflaaderne som i Fredstid kan konkurrere paa det aabne Marked, medens Amerikanerne er Tilhængere af en Opretholdelse af Krigstidens Kontrol med Skibsfarten under en Komité af fem eller seks Nationer.

Amerikanerne hævder, at en pludselig Ophævelse af Shipping Pool'en vilde føre til Kaos paa Havet, og at man snarere skulde afvikle Ordningen efterhaanden, saaledes at f. Eks. UNRRA's og andre Organisationers Behov ikke tilsidesættes. Herimod indvender Englænderne, at Tiden er moden til en Tilbagevenden til Fredsforhold, og at UNRRA udmærket kan være tjent med at transportere sine Laster ombord i private Skibe paa almindelig Forretningsbasis.

#### GENOPBYGNINGEN AF D.F.D.S.' FLAADE

Paa et Pressemøde den 2. Februar gjorde Direktør L. O. Normann Rede for Selskabets Virksomhed under Krigen og i den siden Befrielsen forløbne Tid og loftede samtidig Sløret for nogle af Selskabets Planer for den nærmeste Fremtid.

Ved Befrielsen disponerede Selskabet over et halvt Hundrede Skibe. Før Kapitulationen beslaglagde Tyskerne 12 af Selskabets bedste Passagerskibe, og de 9 af dem er bragt hjem, dog stærkt havarerede, saaledes har Dampskibet A. P. Bernstorff været under Reparation i 9 Maaneder og kommer først i Fart til Marts.

Kulmangelen har i en betragtelig Grad hemmet Dampskibenes Virksomhed, hvorimod det er gaet lettere med at faa Motorskibene i Gang igen. Damperen København ventes dog i Løbet af Foraaret indsat paa Aalborgruten, hvor der herefter bliver daglig Sejlads i begge Retninger. Oslo-Ruten befares af Frederikshavn to Gange om Ugen, men i Marts venter man atter at faa Raadighed over Kronprins Olav, som derefter, naar det i Løbet af nogle Maaneder har været ved Værft, sættes ind paa Oslo-Ruten.

Paa Esbjerg—Parkeston-Ruten ventes A. P. Bernstorff indsat i Løbet af Marts, hvorefter der bliver to Gange ugentlig Forbindelse. Kronprins Frederik, der skal indsættes paa denne Rute, vil inden længe være færdig fra Helsingør Værft, men det kommer næppe i Drift før til Juni. Kronprins Frederik kan gøre Turen til England ad de nuværende Sejlruiter paa 20 Timer og ad de gamle Ruter paa 16 Timer. Turen fra London til København kan med dette Skib gøres paa ét Døgn. Med sine 22 Knobs Fart bliver Kronprins Frederik Danmarks hurtigste Skib. Om halvandet Aar har Selskabet yderligere et Søsterskib færdig fra Helsingør Skibsværft.

Om Amerikafarten meddelte Direktør Normann, at en Del af Selskabets Skibe siden Befrielsen har deltaget i Transporten af Kul og Stykgods fra U.S.A., men det er nu Selskabets Hensigt desuden at optage den regelmæssige Liniefart paa Nordamerika, som blev afbrudt, da Landet blev besat. Under Krigen er det lykkedes for Selskabet at faa bygget 6 Dieselmotorskibe, der er specielt indrettede til oversøisk Fart,

og som i Tiden efter Krigens Afslutning har været anvendt tildels i Farten paa Sydamerika og tildels paa Middelhavet.

Det er nu muligt at frigøre Motorskibet Florida fra denne Anvendelse, og dette Skib vil være det første, som indsættes i den regelmæssige Stykgodsfart paa Nordamerika med Afgang herfra den 12. Februar. Dette Skib og Søsterskibet Maine vil derefter i Forbindelse med andre af Selskabets Skibe opretholde denne gamle Linie, som endnu har bevaret det historiske Navn »Skandinavien—Amerika-Linien«. De nye Motorskibe er alle forsynede med en meget moderne og smuk Passageraptering for 12 Passagerer.

Foruden disse to moderne Skibe fik Selskabet forøvrigt umiddelbart før Krigen sin Flaade forøget med et lignende Skib M.S. Texas, medens et Søsterskib i Dag er under Bygning ved Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri og ventes at kunne sættes i Fart i Slutningen af 1946.

Om Selskabets øvrige, ojeblikkelige Nybygningsprogram meddelte Direktøren, at der til Middelhavsfarten er bestilt 4 meget hurtige Dieselmotorskibe, hvoraf de tre bygges i Helsingør og ét i Frederikshavn, og endelig er der som ovenfor omtalt ved Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri bestilt et Søsterskib til Kronprins Frederik til Indsættelse i Esbjerg—Parkeston-Ruten. Som bekendt har Selskabet yderligere fornyligt erhvervet to af de under Krigen byggede Hansaskibe, som anvendes i Selskabets nære europæiske Ruter.

Naar de her omtalte Nybygninger er leveret, vil Selskabets Flaade andrage 80 Skibe, men Udbygningen og Moderniseringen af Flaaden vil blive fortsat.

#### DANSK-SVENSK HANDELSAFTALE

Udenrigsministeriet meddeler:

Som tidligere meddelt er der ved de Forhandlinger, som i den sidste Tid er ført i Stockholm mellem de svenske og danske Regeringsudvalg, opnaaet Enighed om Forslag til Overenskomster vedrørende Regulering af de svensk-danske Handels- og Betalingsforbindelser i Perioden 1. Februar 1946—31. Januar 1947. Efter at disse Forslag nu er godkendt af begge Regeringerne, er Overenskomsterne den 1. Februar undertegnet i Stockholm af den danske Gesandt og den svenske Udenrigsminister. Overenskomsterne sættes provisorisk i Kraft fra og med Dagen for Undertegnelsen, definitivt skal de træde i Kraft efter særlig Noteveksling mellem de to Regeringer.

Ifølge den nye Vareudvekslingsoverenskomst forpligter den svenske og den danske Regering sig til at give fornødne Eksport- og Importtilladelser for de Varer, som er optaget i de til Aftalen knyttede Kontingenter. Regeringen vil endvidere i størst mulig Udstrækning lette gensidige Leverancer udover de i Listerne fastsatte Kontingenter.

#### ET SØFARTSMINDESMÆRKE VED RØNNE HAVN

En Kreds af kendte Bornholmere har udsendt et Opraab indeholdende Opfordring til at yde Bidrag til Rejsning af et Mindesmærke ved Rønne Havn til Minde om den Indsats, som under Krigen blev øvet af bornholmske Sømænd og Fiskere, hvoraf næsten 50 satte Livet til. Det var ikke Storm eller Taaqe, men Miner og Bomber, der tog dem under Udførelsen af deres farefulde Gerning. Paa Mindesmærket, der tænkes udført af Landets bedste Kunstnere, vil Navnene paa de omkomne blive indskrevet.

Komitéen henvender sig ikke alene til hele den bornholmske Befolkning, men ogsaa til alle, der uden for Øen har Tilknytning til denne, om efter Evne ved et Pengebidrag at medvirke til Sagens Gennemførelse. Bidrag modtages af samtlige Pengeinstituter paa Bornholm og paa Giro Nr. 65,850.

## Ugens Fragtberetning.

### FRAGTBERETNING

Et Brev fra London af 2. Februar skrives der i Forbindelse med en Omtale af det UMA-Møde, der aabnedes i Mandags:

»British tonnage will undoubtedly continue to be directed, but it remains to be seen to what extent the tonnage of other flags is permitted to trade at choice. Meantime charterers continue to quote orders in various markets, but with little hope of securing free tonnage«.

Hvad der her nævnes om engelsk Tonnage kommer utvivlsomt ogsaa til i vid Udstrækning at gælde herhjemme, idet den Tonnagemængde, vi nu disponerer over, næppe er mere end tilstrækkelig til at dække den Varcindførsel, der regnes med i den kommende Tid. Nordmændene og Svenskerne synes at være noget mere frit stillede, selv om ogsaa Staten forlanger Indsende med, hvorledes Rederne disponerer deres Tonnage. Som nævnt i vor sidste Beretning er flere norske Skibe sluttede paa Timecharter til Rater, der ligger betydeligt over, hvad man regnede med for blot 2 à 3 Maaneder siden, og ogsaa i den forløbne Uge har flere Afslutninger fundet Sted. Stort norsk Motorskib rapporteres saaledes sluttet til skandinaviske Befragtere for 2 Aar til \$3.70 »subject Government approval« og et 6.000 Tons Motorskib til brasilianske Befragtere til omkring \$4. For sidstnævnte Skibs vedkommende forelaa Regeringens Approbation førend Afslutningen. De sidste Meddelelser fra Norge gaar iøvrigt ud paa, at det i de sidste Dage har været omtrent umuligt at faa Regeringsapprobation for Rejser, der ikke berører Norge.

Som nævnt i ovenfor citerede Brev fra London noteredes der et Utal af Ordre for Lastning post-UMA,

men som hele Situationen ligger, er det kun et meget begrænset Antal Redere, der i det hele taget har fri Tonnage, og Tendensen er iøvrigt den, at man vil vente med at disponere, indtil man ser, hvilket Resultat, der kommer ud af de Underhandlinger, der nu finder Sted i London. Af Noteringer for Lastning efter UMA kan nævnes Korn fra Northern Range/Eire, 13/- pr. Qr., Juni/Juli Lastning, Byg fra Golfen til Grækenland, \$18 Maj/Juni, Sukker fra Cuba til Montevideo \$20 Gross terms, Maj/Juni. For 5/8000 Tons Sukker fra Havana til Manilla indikeres \$25 for Maj Lastning. Amerikanske Befragtere vil for April/Maj Lastning betale de nugældende Rater, d. v. s. \$11 for Kul fra Hampton Roads til Buenos Aires eller Montevideo, og de tilsvarende Rater til Rio og Santos. — For Bomuld fra Santos til Shanghai noteres \$24 pr. 60 Cbft. bale, fio. for Maj Lastning.

Fra Dagens Markeder foreligger der iøvrigt stadig kun faa Nyheder. Der gøres stadig mange Forretninger i transatlantisk Fart til uforandrede Rater. Fra River Plate kniber det fortsat med at skaffe Last til de Skibe, der allerede er sluttede, og i Øjeblikket synes det vanskeligt at placere yderligere Tonnage. Sydafrika har taget yderligere Tonnage for Kul til saavel Buenos Aires, som til forskellige Destinationer i det nære Østen.

Paa de europæiske Markeder er der stadig meget betydelig Aktivitet i alle Trades, hvor Isforholdene ikke lægger sig hindrende i Vejen. Raterne for Kul fra Emden til danske Havne er iøvrigt nu fastsat. Som ventet drejer det sig om en lang Række Satser, f. Eks. indtil 1000 Ts. 27/3d., hvorefter en jævn Reduktion for mellemliggende Størrelse indtil over 4000 Tons, hvor der skal betales 15/-.

### JUBILÆUM

Dampskibsselskabet »Norden« kan paa Mandag fejre 75 Aars Jubilæum, idet Selskabet blev stiftet den 11. Februar 1871.

### DE NORSKE STATSSKIBE

Den norske Stat købte som bekendt i 1942 19 Skibe i Amerika og England som delvis Erstatning for i Krigen lidte Tab af Tonnage. Af disse 19 Skibe gik syv senere tabt, og de 12 resterende har siden Efteraaret været udbudt til Salg.

Skibene er efterhaanden blev afsat til gunstige Priser, og i den sidste Tid er de sidste to blevet solgt til et Rederi i Hongkong. Det drejer sig om de to Dampskibe *Norelg* og *Norvarg*, af hvilke *Norelg*, 9.414 Tons d.w. er bygget i Vancouver i 1920. Skibet skal overtages af sit nye Rederi ved Tilbagekomsten efter den sidste UMA-Tur eller muligvis først, efter at det har gennemgaaet en haardt tiltrængt Reparation. *Norvarg*, 7.690 Tons d.w., der er bygget i Tacoma 1920, skal ogsaa overtages efter sidste UMA-Tur.

Af de norske Statsskibe er nu kun s.s. *Norfjell*, 11.966 Ton d.w. bygget i Newcastle 1942, tilbage, men det henligger i stærkt havareret Tilstand i Stavanger og kommer foreløbigt ikke i Betragtning.

De første ni Skibe er blevet solgt for 38,27 Mill. Kroner. Den nøjagtige Salgspris for de sidste to Skibe kendes ikke, men den samlede Sum for alle 11 Skibe ligger antagelig omkring 42—43 Mill. Kroner. Det kan bemærkes, at et Motortankskib paa 11.850 Tons d.w. blev solgt for 6 Mill. Kr., et Damptankskib for 5,05 Mill. Kr., et Motorskib paa 10.500 Tons d.w. for 4,4 Mill. Kr., mens et Dampskib paa 4.700 Tons d.w. kostede 2,25 Mill. Kr.

### NORGES ANDEL I DEN TYSKE HANDELSFLAADE

Det norske Handelsdepartement har givet Norges Rederforbund følgende Oplysninger om den Andel, Norge kan forvente at faa af den tyske Handelsflaade: Norge vil faa tildelt en Del af den tyske Handelsflaade, der er blevet overdraget de vestlige allierede, og der er al Grund til at tro, at denne Del vil overstige de 40.000 Tons Brutto, som Norge foreløbigt har faaet overdraget for »Manning and Operation«. Norge har hidtil ikke faaet overdraget nogen tysk Tonnage. Den Ordning, der i sin Tid blev truffet paa norsk Initiativ, og hvorefter Landet overtog, bemandede og drev, 26 Skibe paa tilsammen ca. 40.000 Tons Brutto, blev indgaaet under den udtrykkelige Forudsætning, at Norge ikke derigenem havde erhvervet sig nogen Ret til at faa disse Skibe. Man maa derfor være forberedt paa, at ikke alle disse 26 Skibe vil tilfalde Norge ved det endelige Opgør.

### FRA SVENSKER VÆRFTER

Den 31. Januar kunde Gøtaverken sende en Nybygning, det 9270 Tons d.w. store Motorskib *Boogabilla*, bygget til Rederi-AB Transatlantic og bestemt til dettes Australienlinie, paa Prøvetur.

Skibet har følgende Hoveddimensioner: Længde 474' 4 1/2", Bredde 58' 6", Dybde 38', Middeldybgaanden paa Sommerfribord 25' 8 5/16".

Hovedmaskineriet bestaar af en 7-cylindret 2-Takts dobbeltvirkende Gøtaverken B. & W. Dieselmotor, der udvikler 9900 I.H.K. og som kan give Skibet en Fart af 16 3/4 Knob paa fuld Last.

*Boogabilla*, ved hvis Bygning Svejsning har været anvendt i udstrakt Grad, skal kunne medføre et mindre Antal Passagerer.

Skibet er forøvrigt Søsterskib til de tidligere af



Værftet til Rederiet leverede Motorskibe: *Barranduna*, *Mattawunga* og *Wangaretta*.

\*

Den 29. Januar søsattes fra Gøtaverken et 7700 Tons d.w. Motorskib til Rederi AB Nordstjernen. Skibet, der fik Navnet *Bolivia*, er et Søsterskib til samme Rederis fire ved Gøtaverken byggede Skibe: *Argentina*, *Venezuela*, *Suecia* og *Panama*. Disse Skibe repræsenterer en moderniseret Udgave af de Skibe, som Rederiet lod bygge ved Værftet i 1930'erne.

*Bolivia*, der bygges til Lloyds højeste Klasse, har følgende Hoveddimensioner: Længde 455' 4 1/2", Bredde 56' 6", Dybde til Shelterdæk 37' 3". Middeldybgaandet paa Sommerfribord bliver 26' 2". Svejsning har i stor Udstrækning været anvendt ved Skrogets Bygning.

Skibet skal kunne medføre omkring 30 Passagerer. Til hver Passagerkahyt hører der Bad.

Skibet forsynes med to 6-cylindrede 2-Takts enkeltvirkende Dieselmotorer af Gøtaverkens Konstruktion, som tilsammen udvikler 9200 I.H.K. og som skal kunne give Skibet en Fart af 17 Knob paa fuld Last.

*Bolivia* er det 24. Skib, der bliver bygget til dette Rederi paa Gøtaverken.

### SVERIGES UDENRIGSKE SØFART

Det svenske Kommerskollegium har nu udsendt sin Statistik over Sveriges udenrigske Søfart for December 1945 og dermed for hele dette Aar.

I Følge denne Statistik har der i December været en stadig Øgning af Trafikken mellem Sverige og Udlandet, idet den ankommende Tonnage opgik til 797.000 Nettotons mod 740.000 Tons i November og den afgaaende Tonnage til 858.000 Tons Netto mod 852.000 Tons. Den lastførende Tonnage opgik til 514.000 Tons ankommende og 673.000 Tons afgaaende. Fraregnes Færgetrafikken paa Danmark øgedes den egentlige udenrigske Skibsfart fra 1.285.000 Tons i November til 1.346.000 Tons i December. Af den samlede Tonnage var fraregnet Færgetrafikken 66,8 pCt. svenske Skibe og 7,6 pCt. danske.

Statistikken udviser endvidere, at den samlede ankommende Tonnage for hele Aaret 1945 beløb sig til 4.349.000 Tons mod 6.057.000 Tons i 1944 og den afgaaende Tonnage til 5.636.000 Tons mod 6.262.000 Tons.

Fraregnes Færgetrafikken formindskedes den egentlige udenrigske Skibsfart fra 8.613.000 Tons i 1944 til 8.097.000 Tons i 1945 eller med 6 pCt. Af hele Tonnagen var 57 pCt. svenske Skibe og 20 pCt. danske, hvoraf det fremgaar, at den svenske Tonnages Andel i Trafikken er blevet betydeligt forøget i Aarets Løb, idet den i 1944 kun var 48 pCt.

For de tre svenske Storhavnes Vedkommende var Tallene i 1945: *Stockholm* — ank. Tonnage: 677.000 Tons, afg. Tonnage: 924.000 Tons, *Gøteborg* — ank. Tonnage: 1.114.000 Tons, afg. Tonnage: 1.905.000 Tons, og for *Malmø*: ank. Tonnage: 773.000 Tons, afg. Tonnage: 814.000 Tons.

### FRA FINLAND

*Ålands Handelsflaade.*

Ved Krigsudbruddet i 1946 havde Åland en Handelsflaade paa ialt 126.000 Bruttoreg. Tons, men de ålandske Rederier har under Krigen procentvis mistet næsten lige saa meget som de øvrige finske Rederier, nemlig 58,2 pCt.

En Del Rederier paa Åland har dog ogsaa under Krigen anskaffet sig ny Tonnage, mest ved Indkøb fra andre finske »Fastlands Rederier«, saa at den ålandske Handelsflaade i Dag udgør ca. 83.000 d.w. Tons, hvoraf 20 Dampere, 4 Motorskibe, 26 Motorsejlere og 8 Sejlskibe.

Blandt de i Amerika og England beslaglagte finske Baade findes ogsaa nogle ålandske Dampere, og ved-

kommende Rederier haaber jo nu snart at faa disse Baade tilbage som et kærkomment Tilskud til den decimerede Flaade.

*Yxpila Havn udvides.*

Yxpila Havn, som har stor Betydning for Nordfinland som Eksporthavn for Trævarer og Cellulose, undergaar for Øjeblikket en ret stor Udvidelse, idet der bygges en ny Kaj paa 150 m, samtidig med at der opføres nye Magasiner samt en 5 Tons elektrisk Kran.

Desuden opmudres Havnen, saa at Kajdybet fra tidligere 18 Fod nu bliver 24 Fod. Disse Havneudvidelser ventes tilendebragt i 1948.

*8 Timers Arbejdsdag for finske Søfolk.*

Det lykkedes i sidste Øjeblik at afværge den truende Sømandsstrejke, idet Finlands Redareforening og Sømandsunionen er blevet enige om en ny Overenskomst.

Ifølge denne gennemføres nu for første Gang bl. a. 8 Timers Arbejdsdag for den menige Besætning paa finske Baade.

En ny truende Strejke er imidlertid sejlet op, idet Styrmandene nu ogsaa forlanger 8 Timers Arbejdsdag, hvilket hidtil er blevet refuseret af Rederne. — Strejken var varslet til 1. Februar, men er nu blevet udskudt til 15. Februar. — Antagelig faar Styrmandene deres Krav gennemført, idet Sømandsunionen har lovet at gaa i Sympatistrejke, om Kravet ikke gennemføres. Dette Samarbejde mellem Officerer og Besætning har vakt ret stor Opmærksomhed her.

### ISRAPPORT

Nya Aktiebolaget J. Fr. Brolin, Stugsund, Sverige, meddeler d. 2. Febr. følgende angaaende Besejling og Isforhold i Bottenhavet:

*Stugsund og Sandarne:* Sejladsen holdes aaben ved Isbryderhjælp.

*Nyhamn:* Pakis. Besejling vanskelig for Skibe med svage Maskiner.

*Ljusne og Wallvik:* Sjapis eller Nyis. Sejlads uhindret for Dampskibe.

Sejladsen forventes holdt aaben indtil anden Halvdel af Februar.

### DØDSFALD

Den kendte norske Skibsreder Knut Knutsen fra Haugesund er afgaaet ved Døden under et Ophold i Oslo.

Knutsen, der blev 74 Aar gammel, var en af Landets største Skibsredere. Han har i en Aarrække drevet privat Rederivirksomhed, og ved Krigens Udbrud havde han en stor Flaade, bestaaende hovedsagelig af moderne Motor- og Tankskibe.

Skibsreder Knutsen var i mange Aar Medlem af Hovedbestyrelsen for norsk Rederforbund.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Ændringer i Aktieselskabsregisteret

Register-Nr. 7109: »Dampskibsselskabet Jyden Aktieselskab« af Esbjerg. Bestyrelsens Formand J. Villemoes er udtraadt af Bestyrelsen og fratruadt som Forretningsfører. Forretningsfører Knud Villemoes, Esbjerg, er indtraadt i Bestyrelsen og valgt til Bestyrelsens Formand samt tiltraadt som Forretningsfører.

### Uforandret Udbytte i 1866-Selskabet

Bestyrelsen for »Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866« har besluttet at foreslaa at udbetale 5 pCt. i Udbytte i Lighed med de foregaaende 3 Aar.

### Mommark-Færgeruten overtaget af Staten

Folketinget gjorde forleden Dag Forslaget om Overtagelse af Mommark-Færgeruten, som var oversendt fra Landstinget, færdig i tre Møder, og det blev ved tre Behandlinger vedtaget med alle Stemmer.

Under den korte Debat bebudede Trafikminister *Elgaard*, at det snart vilde blive nødvendigt at sætte en større Færge ind paa Ruten.

## BEKENDTGØRELSE

Af »Emilie Robins Legat til Redningsbelønning« vil en Portion, stor 600 Kr., kunne bortgives til en dansk Skibsfører, der farer i udenrigs Fart, og som i Aaret 1945 har frelst Mandskabet fra et Skib af hvilken som helst Nationalitet fra overhængende Fare.

Ansøgninger om Legatet kan indgives til Justitsministeriet inden Udgangen af April Maaned 1946.

Justitsministeriet, den 4. Februar 1946.

## Norske Skibssalg

Rederiet M. Chr. Stray i Kristianssand har solgt Dampskibet *Astra* til Skibsreder *Birger Ekerholdt* i Oslo. Skibet, der skal overtages i Løbet af Marts Maaned, er paa 3570 Tons d.w. og bygget i Port Richmond N.Y. 1919.

Den norske Skibsreder *Birger Torsoe*, Kristianssand, har købt Dampskibet *Betty* af A/S Nesjar, E. Lund, Bergen, for Overtagelse ved UMA's Ophør den 2. Marts. Skibet, der er paa 4050 Tons d.w., er bygget i Japan i 1919.

## Svensk Skibssalg

Det svenske Tankskib *Kalmia* paa 12.380 Tons d.w. er blevet solgt af sit Rederi Soya i Stockholm til Institutu Portugues de Combustiveis i Lissabon, hvor Skibet for Øjeblikket ligger. *Kalmias* Skrog blev oprindeligt bygget i Dundee, hvorfra det blev bugseret til Göteborg for at færdigbygges ved Götaverken, der i Juni 1931 kunde aflevere Skibet til Rederiet Transmark.

*Kalmia* var det første svenske Skib, som efter den 8. April 1943 fik Tilladelse til at gaa i Lejdetrafik mellem Havne i to fremmede Lande og har praktisk talt siden da gaaet i Fart mellem Aruba og Lissabon.

## Svensk Bremen-Rute

De allierede Myndigheder har for at lette Handelssamkvemmet mellem Sverige og Czekoslovakiet givet deres Tilladelse til, at der bliver aabnet en Rute mellem Göteborg og Bremen.

Til at betjene denne nye Rute har Svenska Lloyd AB. indsat Motorskibet *Josef Bergensdorff*, der laster 1100 Tons. Skibet tilhører et Rederi i Karlstad men disponeres af Svenska Lloyd, der ikke kan anvende sine mindre, til denne Fart velegnede Dampskibe paa Grund af Kulmanglen, og som derfor har maattet chartre et mindre Motorskib, da dets egne Motorskibe er for store til denne Fart.

Det havde oprindeligt været Tanken at benytte Hamborgs Havn, men det viste sig at være umuligt paa Grund af Transportforholdene.

## Ny Direktør for Kalmar Verkstadsbolag

Overingeniør Sven Sødervall, Chef for Konstruktionskontoret hos Nydqvist og Holm AB. i Trollhättan, er blevet udnævnt til Direktør for Kalmar Verkstadsbolag i Stedet for afdøde Direktør Hans Hellström fra 1. Maj.

## De tyske Skibe i Sverige

Tyske Redere bestilte som bekendt i sin Tid ved svenske Værfter en Del Skibe, som jo imidlertid nu naturligvis ikke vil blive afleverede til Tyskerne, men solgt til andre Købere.

Fra norsk Side meddeles det nu, at ikke alene svenske men bl. a. ogsaa norske Købere kan komme i Betragtning ved Skibenes Bortsalg. Det drejer sig om 14 Nybygninger paa mellem 1500 og 3000 Tons d.w., der skal sælges til den Højstbydende.

## Marineforeningen og Georg Stage

Paa en Generalforsamling i Køge Marineforening forleden blev det foreslaaet, at Marineforeningerne Landet over skal bekoste Ekviperingen af de 80 Drengene, der hvert Aar tager paa Tugt med Skoleskibet »Georg Stage«. Udgiften til Ekviperingen andrager 200 Kr. pr. Dreng, og da selve Uddannelsen er vederlagsfri, vil det sige, at Drengene kan komme fuldstændig gratis til Søs. Dette skulde være en beskedent Hyldest til og Kvittering for den Indsats og de Ofre, som den danske Handelsmarine har ydet under Krigen.

Forslaget vandt udelt Tilslutning paa Generalforsamlingen.

## Danmarks Fiskerflaade

Krigens Aar har været haarde ved Fiskernes Baade. Mange af dem trænger til Fornyelse eller i hvert Fald store Reparationer, og derfor har Ministeren for Landbrug og Fiskeri fundet det paa sin Plads at søge Finansudvalget om en Bevilling paa 750.000 Kr. til Hjælp for Fiskerne i Form af Tilskud eller Laan.

## Ny hollandsk Tankskibstype

For kort Tid siden søsattes fra Messrs. J. L. Thompson og Sons North Sands Skibsværft i Sunderland Tankskibet *Galeomma* bygget til den hollandske Afdeling af Anglo-Saxon Petroleum Co. Ltd. Skibet skal sættes ind i Oliefarten mellem Maracaibo-Søen i Venezuela og de hollandske Øer Curacao og Aruba.

Skibet, der er det første hollandske Tankskib og maaske det første hollandske Skib i det Hele taget, der er blevet søsat efter Krigen, er af en ny og ejendommelig Type, »a squat, funny-looking ship« som Anglo-Saxon Selskabets Direktør Mr. H. W. Rowbotham, kaldte det i sin Tale ved Stabelafløbningen. Typen udmærker sig særlig ved at kunne transportere 6000 Tons Olie paa samme Dybgaende som tidligere et 3000 Tons Skib i samme Fart.

*Galeomma* har følgende Hoveddimensioner: Længde 282', Bredde 62' 6", Dybde 18' 9", Dybgaende med fuld Last, 6000 Tons, vil blive 16' 6". Skibet har 7 midtskibs Tanke og 8 Sidetanke plus Oliebunker og Pumperum agter. Hovedmaskineriet, der bygges af Messrs. George Clark, bestaar af to Tregangs Dampmaskiner. Kedelanlægget bestaar af to Babcock og Wilcox Vandrørskedler.

## Spaniens Søfart vokser

I 1945 transporterede den spanske Handelsflaade 9,32 Mill. Tons Gods mod 9,1 og 9,2 Mill. Tons i henholdsvis 1943 og 1944, hvad der anses for at være et tilfredsstillende Resultat under Hensyntagen til, at Spanien ved Begyndelsen af forrige Aar ikke raadede over mere end 1,04 Mill. Br.-Tons. Halvdelen af den transporterede Godsmængde bestod af Kul. For Schweiz befordrede spanske Skibe 88.000 Tons mod 180.000 Tons i 1944 og for anden udenlandsk Regning 231.193 Tons mod 255.427 Tons i 1944.

2200 spanske og 56 udenlandske Skibe anløb Barcelonas Havn i 1945. Planerne om at skabe en Frihavn i Barcelona begynder nu at tage fast Form. Frihavnen vil blive stor og kommer til at spænde over et Areal paa 8½ km<sup>2</sup>. Kajlængden bliver ca. 15 Kilometer og Vanddybden i Havnen 11 Meter. Omkostningerne ved Anlægget beregnes til 550 Mill. Pesetas.

Allerede for over et Aar siden blev der fremsat Forslag om at bygge et Skibsværft i Barcelona, der skal være i Stand til at bygge Skibe op til 20.000 Br. Tons.

## Vin pr. Tankskib

Frankrig har fornyligt chartret tre canadensiske Tankskibe paa hver 3600 Tons d.w. til Transport af Vin fra Algier til Frankrig. Paa Grund af visse Forandringer menes Skibene ikke at være klare for Slutningen af Februar eller Begyndelsen af Marts. Den franske Regering forhandler ligeledes med den engelske Regering om Befragtning af fire tidligere tyske Kystskibe paa ca. 500 Tons hver, der er forsynet med Tanke anvendelige til Vintransport. Det norske Tankskib *Myken* er ogsaa blevet befragtet til Vintransport og er allerede ankommet til Le Havre for at faa foretaget de nødvendige Forandringer for denne Fart.

Vintransport pr. Tankskib har allerede længe været paa Tale, og muligvis vil denne Transportmaade vise sig at være Fremtidens Løsen, fordi Vinen paa denne Maade kan transporteres billigere uden at tage Skade, forudsat at man anvender dertil egnede Skibe.

## PERSONALIA

## 70 Aar

Søndag den 10. Februar fylder tidl. Fører i C. K. Hansens Rederi, Kaptajn A. Dissing Sørensen, 70 Aar. Kaptajn Dissing Sørensen forlod Søen i 1938.

## 60 Aar

Mandag den 11. Februar fylder Fører i D/S Myren, Kaptajn R. C. Rasmussen, 60 Aar. Kaptajn Rasmussen er Fører af s.s. *Birthe*.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. B. EGGE

UDKOMMER HVER FREDAG OG KOSTER I  
ABONNEMENT KB. 4,00 PB. KVARTAL

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33, KØBENHAVN K

Abonnement

Redaktør:

Telefon \*Central 17030

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

KAY JUNGEBSEN

samt paa alle Postkontore:

# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

## ODENSE STAALSKIBSVÆRFT <sup>A/s</sup>

(Odense Steel Shipyard Ltd. <sup>A/s.</sup>)

TELEGR. STAALVÆRFT

TELF. ODENSE 1859

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 (2 LIN.) STATSTELEFON 21  
FORVALTEREN TELF. 1269

## <sup>A/s</sup> SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

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

» 2. » » » » 1000 » »

NYBYGNINGER

SKIBS- MASKIN- OG  
KEDELREPARATION

## Aalborg Værft <sup>A/s</sup>

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9



Viking  
Kompasser  
Viking  
Loddemaskiner  
Chronometre  
Sekstanter  
Marinekikkerter

Indehavere  
**SØLVER & SVARRER**  
Norsk statsant. Kompassrettere  
*Forlans G. Katalog*

**P**ENSIONS  
**F**ORSIKRINGS  
**A**NSTALTEN <sup>A/s</sup>



HAMMERENSGADE 6  
KØBENHAVN K. - C. 7809

## SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING  
ODENSE

## DAMPSKIBSSELSKABET PACIFIC <sup>A/s</sup>

AMALIEGADE 33  
Telefon: 4242 & 4248 - Telegram Adresse: „Steampacific“  
L. R. SCHMITH  
Korresponderende Reder

## AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

## DANSKE LLOYD

Holmens Kanal 42

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

... og  
Pilsner  
*det er*  
**HOF**

*Tegn Deres  
Forsikringer*  
**SKANDINAVIA**  
Kongens Nytorv 6, København K.  
Telefon Central 9316

**JAN M. LYNGBY**  
INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779  
TELEGR. JANBY

KJØBENHAVN K.  
TOLDBODGADE 18

elektrisk drevne  
**Imo-Pumper**  
som  
Smøreoliepumper  
Brændseloliepumper

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

**B&W**

## AKTIESELSKABET

**HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI**

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftets»

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

**EINAR SCHMITH**

Befragtning &amp; Klarering

AMALIEGADE 13

KØBENHAVN K.

Telf.: Palæ 8316-17 — Tel.-Adr.: Einarship

**AARHUS  
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

## DAMPKIBSSELSKABET

**PACIFIC A/S**

AMALIEGADE 33

Telefon: 4242 &amp; 4248 — Telegram Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

**NORDHAVNS-VÆRFTET A/S**

KØBENHAVN

**DANSKE SKIBSMÆGLERE**

## AARHUS

**AUG. O. HERLØV**

Statsautoriseret Skibsmægler

Dynkarken 2

AARHUS

Telefon: 6280  
Privat: 4628Telegr.-Adr.:  
„NAVIGATION“

## KOLDING

**A. GJØRDING'S EFTF.**

SVANE &amp; GJØRDING

Statsautoriserede Skibsmæglere

KOLDING

BEFRAGTNING -:- KLARERING -:- SPEDITION -:- ASSURANCE  
AGENT FOR DEN KØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810—1811

## BANDHOLM

**ALFR. HOVMAND**

SKIBSMÆGLER

BANDHOLM

Telefoner 11 &amp; 41

Telegram-Adresse:  
»HOVMAND«

## MARIAGER

**P. RUDBECK-LARSEN & MARIAGER**

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

Telf.: Cementcentralen Nr. 1

Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114

Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“

Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

## FAABORG

**P. A. NIELSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING

SPEDITION — ASSURANCE

FAABORG

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 &amp; 808

## RANDERS

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

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERS

Telefoner 91 & 92  
Statstelefon 17

Telegr. Adr. "Hassager"

## HOBRO

**CHR. RØRHOLM**

EDSVØREN SKIBSMÆGLER

HOBRO

TELEFON 418

TELEGR. „RØRHOLM, HOBRO“

## SVENDBORG

**A. E. SØRENSEN**

EDSVØREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORG

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

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 7

FREDAG 15. FEBRUAR 1946

53. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

NORDEN — 75 AAR

Mandag den 11. Februar var det, som kort omtalt i Dansk Søfarts Tidende forrige Fredag, 75 Aar siden den unge Skibsreder *M. C. Holm* startede Dampskibsselskabet Norden.

Holm var en erfaren Mand, der bl. a. havde drevet Skibsbyggeri i Amerika og i Aabenraa. I 1870 kom han til København og startede sit nye Rederi med en Aktiekapital paa 160.000 Rigsdaler, for hvilken Sum han indkøbte Damperen »Norden« paa ca. 1400 Tons d.w. Fragterne steg yderligere, og allerede næste Aar blev Kapitalen udvidet og flere Skibe indkøbt. De blev hovedsagelig anvendt i Kinafart, og i de første Aar gav Selskabet op til 26 pCt. Udbytte, men ogsaa i Firserne, da Konjunkturerne gik den anden Vej, kunde »Norden« uddele fra 5 til 15 pCt. til sine Aktionærer. Ved *M. C. Holms* Død i 1892 var Kapitalen 1.011.000 Kr., og Selskabets Flaade bestod af fem Dampere paa tilsammen 9000 Tons d.w.

Posten som korresponderende Reder blev da overtaget af Skibsreder *Peter de Nully Brown*, under hvis kyndige Styre Selskabet voksede stærkt, saa Flaaden paa hans 25 Aars Jubilæumsdag i 1917 var vokset til ni Skibe paa tilsammen 56.000 Tons d.w., og samtidig stod han siden 1913 som korresponderende Reder for Dampskibsselskabet »Hafnia«, der ved hans Tiltræden ejede 11 Skibe. Siden 1910 havde han desuden været Reder for Dampskibsselskabet »Danmark«, som i 1917 blev overtaget af »Norden«, samtidig med at dets Aktiekapital fordobledes fra 3,6 til 7,2 Mill. Kr. Krigstabene havde allerede begyndt at gøre sig gældende, men efter Sammenslutningen raadede »Norden« dog over en Flaade paa 13 Skibe med tilsammen 60.000 Tons d.w. Samtidig skete i øvrigt den tekniske Ændring i Selskabets Ledelse, at det blev Firmaet *P. Brown Jun. & Co.* og ikke Skibsreder *Peter de Nully Brown*, der kom til at staa som korresponderende Reder. Efter hans Død i 1936 videreføres Firmaet af hans Son, Direktør *Peter de Nully Brown*.

»Norden« havde lige fra Starten været præget af meget forsigtige Dispositioner, og denne Linie fortsattes under den første Verdenskrig, hvor Skibene saa vidt det overhovedet var muligt blev holdt borte fra Farezonerne, selvom man derved maatte give Afkald paa de meget høje Fragter. Alligevel blev der gjort særdeles gode Fortjenester, saa at der ikke blot blev Raad til at give Aktionærerne et straalende Udbytte, men ogsaa til at nedskrive Skibene og paa anden Maade konsolidere Selskabet. Efter Krigen overtog »Norden« Dampskibsselskabet »Hafnia« med en Flaade bestaaende af fem Dampere paa 18.315 Tons d.w.

I Mellemkrigsaarene blev Dampskibene afhændet og erstattet med store, moderne Motorskibe paa ca. 8300 Tons d.w., der blev indsat i Time Charter Part særlig mellem Nordamerika paa den ene Side og Vestindien, Sydamerika, Sydafrika og Australien paa den anden Side, og ved den sidste Verdenskrigs Udbrud bestod Flaaden af eet Dampskib og otte Dieselmotorskibe paa tilsammen ca. 73.500 Tons d.w. Under Krigen gik fire Motorskibe tabt, og eet er endnu under amerikansk Kontrol. Efter Krigen er, som det vil erindres, endnu eet Skib gaaet tabt, nemlig m.s. »Nordhavet«, som sank udfor New Foundland i September

i Fjor efter Kollision med en Undervandshindring. Tilbage staa da nu een Damper og tre Motorskibe. En Nybygning ventes afleveret fra Nakskov Skibsværft til Foraaret, og yderligere to Nybygninger er bestilt til Levering i 1948. De nye Skibe bliver af ganske samme Størrelse og Type som de ældre, men naturligvis forsynet med de tekniske Forbedringer, som efterhaanden er kommet frem.

Efter Befrielsen er de Skibe, Selskabet havde liggende oplagt i Nakskov Havn, kommet i Fart igen. De anvendes hovedsagelig til at hjemføre Kul fra Baltimore til Danmark, men naar en Gang UMA og Fragtnævnet er afviklet, saa at Rederierne atter faar den fulde Dispositionsret over deres Flaader, er det Meningen, at »Norden«s Skibe igen skal indsættes paa de Farter, hvortil de er bygget.

Den nuværende Bestyrelse bestaar af Direktør *Wilh. Nielsen* (Formand), fhv. Handelsminister *Slebsager*, Højesteretssagfører *Steglich-Petersen*, Kommandørkaptajn, Kammerherre *J. Vest* og Firmaet *P. Brown jun. & Co.*

### DANMARKS HANDEL I 1945

I hele Aaret 1945 eksporterede vi for 904 Mill. Kr. og importerede for 703 Mill. Kr., saa at der fremkommer en Mereksport paa 201 Mill. Kr. Disse Tal fremgaar af Statistisk Departements seneste Opførelse over Vareomsætningen med Udlandet. I December var Importen dog størst, nemlig 130 Mill. Kr. mod en Eksport paa 101 Mill. Kr. December er den eneste af 1945's Maanedere, der har vist Merimport; endnu i November var der en Mereksport paa 40 Mill. Kroner.

Af December-Importen stammer de 42 Mill. Kr. fra Storbritannien; for hele Aaret er det tilsvarende Tal 107 Mill. Kr., og det er saaledes op imod Halvdelen af Aarets Import af engelske Varer, der er kommet i December. Fra Sverige kom der i December Varer for 19,5 Mill. Kr., i hele Aaret for 153 Mill. Kr. Ogsaa fra Lande som Spanien og Island kom der i December forholdsvis store Mængder.

Af Eksporten gik der i hele Aaret 1945 for 309 Mill. Kr. til Storbritannien, deraf de 35 Mill. Kr. i December. Til Sverige gik for 72 Mill. Kr., deraf de 12 Mill. i December. Norge fik for 115 Mill. Kr., deraf for 9 Mill. Kr. i December. Vor U.S.A.-Eksport er naaet op paa 34 Mill. Kr. i 1945, medens Importen derfra kun er paa godt 27 Mill. Kr., deraf de 5 i December.

Den største Varegruppe i Importen er Brændsel, Elektricitet og mineralske Olier, der naar op paa 133 Mill. Kr. i hele 1945, deraf de 24 Mill. i December. Andre store Poster er Papirgruppen med ialt 77 Mill. Kr., Træ m. v. med 65 Mill. Kr. og Gødningsstoffer med 57 Mill. Kr.

I Eksporten dominerer Landbrugsvarerne, Flæsk og Kød med 205 Mill. Kr., Smør o. a. Mejeriprodukter med 307 Mill. Kr. og Æg med 27 Mill. Kr.; men ogsaa en lang Række industrielle Produkter er med.

Af Varer, der er særlig karakteristiske for Julemaanedene, skal nævnes, at vi ialt fik 4,9 Mill. kg. Appelsiner, udelukkende i December. Af Citroner fik vi 1,4 Mill. kg., deraf 1,1 Mill. kg. i December. Derimod maa Rubrikerne ud for en Række stærkt savnede Varer som Ris, Dadler, Figner og Korender som bekendt stadig staa tomme.

### VALUTA TIL NORGESREJSER

Danmarks Nationalbank meddeler:

Efter hidtidig Praksis har Tilladelse til Køb af norske Kroner til Brug for Rejser til Norge skullet indhentes i Nationalbanken. Nationalbanken har nu bemyndiget de autoriserede Valutahandlere til uden særlig Tilladelse at sælge indtil 500 n. Kr. pro persona til Rejser til Norge, naar det dokumenteres, at Rejsen foregaar med dansk Skib eller med Flyvemaskine direkte mellem København og Oslo.

### BELGIENS HANDELSFLAADE

Det kgl. danske Konsulat i Bryssel meddeler følgende Oplysninger om den belgiske Handelsflaade i Dag:

Handelsflaaden er fortsat under Genopbygning. Den 10 Maj 1940 raadede Landet over 100 Enheder Handelsskibe med en samlet Tonnage paa 421.000 Tons. 59 Skibe gik tabt under Krigen repræsenterende 283.000 Brutto Tons, og ved Befrielsen var der kun 41 Skibe tilbage af de 100 fra før Krigen paa 138.000 Brutto Tons. Denne Flaade har man kunnet genopbygge saaledes, at den for Øjeblikket bestaar af 59 Enheder paa ialt 246.000 Brutto Tons. Foruden er 22 Skibe paa tilsammen ca. 135.000 Tons for Tiden under Bygning paa belgiske Værfter. Imellem disse er 16 Enheder, der blev efterladt af Tyskerne ved deres Flugt foran de allierede Hære. Deres Færdigbygning er blevet finansieret af Marineministeriet, der saaledes er i Stand til at stille 90.000 Tons d.w. i Nybygninger til Landets Raadighed. 6 andre Skibe, hvoraf 3 Motorpaketaade, er bestilt af private Redere, og et af Landets Skibsværfter har faaet Ordre paa Motorer til mere end 7000 Tons d.w. for fremmed Regning.

### GØTAVERKENS NYESTE DAMPMASKINE

Da Gøtaverken for et Aar siden afleverede s.s. *Monita* som det første Skib, der blev udstyret med Værftets nye Firegangsdampmaskine med Turbokompressor, udførligt omtalt i Dansk Søfarts Tidende Nr. 6—1945, vakte det lave Kulforbrug som bekendt stor Opmærksomhed indenfor interesserede Skibsfartskredse. Som dengang meddelt brugte den nye Maskintype kun 0,382 kg. Kul pr. IHK-Time paa Kulforbrugsprøverne, hvad der betød en Besparelse paa 25—30 pCt. sammenlignet med en almindelig Tre-gangsmaskine med Overheder, Luftforvarmer og Fødevandsforvarmer men uden Turbokompressor.

Gøtaverken har nu haft Lejlighed til at prøve denne Maskintype paany men denne Gang med et noget større Anlæg paa 1500 IHK installeret om Bord i Gävle Varvs og Verkstads Nya A/B's Nybygning Nr. 65.

Under de Kulforbrugsprøver, der afholdtes, blev der opnaaet et endnu bedre Resultat, nemlig et Kulforbrug paa 0,366 kg. pr. IHK-Time. Ved denne Prøve kunde man, som det forøvrigt ogsaa var Tilfældet med s.s. *Monitas* Prøve, paa Grund af de ekstraordinære Forhold ikke anvende de i Kontrakten forudsete Kul med en effektiv Brændværdi af 7500 kcal/kg, men maatte bruge Kul af en væsentlig ringere Kvalitet. De ved Prøverne fundne Tal for Kulforbruget er derfor omregnede, saa de kom til at svare til de forudsete Kul-kvaliteter. Ovennævnte Tal gælder altsaa for Kul med en Varmeværdi paa 7500 kcal/kg. Med Brændolie vil Tallene være henholdsvis ca. 0,27 og 0,26 kg. pr. IHK.

Prøven udførtes ved Kaj med Kulfyring i 8 Timer, hvorunder alle 4 Fyrsteder rensedes, og samtlige for Maskinens Drift nødvendige Hjælpemaskiner herunder Dynamoer var i normal Drift.

Det omhandlede Maskineri bestaar af en Gøtaverkens Firegangsmaskine Nr. 2 med Turbokompressor og udvikler 1500 IHK ved ca. 90 Om/Min. Maskinens Cylinderdiametre er 415, 610, 790 og 1330 mm og

Slaglængden 900 mm. De to første Cylinderer danner tilsammen en saakaldt Woolfmaskine med Krumtapene 180° fra hinanden, og det samme er Tilfældet med de to andre Cylinderer. Maskinen er altsaa sammensat af en Højtryks- og en Lavtryks-Woolfmaskine og for at sikre Manøvrevenen er disse koblede til hinanden under en Vinkel paa 90°. Turbokompressoren er indkoblet paa en saadan Maade, at den komprimerer Afgangsdampen fra den første MT-Cylinder, inden den ledes til den anden MT-Cylinder, og Drivkraften faas fra den til Kompressoren direkte koblede Spildedampsturbine, der drives af Spilledampen fra LT-Cylinderen, inden den bliver kondenseret i Kondensatoren.

Kedelanlægget bestaar af to helsvejsede, skotske Dampkedler paa tilsammen ca. 270 m<sup>2</sup> med et Damptryk paa 18,5 kg/cm<sup>2</sup> forsynet med Gøtaverkens Luftforvarmere og Overhedere i Optrækkene. En Firetrins Fødevandsforvarmer, der faar Opvarmningsdamp dels fra Hjælpemaskinernes Afgang og dels fra Aftapning forskellige Steder paa Hovedmaskinen, er indkoblet paa Fødevandsledningen til Kedlerne.

I Øjeblikket er to Skibe, der skal udstyres med denne nye Maskintype, under Bygning og forventes at være færdige i Løbet af Foraaret og Sommeren.

### OLIEPRISERNE

*The Motorship's* Februarnummer 1946 behandles Spørgsmaalet om de øjeblikkelige Oliepriser i en Artikel, der utvivlsomt ogsaa har Bud til interesserede danske Kredse.

Stigningen i Priserne paa Brændolie til oliefyrede Skibe og paa Dieselolie, skriver Bladet, er langt større i Havne i United Kingdom end andre Steder Jorden over. Jo større Afstanden fra Havnen til Oliefelterne er, desto stærkere stiger Priserne som Regel, hvad der styrker Troen paa, at Stigningen ikke skyldes højere Produktionsomkostninger men derimod de høje Fragter med den logiske Slutning, at Priserne maa formodes at ville falde i de fleste Havne og da navnlig i U. K. Havne.

I omstaaende Tabel vises Priserne i 1939 og i 1946 og deres procentvise Stigning med 1939-Priserne som Udgangspunkt, og til Sammenligning er de tilsvarende Bunkerkulpriser anført. Af Tabellen fremgaar det, at Prisforskellen mellem Brændolie til Dampskibe og Dieselolie er blevet betydeligt formindsket, hvad der formentlig skyldes, at Efterspørgslen efter Brændolie er steget stærkt, ikke mindst fordi saa stor en Del af den nybyggede amerikanske Tonnage er oliefyret, et Forhold, der sikkert vil vare ved nogle Aar frem i Tiden med det Resultat, at Oliepriserne vil bevæge sig til Gunst for Motorskibene.

Bunkerpriserne for Kul i 1939 og i 1946 anføres for seks Havne henholdsvis i Nordamerika, United Kingdom, Middelhavet, Indien, Australien og Sydamerika. I disse seks Havne er Gennemsnitspr. pr. Ton Januar 1946: for Brændolie £ 3 12s. 6d. — for Dieselolie £ 4 11s. 6d. — for Kul £3 11s. 6d. Gennemsnitspr. for Dieselolie er altsaa kun 27 pCt. højere end Kulprisen, og skønt disse Tal naturligvis kan undergaa Svingninger i Fremtiden, staar det dog fast, at Oliepriserne i U.K. Havne, der ligger tæt ved Kulproduktionsstederne, er høje, mens Priserne paa Olie er lave i New York og i endnu mere udpræget Grad i San Francisco. Olieprisen synes derfor at være mere under Indflydelse af Fragterne end Kulpriserne, og da Prisreduktioner sandsynligvis afhænger mere af Fragtreduktioner end af nogen anden Faktor, vil Fremtiden sikkert tegne sig gunstigere for Olien end for Kullene. Hertil kommer, at medens der absolut ikke er noget Tonnageoverskud i Kulfarten fra Europa, raader Verden nu over langt mere Tankskibstonnage end i 1939, hvad der sikkert vil øve sin Indflydelse paa Fremtidens Fragter.

## Ugens Fragtberetning.

Der foreligger endnu ingen officielle Udtalelser om hvilke Resultater man er kommen til paa det UMA Møde, der begyndte i London den 4. Febr., men paa Basis af de Underhaandsmeddelelser, der er fremkommet synes der at være overvejende Sandsynlighed for, at Tanken om Oprettelsen af en international Institution til Afløsning af UMA er opgivet, og at den internationale Kontrol med Verdenstonnagen derfor synger paa sit sidste Vers. Hvorledes Forholdene vil udvikle sig i de kommende Maaneder staar helt hen i det Uvisse, og Situationen som den foreligger idag, karakteriseres bedst ved følgende Sætning i et New Yorker Telegram: »Charterers prefer to wait outcome UMA meeting«. Det kan dog næppe være mange Dage, førend der foreligger en officiel Udtalelse om hele UMA Spørgsmaalet og saa maa saavel Redere som Befragtere til at gaa i Gang med Forretningerne paa en ny Basis.

Om den øjeblikkelige Stilling paa Fragtmarkederne er der kun meget lidt Nyt at fortælle. Paa de oversøiske Markeder findes der stadig en lang Række Laster, som UMA ikke har været i Stand til at dække. Det vil blive spændende at se, hvorledes Chancerne for Befragterne af disse Laster vil stille sig, naar den internationale Kontrol bortfalder. Iøvrigt har UMA i den sidste Tid foretaget en lang Række Reduktioner af Fragterne i forskellige Trades, og man spørger uvilkaarligt sig selv, om disse Reduktioner skal opfattes som en Antydning af, hvorledes man i internationale Shippingkredse mener, at Rateudviklingen vil forme sig, naar Kontrollen med Fragterne hører op. Selvom UMA's Dage efter al Sandsynlighed er talte, er alle Forretninger, der afsluttes dog endnu underkastet UMA's Betingelser. Korn fra St. John til Holland er saaledes sluttet til 9/3d. pr. Qr., og fra Halifax til Hamburg er betalt den nye UMA-Rate af

10/-. I transatlantisk Fart er iøvrigt sluttet mange Baade med Korn fra Northern Range og Canada til UK/Cont., ligesom Sukker-Farten fra Cuba til UK. har faaet nye Tonnagetildelinger. Kulfarten fra Hampton Roads til Europa har ligeledes faaet tildelt et betydeligt Antal Skibe. I interamerikansk Fart har der været ret betydelig Aktivitet med Kul fra Hampton Roads til Vestindien og Sydamerika kombineret med Sukker tilbage fra Cuba eller Malm fra Brasilien.

River Plate Markedet er uden større Interesse. Der findes enkelte Laster af Hvede til Sydafrika, ligesom der er sluttet nogle enkelte Baade med Foderstoffer til Danmark til 95/- Basis.

Fra Sydafrika noteres en lang Række Kullaster til forskellige Destinationer. Raterne er uændrede. Fra Indien søges Skibsrum for Ilmenite, Colachel eller Koilthottam til USNH. til \$15, og for Manganmalm fra Marmagoa til Antwerpen til 80/-. Endvidere noteres forskellige Juteladninger for April/Maj Lastning til Continentet, men Befragterne nævner ingen Rate.

For Timecharter i oversøisk Trade noteres stadig en lang Række Ordre. For en 200.000 Cbft. bale Baad, oilburner eller Diesel, noteres for 12 Maaneder, Levering USNH., Tilbagelevering Middelhavet \$5.50 a \$6. Iøvrigt er den franske Regering igen i Markedet for adskillige Baade i Størrelsen omkring 8.000/10.000 Ts. Raten ligger omkring 18/- a 20/-.

Paa de europæiske Markeder er Beskæftigelsen i det store og hele stadig tilfredsstillende. Nord- og Østersømarkederne er naturligvis noget stille, men det er kun en sæsonmæssig Foreteelse. Naar Foraaret kommer, vil der sikkert blive mere end tilstrækkeligt at gøre ogsaa paa disse Markeder. Kulfarten fra England og Emden til Danmark er uden nævneværdige Forandringer.

	Brændolie			Dieselolie			Kul		
	1939	1946	Stigning %	1939	1946	Stigning %	1939	1946	Stigning %
New York*.....	\$ 1,20	\$ 1,46	21	\$ 1,82	\$ 1,95	7	\$ 5,10	\$ 7,73	50
San Francisco* .	\$ 0,95	\$ 1,15	21	\$ 1,60	\$ 1,50	÷ 6	—	—	—
Montreal*.....	—	\$ 1,85	—	\$ 2,30	\$ 2,70	17	—	—	—
London.....	37 s. 6 d	90 s. 6 d	140	51 s. 0 d	110 s. 6 d	115	28 s. 6 d	67 s. 4½ d	140
Port Said.....	37 s. 6 d	46 s. 0 d	49	50 s. 6 d	64 s. 6 d	28	35 s. 6 d	110 s. 6 d	215
Singapore.....	44 s. 0 d	73 s. 0 d	66	54 s. 6 d	92 s. 6 d	69	—	—	—
Bombay.....	45 s. 0 d	58 s. 6 d	30	54 s. 0 d	78 s. 0 d	44	R. 17,4	R. 39,0	130
Sydney.....	62 s. 6 d	108 s. 0 d	73	70 s. 0 d	129 s. 6 d	85	31 s. 4 d	37 s. 9 d	20
Buenos Aires...	42 s. 6 d	79 s. 6 d	88	80 s. 0 d	104 s. 4 d	30	41 s. 7 d	123 s. 6 d	200

\* \$ pr. Barrel Olie. \$ pr. Ton Kul.

### NY DIREKTØR I NAVITAS A/S

Rederiet Navitas A/S meddeler, at Direktør *Hjalmar Ibsen* som Følge af Overgang til anden Beskæftigelse er fratraadt Selskabets Direktion pr. 5. Februar d. A.

I Stedet tillræder som Direktør Herr *Hans Feveile*. Samtidig indtræder Direktør *Hjalmar Ibsen* som Medlem af Selskabets Bestyrelse.

### FRA FINLAND

*Issituationen.*

Issituationen i de finske Farvande er paa det nærmeste uforandret. Søfarten holdes ved Isbryderhjelpe stadig i Gang paa Helsingfors, Hangö, Åbo og Mäntyluoto.

*Kul fra Gdansk/Gdynia.*

Kulleverancerne fra Polen til Finland ifølge den

finsk-russiske Handelsaftale er nu blevet meget livlige, medens Leveringerne i Fjor gik meget trægt.

Afskiberne har nu lovet 2/3000 Tons pr. Dag, hvorfor der maa stilles prompt Tonnage. De finske Søfartsmyndigheder har derfor været nødt til at annullere en hel Række Baade, der var nomineret for Laster til Vesteuropa, og i Stedet for sætte dem ind for Kullaster fra Polen. For at dække Behovet maa ca. 20 Dampere sættes ind for denne Trade, ballastgaende fra Finland.

Disse Annulleringer af Certepartier har naturligvis foraarsaget visse Vanskeligheder og har mødt en Del Modstand fra Rederhold, men Kultilførslerne betyder i Dag saa meget for Finland, at alle andre Hensyn maa vige.



### GENERALFORSAMLING I DANSK STYRMANDS-FORENING

Dansk Styrmandsforening afholdt i sidste Uge Ordinær Generalforsamling. I Aarsberetningen omtales til Indledning den danske Handelsflaades Tab i Krigsaarene. 1400 gode danske Sømænd eller mere end 10 pCt. af hele vor aktive Sømandsstand mistede Livet ved Krigsforlis, deraf 165 Medlemmer af Styrmandsforeningen. Derpaa gøres der Rede for de i Aarets Løb førte Forhandlinger om Hovedoverenskomster, Dyrtidstillæg o. s. v.

Om Hjemsendelsen af de Sømænd, der befandt sig udenfor Spærringen under Besættelsen, meddeles, at der ved Nytaarstid var hjemkommet ca. 2000 af de ca. 5000, der blev udelukket, deraf ca. 300 af Foreningens ca. 400 udeværende Medlemmer. Det herhen hørende Lovgivningsarbejde omtales udførligt i Beretningen, og der omtales Anerkendelse af Regeringens gode Vilje til at paaskønne de Søfarendes Indsats. Den største og tilsyneladende vanskeligste Sag at faa løst er Spørgsmaalet om Afvikling af Laanene og den dermed i Forbindelse staaende Udligning. Med denne Sag er der ustandselig arbejdet siden Juni Maaned, dog endnu uden Resultat. De Søfarende mener i dette Spørgsmaal at have et rimeligt Krav paa at Staten giver dem Dækning for den Underbetaling, de har haft ved at sejle under engelsk eller andet Flag.

»Danske Skibsofficerers Sammenslutning« i Newcastle, der ledes af Maskinmester *Harald Larsen* og Styrmand *R. Geisler* og omfattede danske Skibsførere, Styrmande, Maskinmestre og Radiotelegrafister, blev afviklet i Løbet af Sommeren 1945. Sammenslutningens Hjælpefond paa 1987 Lstr. skal bevares som en samlet Fond under de fire Foreninger og Renterne anvendes til Støtte for trængende Medlemmer af Englands-Afdelingen og disses Enker og senere for Enker efter andre forliste Skibsofficerer.

Det oplyses endvidere, at Foreningen fra Forbundsformand *Axel Olsen* har modtaget 5000 Kr. til Minde om en Søn, Styrmand *Eduard Olsen*, som døde i Suez i 1927. Renterne skal uddeles til Udrustningshjælp for en ung Styrmand, som er færdig med sin Uddannelse paa Navigationsskolen.

I Aarets Løb er der tilgaaet 102 nye Medlemmer og afgaaet 75 Medlemmer, heraf 14 ved Udnævnelse til Fører, 38 ved Dødsfald (deraf 28 som Følge af Krigsaarsag) og de øvrige af andre Grunde. Ved Nytaar talte Foreningen derefter 1668 Medlemmer, hvoraf 245 passive.

Til Bestyrelsen valgtes *E. K. Andersen*, *H. L. Mortensen*, *J. E. Petersen*, *R. Geisler*, *J. A. N. Sørensen*, *H. Chr. Pedersen* og *J. R. Funder*.

### GENERALFORSAMLING I MASKINMESTRENE FORENING

Maskinmestrenes Forening afholdt fornylig sin Maarlige Generalforsamling. Forinden man gik over til Dagsordenen, mindedes Formanden, Maskinmester *K. A. Rasmussen* de 9 Maskinofficerer, der i Aaret 1945 var afgaaet ved Døden som Følge af Krigsforlis. Den danske Maskinmesterstand har under Krigen ialt mistet 232 Maskinofficerer, alle gode danske Mænd, der under Udøvelsen af deres Pligt ombord i deres Skibe, tjenende de allierede Nationers Sag, har ofret Livet og dermed ydet den største Indsats, et Menneske kan yde for at være medvirkende til Sejr over de onde Magter.

I sin Beretning omtalte Formanden, Maskinmester *K. A. Rasmussen*, at Maskinmestrenes Forening den 1. Januar bestod af ialt 4136 Medlemmer, hvoraf 3806 var aktive. Efter at have omtalt de Forhandlinger, der havde været ført med Rederiforeningen angaaende Dyrtidstillæg, kom Formanden ind paa en Redegørelse

for det Arbejde, der var udført af de søfarendes Organisationer som Helhed vedrørende de Hjælpeforanstaltninger, der maa anses for paakrævede for alle de søfarende, der den 9. April 1940 blev afskaaret fra Forbindelsen med Hjemlandet og efter Kapitulationen den 5. Maj for en overvejende Dels Vedkommende er kommet tilbage til Danmark. Formanden beklagede, at det endnu ikke var lykkedes at opnaa en Ordning. Der var foretaget talrige Henvendelser, baade skriftligt og mundtligt, til Administrationen og Regeringen, men endnu var Spørgsmaalet ikke afgjort.

Et andet stort Spørgsmaal er Pensionsordningen for alle de Skibsofficerer, der her er Tale om. Der var som bekendt opnaaet en Statsgaranti, der sikrede Pensionsretten og bl. a. har medført, at Enker og Børn efter krigsforliste Skibsofficerer, har faaet udbetalt den dem tilkommende Pension uden Afkortning af Præmierestance, men for alle de hjemvendte Skibsofficerers Vedkommende var Spørgsmaalet stadig aktuelt, idet Præmierestancen naturligvis maa indbetales. Man maatte haabe, at der ogsaa paa dette Omraade fra Statens Side maatte kunne ydes Støtte.

Formanden omtalte Arbejdet paa den forberedende tekniske Søfartskonference, der havde været afholdt i København, og det var hans Opfattelse, at det Krav, der skulde synes som et almindeligt Retfærdighedskrav, nemlig Indførelse af 48 Timers-Ugen, ikke har store Muligheder for at blive gennemført ved den afsluttende Konference i Seattle i Juni Maaned i Aar, idet der jo her kræves en Majoritet paa mindst to Trediedele af de anmeldte Delegerede for at faa Konventionerne gennemført.

Hvis Spørgsmaalet om Arbejdstid og Bemanding ikke finder en tilfredsstillende Løsning ved Konventioner ved Konferencen i Seattle, maa der sikkert regnes med stor Uro blandt Søfolkene Verden over, idet man maa regne med, at Søfolkene Bedømmelse af de Resultater der vil opnaas, som Baggrund vil have det af de søfarende Organisationer i London under Krigen vedtagne internationale Seafarers Charter.

Spørgsmaalet om Overenskomsten med Dansk Dampskibsrederiforening blev behandlet som et særligt Punkt paa Dagsordenen, og under Diskussionen her gjorde Formanden opmærksom paa de Hovedpunkter, Bestyrelsen af Maskinmestrenes Forening krævede gennemført. Det var en ændret Stillingsbetegnelse, hvorefter den øverste Stilling skal hedde Maskinchef og Næstkommanderende i Maskinen 1ste Maskinmester o. s. v. nedefter. Der kræves indført 8 Timers Vagttjeneste i alle Skibe i al Fart. Erstatning for Tjeneste paa Landets Helligdage, naar dette ikke kan undgaas, fordi Skibet befinder sig i Søen, samt en Forbedring af den pensionsmæssige Ordning, saaledes at der sikres en højere Alders-, Invalide- og Enkepension, selvom dette maa medføre en højere Præmiebetaling fra Redernes Side.

Formanden udtalte Haabet om, at det ved fredelig Forhandling med Rederiforeningen, skulde lykkes at opnaa en for Maskinmestrenes Forening antagelig Ordning, men skulde dette ikke være Tilfældet, og det blev nødvendigt at etablere en Konflikttilstand, vilde Formanden anse det for rigtigt, at Spørgsmaalet forinden blev forelagt en ekstraordinær Generalforsamling til Afgørelse.

Til Næstformand valgtes Maskinmester i D.F.D.S., *J. Harald Larsen*. Som Repræsentanter for 1. Maskinmestrene valgtes *I. W. Hansen*, De forenede Kulimportører og *C. Michelsen*, D/S Hafnia. Som Repræsentanter for de søfarende 2., 3., 4. Maskinmestre eller Maskinassistenter valgtes *I. C. Madsen*, D.S.B.s Søfartsvæsen, *E. Wessel Borg*, D/S paa Bornholm af 1866, og Maskinmester *H. Deleuran*, D.S.B.s Søfartsvæsen.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Minde-Monument paa Forstander Gilles Grav

Københavns Maskinskolet har rejst et Monument paa Forstander *Heinrich Gilles* Grav paa Bispebjerg Kirkegaard. Som bekendt blev Forstander *Gille* myrdet i sit Hjem Natten til den 17. Februar i Fjor — samme Nat, som Havnedirektør *Laub* og Magister *Kjeld Hjortø* fra Akademisk Kursus blev skudt ned.

Afsløringen foretoges af Formanden for Skolens Direktion, Borgmester *Alfred Bindselev*, og Gravens Udsmykning bestodes af Skolen.

### Fra B. & W.

Burmeister & Wain udfører for Tiden en Skibsdieselmotor paa 3900 HK til Rederiaktiebolaget Helsingborg (Otto Hillerström) i Hålsingborg. Betalingen sker i svenske Kroner. Maskineriet skal indsættes i et Skib paa 6200 Tons, men da alle svenske Værfter er fuldt optaget af norske Ordre, har Rederiet andraget Kommercekollegiet om Tilladelse til at lade Skibet bygge i England. Denne Tilladelse er nu blevet givet paa Betingelse af, at Skibet bygges til højeste Klasse i et af den svenske Regering anerkendt Klassificeringsselskab, og Konsul Hillerström og Inspektør Nordström er derfor nu rejst til England for at kontrahere et Skrog til den danske Dieselmotor.

### Bjærgninger i Gdynia

Svitser Bjærgningsdamper *Ægir* er med en Række Bjærgningseksperter afsejlet til Gdynia, hvor Entreprisens Folk skal undersøge Mulighederne for at bjærge en lang Række Vrag, der ligger i Havnen efter de mange Luftangreb.

Direktør *Hector Kiær* var for nogle Maanedes siden paa en Rejse i Polen, og det blev da af den polske Regering bestemt, at Svitzer skulde paatage sig det meget store og krævende Arbejde.

### »Peder Wessel« skal reparere i Norge

Frederikshavn—Larvik-Færgen *Peder Wessel*, der skulde have været repareret ved Aalborg Værft, er nu afsejlet til Norge. *Peder Wessel* kan ikke ventes i Fart i Sommer, da det er meget tvivlsomt, om der kan skaffes Materialer til den omfattende Reparation.

### S/S Gunhild

Torms Damper *Gunhild*, der under Krigen blev sænket af Bombeflyvere i Gdynias Havn, er nu bjærget af Svitzers Bjærgnings-Entreprisens Damper *Freja*. *Gunhild* skal bugseres til Svendborg Skibsværft for Reparation.

### S/S Virginia

Det Forenedes Damper *Virginia*, der led Havari paa sin Rejse fra Danmark til Amerika, er nu ankommet til Glasgow under Bugsering af den hollandske Bjærgningsdamper *Thames*, der opnaede Forbindelse med *Virginia* ude i Atlanterhavet.

En foreløbig Reparation bliver nødvendig, før *Virginia* kan vende tilbage til København.

### M/S Disko

Den grønlandske Flaades Flagskib, Motorskibet *Disko*, skal nu pudses op til den kommende Sæsons Sejlads paa Grønland. Den gik forleden Dag fra Grønlands Plads til Burmeister & Wain for Eftersyn. *Disko* lægger ud som første Grønlandsskib herfra i Midten af Marts Maaned.

### Ændringer i Skibsregisteret

Rederiaktieselskabet Hardsyssel, Lemvig, har aflændet S/S *Dagny* af Lemvig (OZHJ) til Firmaet J. Asmussens Eflf., København (eneste ansvarlige Indehaver: Grosserer Bredo Elkan Erwin Johnsen, Charlottenlund). Skibets Hjemsted er nu København.

S/S *Aalborg* af København (OXAA) er udslettet som forlist.

S/S *Frode* af København (OXUC) er udslettet som koldemneret.

S/S *Broholm* af København (OYBB) er udslettet som forlist.

M/S *Sicilien* af København (OYWY) er udslettet som forlist.

M/S *Fredericia* af Aalborg (OYEE). Skibets Hjemsted er nu Kolding.

S/S *Laila* af København (OYXH). Skibets Navn er nu *Laila Dan*.

S/S *Selma* af Esbjerg (OZOH). Skibets Navn er nu *Selma Dan*.

Motorfærge *Fredericia* af Fredericia (OXAU) er udslettet som solgt til Udlandet.

Brutto- og Netto-Tonnagen for S/S *Nancy Lau* af Esbjerg (OUJJ) er henholdsvis 1153 og 678 Tons.

Netto-Tonnagen for S/S *Themis* af Hammerhavnen (OUMF) er nu 153 Tons.

Brutto- og Netto-Tonnagen for S/S *Oslo* af København (OUKE) er nu henholdsvis 1350 og 788 Tons.

Brutto- og Netto-Tonnagen for S/S (Tankskib) *Scandia* af Nyborg (OXOA) er nu henholdsvis 8703 og 6657 Tons.

### Fra Skibsregisteret

Registrerings Nr. 150: *Rederiet Clemens I/S*, Aarhus. Skorstensmærke: Paa hver Side af en gul Skorsten et rektangulært, blaat Felt, hvis Sider er parallelle med Skorstenens Længde og Tværakse.

I Fellet en hvid, ligesidet Firkant, hvis Vinkelspidser vender mod Midten af Fellets Sider, og hvis øverste og nederste Vinkel er stump.

I Firkantet Bogstaverne O.L. i sort.

Kontorflag: Blaat Stutflag med hvid, ligesidet Firkant, hvis Vinkelspidser vender mod Midten af Flagets Sider, og hvis øverste og nederste Vinkel er stump.

I Firkanten Bogstaverne O.L. i sort.

## FRA SØRETTENE

### S/S Birte

Holm & Wonsilds Damper *Birte* har paa Rejse fra Gävle til Hamborg den 1. Januar været paa Grund paa Elben. To Slæbebaade maatte slæbe Damperen fri. Kaptajn R. C. Rasmussen forklarede, at Aarsagen til Grundstødningen var Strømsætning.

### M/S Dorrit

M/S *Dorrit* af København har den 17. November i Fjor ved Øland været i Berøring med en drivende Genstand og er sprunget læk. Kaptajn N. F. Olesen forklarede, at Havnefogeden og Skipperne i Gävle havde fortalt ham, at de paa samme Sted havde observeret en drivende Genstand.

### M/S Gunda Wal

Skibsfører K. G. Michaelsen afgav Forklaring angaaende 3-mastet Motorsejler *Gunda Wals* Grundstødning ved Hålsingborg den 2. Februar. Han oplyste, at Skibets Motor havde svigtet, og Skibet drev ind paa Grunden. Der konstateredes en Lækage, men det lykkedes at komme ind til Hålsingborg. Lækagen skyldtes formentlig, at en Planke under Vandlinien var svippet ud, fordi en Bolt var gaaet til af Rust.

### S/S Silkeborg

C. K. Hansens Damper *Silkeborg* har i Januar Maaned paa Emsfloden været ude for to Grundstødninger. Kaptajn W. Skau forklarede, at man første Gang paa Grund af diset Vejr mistede Kending af en Bøje, og anden Gang rørlø Skibet Grunden, da det laa til Ankers. Det kom fri ved egen Hjælp.

### S/S Hans

Damperen *Hans* (Hans Svenningens) kom den 1. Februar i Drift med Isen ved Kalvehave og tørnede Grunden udfor Rødstensnakke. Skibsfører P. From oplyste, at Skibet var kommet flot ved egen Hjælp.

## PERSONALIA

### 50 Aar

Tirsdag den 19. Februar fylder Fører i Skipafelagid Føroyar A/S, Kaptajn Erik Mohr, 50 Aar. Kaptajn Mohr er Fører af S/S *Tjaldur*.

### Fyrskibsfører A. H. Schmidt

er afskediget i Naade med Udgangen af Marts Maaned paa Grund af Alder og med Pension.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: P. B. EGGÉ

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K

Abonnement

Redaktør:

Telefon \*Central 17030

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

KAY JUNGEBSEN

samt paa alle Postkontorer

# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

NYBYGNINGER

SKIBS- MASKIN- OG  
KEDELREPARATION

## Aalborg Værft A/S

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

## SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY  
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING  
STRIKEFORSIKRING

Amaliegade 33  
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

## PENSIONS FORSIKRINGS ANSTALTEN A/S



HAMMERENSGADE 6  
KØBENHAVN K. - C. 7809

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

KØBENHAVN K  
Telefon: 9246

Telegramadr.:  
MONTANAKUL



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

til INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDE

Øresundsvej 141. Telefon 5601. København S.  
Åmager 1483.

## TUBORG



GRØN  
eller  
RØD



Viking  
Kompasser  
Viking  
Loddemaskiner  
Chronometre  
Sekstanter  
Marinekikkerter

Indehavere  
SØLVER & SVARRER  
Norsk statsant. Kompassrettere  
Forlans U. Katalog

## CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. LEITH. GRANTON.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART



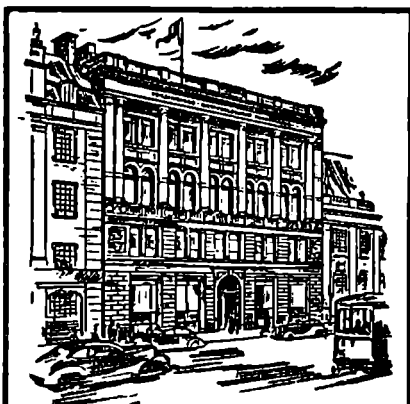
VERITAS  
OIL



Den store Succes



CARLSBERG  
GRAPE-TONIC



Tegn Deres  
Forsikringer  
i

**SKANDINAVIA**

Kongens Nytorv 6, København K.  
Telefon Central 9316

Vacuum Oil  
Company <sup>A</sup>/<sub>s</sub>

Smøreoliespecialister

## DANSKE HAVNE

## KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Langelliekajen 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 3,2 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Tegholmene 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,8—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Registratortonnagen + 12 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesensens 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 Havnevesensens Bøjer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsforbrødenheder o. s. v., Ind- og Udtagning af Ballast. Alle Afgifter undt. Knippelsbro-Agiffen er midlertidigt forhøjet med 25 pct.

Modereret Fartsafgift: for Rute-fartøjer og reparerende Fartøjer m. m.

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

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

Løsning og Lødning. I Frihavnen besorges Løsning og Lødning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Støveder-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet). Toldhavnen. Tordukke for Skibe op til ca. 158 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 13,000 Tons, Ophalingsbedding, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatorer og pneumatisk Kornlossapparater, 2 flydende Kraner til Loft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Loft af 75 Tons (Orlogsværftet), 7 faste Kraner til Loft indtil 25 Tons samt 2 private, faste Kraner (Burmeister & Wain) til Loft indtil 100 Tons.

Frihavnen. 7 Dampkraner til Loft indtil 8 Tons, 2 faste Kraner til Loft af 5 Tons og 42 bevægelige, elektriske Kraner til Loft af indtil 3 Tons. Moderne Kornlossapparat og moderne Fryserum. Vandforsyning ved Bolværk. Jernbane langs Kajerne

## FREDERIKSHAVN

Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 m; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 m. Havnepenge pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sejlfartøjer, reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1941. Kullydere dog ca. ¼ mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m<sup>3</sup>. Løsning og Lødning foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Tordokker indtil 95,7 Meters Længde, 2 Flydedokker med indtil 3900 Tons Bæreevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

## HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. Havnepenge (pr. N.R.T.) er for udenbys, maskindrevne Fartøjer: 25 Øre for Indg. og 25 Øre for Udg., for alle andre udenbys Fartøjer: 20 Øre for Indg. og 20 Øre for Udg. Reducerede Afgifter for reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Lods ved Havnen og i Fyrskibet »Lappegrund«. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastpenge: 4 Øre pr. N.R.T., Ballast ca. 5 Kr. pr. m<sup>3</sup>. Vand: i Havnen 1,75 à 2,00 Kr., paa Reden 4,00, alt pr. m<sup>3</sup>. Løsning og Lødning til faste Takster. 2 af Svitzers Bjergningsdampere er stationeret i Havnen. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havneparkhus. Moderne Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt, 2 Tordokker indtil 115 m Længde. Kraner til 80 T. Løfteevne.

## HORSENS

Vanddybde i Indsejllingsløbet og i Ny-Havn 6,90 m. Indsejllingsfarvandet vel afmærket, Havnen kan besjæles ogsaa om Natten. Ingen Lodstvang. Havneafgift: Fartøjer med Maskinkraft pr. N.R.T. for saavel Indg. som for Udg. 15 og 25 Øre for henholdsvis inden- og udenbys Fartøjer, de tilsvarende Afgifter for Fartøjer uden Maskinkraft 10 og 20 Øre. Vand: 1,50 Kr. pr. m<sup>3</sup>, dog mindst 5 Kr. ialt. 2 faste Kraner med henholdsvis 6 og 15 T. Løfteevne, 2 bevægelige Stykgodskraner med henholdsvis 1½ og 2½ T. Løfteevne samt 4 private Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Ophalingsbedding for mindre Fartøjer. Træskibsbyggeri og Motor- og Maskinfabrikker forefindes.

## NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 løb. m. Bolværk til større Skibe (5,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejllingen gunstig. Farvandene stærkt belyste. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejlsk. 24 Øre, Sejlsk. med Hjælpekrue 32 Øre. Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Varsafgift: Moderat. Bugsering efter Aftale. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderat. Afg. Ballastafg.: 4 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Løsn. og Lødn. besorges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor heler Havnen rundt, Kahlingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

## RUDKJØBING

Indsejllingsløbet Nord for Havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg.: Fartøjer forsynet med Maskinkraft over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 80 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 12 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lodstvang uden ved Bugsering (se Lods!). Bugsering faste billige Takster. Vand til Skibsbrug 3 Øre pr. R.-T., til Maskinbrug 2,50 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slinger benyttes. Løsnings- og Lødningsomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibssmedie. Ophalingsbedding til Skibe indtil 275 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

## ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande: I det 200 m brede uddybede Løb over Graadysbarren er der i fuld Bredder 7,5 m og i Fyrlinien 8,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Sluse-tærskelen 5,6 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,0—8,8 m, i Flskerhavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Flejtotønder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodstvang. Løspenge efter Dybgaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Vand til Skibe- og Maskinbrug 150 Øre pr. m<sup>3</sup>. — Løsning og Lødning: Løsning og Lødning besorges af herværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Flskerihavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen, Specielle Bassiner for Hyttetæde. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbedding for Fartøjer paa indtil 500 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

## FAABORG

Indsejllingsløbet 6,8 m. I Yderhavnen 6,8 m, i Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 30 Øre for Indg., 30 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodstvang. Vand: Dampskibe u. 800 R.T. 12 Kr., over 800 — 20 Kr. Sejlskibe 20—50 T. 2 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons i Inderhavnen. Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. ved Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 8

FREDAG 22. FEBRUAR 1946

53. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### NORDISK SKIBSREDERFORENING

Nordisk Skibsrederforening meddeler, at det af Foreningen tidligere udsendte Organ, det saakaldte Cirkulære, for Fremtiden vil komme til at hedde Nordisk Skibsrederforenings Medlemsblad.

Det sidste Cirkulære, Nr. 445, udkom den 30. Marts 1940, idet man under Besættelsen ikke mente, at der var nogen Grund til at udsende Cirkulærer, da de Sager, der var under Behandling, som Regel var af en saadan Natur, at de ikke egnede sig til Offentliggørelse, og først nu er Cirkulære Nr. 446 udkommet med Meddelelse om Navneforandringen.

Den første Generalforsamling siden Krigen holdtes som bekendt i Oslo i Slutningen af September i Fjor, og dengang blev Aarsberetningerne fremlagt for Aarene 1941—44.

Den Tonnage, der i 1939 blev repræsenteret af Foreningen, udgjorde 4.259.000 Br. Tons, var under Krigen sunket til 2.354.000 Br. Tons, men er dog i Løbet af 1945 atter steget noget, saa den den 26. September 1945 udgjorde ialt 2.470.426 Br. Tons.

### DANSK-BELGISK VAREUDVEKSLING

Der er i Bruxelles undertegnet en Tillægsprotokol til den dansk-belgiske Vareudvekslingsaftale.

Tillægsprotokollen indeholder Lister over de Varer, som den danske og den belgiske Regering vil give Ind- og Udførselstilladelser for i indeværende Aar. Da det for flere Varers Vedkommende ikke har været muligt allerede paa nuværende Tidspunkt at fastsætte Kontingenter for hele Aaret, har man gensidigt orienteret hinanden om foreliggende Ønsker, og Regeringsudvalget vil mødes senere paa Aaret for at aftale yderligere Kontingenter for Samhandelen.

Blandt de Varer, Danmark vil kunne indføre fra Belgien, og som udgør en Værdi af ca. 160 Mill. Kr., kan nævnes Jern- og Valseværksprodukter, Artikler og Arbejder af Jern og Staal, forskellige Metaller som Bly, Zink, Kobber og Tin, Sytraad, Garner af Kunstsilke, Hør og Bomuld, Metervarer af Uld og Bomuld, Bomuldsvarer, Møbelstoffer og Tæpper, Automobilringe og Slinger, Kemikalier, fotografiske Artikler, ægte Pergament, Marmor, ildfaste Materialer, Vinduesglas, Raaglas og Finér.

Blandt de Varer, Danmark vil udføre til Belgien, kan nævnes Smør, Æg, Oksekød og Hestekød, Spise- og Læggekartofler, Frø, Fisk og Mælkekonserves, Tarme, Blodalbumin, Blodpulver, Maltprodukter, Sukkerroesnitte, Øl, Huder og Skind, farmaceutiske Produkter, Kryolit, Tørelementer og Maskiner og Apparater. Værdien af de nu aftalte Udførselskontingenter andrager ca. 110 Mill. Kr.

### TRAFIKEN PAA KØBENHAVNS HAVN I 1945

I Følge en af Havnevæsenet udarbejdet Statistik anløb ialt 10,244 Skibe med en samlet Tonnage paa 1,856,862 N.R. Tons Københavns Havn i 1945.

Af disse Skibe ankom 8,400 Damp- og Motorskibe med en samlet Tonnage paa 1,027,258 N.R. Tons og 169 Sejlskibe med 20,413 N.R. Tons fra indenrigske Havne og 1,669 Damp- og Motorskibe med 807,728 N.R. Tons og 6 Sejlskibe med 1,463 N.R. Tons fra udenrigske Havne.

### MINISTRYGNINGEN

Marinens Pressetjeneste meddeler: I den forløbne Maaned Januar 1946 er der ikke under Ministrygning bragt Bundminer til Eksplosion i danske Farvande. Samme Maaned er 4 Skibe totalt havareret som Følge af Minesprængning, nemlig Fiskekutteren E 21 *Musse* af Esbjerg, der den 8. Januar minesprængtes og sank syd for Anholt, den svenske Motorsejler *Prins Carl*, der den 9. Januar minesprængtes og sank i Nærheden af Hals Barre ved Indsejlingen til Limfjorden. Fiskekutteren *Ella Grethe*, der den 24. Januar minesprængtes og sank 140 Sømil sydvest for Esbjerg, samt svensk Motorskib *Hugo*, der den 31. Januar minesprængtes i Nærheden af Rødby og senere sank under Forsøget paa at bjerge Skibet ind til Rødvig. Af Skibenes Besætninger omkom 1 Mand. Desuden har to Fiskekuttere bragt Miner til Detonation med deres Fiskegrejer uden selv at lide Skade. Antallet af totalforliste Skibe siden Kapitulationen er hermed oppe paa 20, hvoraf 3 er sprængt i de minestrøgne Ruter. Ialt er Antallet af Bundafstandsminer sprængt og strøget siden Krigens Begyndelse oppe paa 1089.

Medio Marts paabegyndes Arbejdet med Strygning af den store Skagerakspærring, der bestaar af forankrede Miner. Arbejdet vil blive udført af tyske Ministrygere med tysk Besætning, men under dansk Ledelse.

Følgende Arbejder er blevet udført eller har været under Udførelse: Ny Rute vest om Hjelm, Sikkerhedsstrygning syd for Fyn og i Smaalandsfarvandene, Arealstrygning i den nordlige Del af Sundet mellem Nordsjællands Nordøstkyst og svensk Territorialfarvand af Hensyn til de vanskelige Navigationsforhold for Skibsfarten i Tilfælde af Isgang eller Isdrift i dette Omraade, Sideruten til Ballen Havn paa Samsø, Vejle Fjord samt Statsbanernes Svajeplads paa Kalundborg—Aarhus-Færgen ved Koldbykaas paa Samsø.

### DANSKE SØMÆNDS HJEMKOMST

26 danske Sømænd, som under hele Krigen har sejlet for de Allierede, er vendt hjem til Danmark efter 6 Aars Fraværelse. De ankom til København med Det Forenedes Damper *Hroar* fra England og blev paa Toldboden modtaget af Slægt og Venner i stort Tal.

Blandt de hjemvendende var Kaptajn N. E. Bom, Nordre Frihavnsgade 12. Ved Krigsudbrudet var han 1. Styrmand i Ø.K.s Motorskib *Malaya*, der blev sænket i Nordatlantehavet i 1941, og han blev derefter Fører af samme Selskabs Motorskib *Chile*, der blev sænket i Sydatlanten i Juni 1942. Ved denne Lejlighed omkom fem Mand, medens Resten efter 12 Timers Forløb blev reddet af et engelsk Skib. Kaptajn Bom blev derefter Fører af den engelske s.s. *Fort Gaspereau* og fik en overvejende dansk Besætning, hvoriblandt 1. Styrmand *Henry Hansen*, Telegrafist *Kaj Juul Christensen* og Hovmester *Carlsen* fra Chile. De kom alle med hjem. Skibet sejlede hovedsagelig med Tropper og Krigsfornødenheder til forskellige Dele af Stillehavet, men gjorde dog ogsaa Afstikkere til de europæiske Krigsskuepladser. Det var saaledes med ved Invasionerne paa Sicilien og i Sydfrankrig.

Af Besætningen fra *Fort Gaspereau* medfulgte desuden Maskinchefen, 1. Maskinmester *Niels Lillemose*, 2. Maskinmester *Aage Frederiksen*, 3. Maskinmester *Haakonsson*, 4. Maskinmester *A. Straszak* og Donkeymand *Aksel Christensen*. De øvrige hjemvendende havde gjort Tjeneste i andre Skibe i allieret Fart.

**HAVNEDIREKTØR F. W. H. LAUB MINDES**

Den 16. Februar 1945 blev Københavns Havnedirektør, *F. W. H. Laub*, dræbt ved Skydning i sit Hjem paa Henningsensvej i Hellerup. I Anledning af Aarsdagen for Drabet, der var et Clearingmord, har Repræsentanter for Rederiet *Norden*, i hvis Bestyrelse Havnedirektøren havde Sæde, nedlagt en Krans paa *F. W. H. Laubs* Grav i Hellerup. Tilstedeværende ved Højtideligheden var Direktør *Peter de Nully Brown*, Kommandørkaptajn, Kammerherre *Vest* og Direktør *Vilhelm Nielsen*.

**FORSTANDER H. GILLE MINDES**

Den 17. Februar samledes Direktionen for Københavns Maskinskole, Repræsentanter for Lærerstand og Eleverne ved Forstander *Gilles* Grav paa Bispebjerg Kirkegaard for at afsløre en Mindesten med et Relief, udført af Billedhuggeren *Luckow Nielsen*.

Inden Monumentet, der var dækket af Dannebrog, blev afsløret, holdt Borgmester *Bindslev* en smuk Tale, hvori han karakteriserede Forstander *Gille* som et elskeligt og afholdt Menneske, hvis meningsløse Død maatte forekomme en særlig oprørende Tragedie.

**s.s. GUNHILD**

10 krigshærgede Lande i Europa — deriblandt Danmark og Norge — har gennem den amerikanske Militærregering i Tyskland krævet udleveret en lang Række Ejendele og Værdier, som de nazistiske Besættelsestropper har røvet eller paa anden Maade tilegnet sig fra de paagældende Lande under Krigen. Det drejer sig om ialt 600 Krav til et samlet Beløb af flere Milliarder Dollars.

Det første officielle Krav fra Danmarks Side drejer sig om Tilbagegivelsen af Damperen »*Gunhild*«, som sank i Bremens Havn i August 1944, mens den lastede Koks. Skibet er senere blevet hævet, og Danmark har nu nedlagt Paastand om at faa det udleveret.

**GENERALFORSAMLING I DEN ALM. DANSKE SKIBSFØRERFORENING**

Den alm. danske Skibsførerforening holdt den 19. Februar sin ordinære Generalforsamling i Odd Fellow Palæet. Det var den første Generalforsamling efter Krigen, og blandt de tilstedeværende Medlemmer var der mange af de danske Kaptajner, der i Besættelsestiden befandt sig udenfor Spærringen og tjente de Allieredes Sag. En af dem, tidligere Bestyrelsesmedlem, Kaptajn *H. C. Røder*, Hellerup, der allerede i 1940 gennem London Radio opfordrede alle danske Sømand ude i den frie Verden til at slutte sig til de Allierede, var paa Mødet Genstand for hjertelig Hyldelse fra sine Kollegers Side.

Kaptajn *H. P. Hagelberg* bød, efter at have foreslaaet Afsendelse af et Telegram til Kongen, Medlemmerne velkommen, særlig de, der mødte første Gang efter mange Aars Fraværelse, og mindedes dem, der satte Livet til i dansk eller allieret Tjeneste til Fædrelandets Vel.

— Af de ca. 3000 danske Søfarende, der er vendt hjem, er 78 Skibsførere, fortsatte Formanden. Vi har været glade ved at se dem og hjælpe dem, og jeg benytter Lejligheden til at takke Handelsministeriet, hvis særlige Kontor for Ordning af de Hjemvendtes Ferierettigheder m. m. har virket fortræffeligt.

Af Aarsberetningen fremgik det bl. a., at 62 af de godt 1400 danske Søfolk, som omkom under Krigen, var Skibsførere.

Efter den 9. April 1940, hvor Forbindelsen mellem de udeværende Søfolk og deres hjemlige Organisationer blev afbrudt, efterkom mange danske Officerer en Opfordring fra Merchant Navy Officers' Federation i London om at indmelde sig i denne Forening, men da dennes Hovedkontor den 10. Maj 1941 blev bombet, blev alle dens Dokumenter og Regnskaber ødelagt. Fra samme Dag oprettedes derefter selvstændige na-

tionale Foreninger indenfor Rammerne af den internationale Skibsofficersforening »IMMOA«, og til Leder af den danske Afdeling ansatte Hovedforeningen Kaptajn *W. Bendtsen*. Omkring 1. Juli 1941 oprettedes saa den danske »Pool« i Newcastle, og her virkede Kaptajn *Bendtsen* som Forretningsfører indtil den 1. Februar 1943, da de danske Skibsofficerer selv overtog Varetagelsen af deres egne Anliggender, dog stadig tilknyttet IMMOA.

Skibsførerforeningen har fortsat sit Arbejde for en Forbedring af Medlemmernes Pensionsforhold, og i flere Rederier er der opnaaet Forbedringer eller Tilsgagn herom, bl. a. ved Forhøjelse af Præmien til 12 pCt. af 12.000 Kr. med Halvparten fra hver, selvom den pensionsgivende Gage ligger under 12.000 Kr. I Beretningen redegøres for Forhandlingerne angaaende Laaneordningens Afvikling, og der menes at være Mulighed for, at Handelsminister *Villemoes* snart vil forelægge det oprindelige Forslag med visse Ændringer. Som bekendt gaar Forslaget i sine Hovedtræk ud paa, at Forskellen mellem de danske Søfolks Indtjening i allieret Fart og den Indkomst, de vilde have haft i dansk Tjeneste, skal udbetales dem som Hædersgave af den danske Stat og fortrinsvis benyttes til Afvikling af Laanene.

Til Bestyrelsen genvalgte Viceformanden, Kaptajn *C. H. Andersen*, Kaptajn *Antoni Rasmussen* og Kaptajn *K. H. Svan* (alle farende) og af ikke-farende Kaptajn, Søassurance-Ekspert *K. H. Christensen*, Formanden, Kaptajn *H. P. Hagelberg*, Kaptajn *E. Lerche-Jørgensen* og Kaptajn *A. H. Posselt*. Nyvalgt blev Kaptajnerne *H. C. A. Fischer*, Dansk-Fransk, *H. C. Groth*, D.D.P.A., *J. P. Hansen*, »Vesterhavet« og *J. A. Rømer*, Dpsk. paa Bornholm af 1866 (alle farende). Som Revisorer genvalgte Kaptajnerne *Peter Nielsen* og *P. Aggerholm*.

**FRA SVENSKER VÆRFTER**

Den 12. Februar søsattes paa Lindholmens Varv et Dampskib til Rederiet *O. F. Ahlmark & Co.* i Karlstad. Skibet, der fik Navnet *Unden*, er paa 2200 Tons d.w. og er bygget som »Easy trimmer« med Poop, Halvdæk, Bro og Bak og forsynet med frem-springende Slævn og med Krydserhæk. Det bygges til Lloyds højeste Klasse med Isforstærkning og udrustes til Oceanfart i Overensstemmelse med Svenska Fartygsinspektionens og Board of Trades Forskrifter.

Skibets Hoveddimensioner er følgende: Længde 260', Bredde 40' 8", Dybde til Hoveddæk 17' 6", Middeldybgaende 15' 7".

Fremdrivningsmaskineriet bestaar af en Tregangsdampmaskine kombineret med Turbokompressor og udvikler normalt 1,100 IHK ved 97 Om/Min.

Skibet er bygget med speciel Hensyntagen til Sejlad paa *Vänern* og til at kunne medtage størst mulig Lastemængde der. Endvidere bliver der sat meget ind paa at gøre Beboelsen saa komfortabel og rummelig som mulig, bl. a. faar Besætningen 2-Mandskahytter og særskilt Messe.

**DET FRANSEKE TRANSPORTVÆSEN**

Der er blevet nedsat en Transportkommission i Frankrig under Ledelse af Trafikminister *Jules Moch* med den Opgave at bringe det franske Transportvæsen paa Fode igen efter Krigens Ødelæggelser, og Deputeretkammeret har stillet et Beløb paa 180 Milliarder Francs til Raadighed til Løsningen af denne Opgave. Denne Sum skal fordeles til Jernbaner, Landeveje, Havne, Luftfart og Skibsfart. *M. Anduze-Faris* er blevet udnævnt til Generalsekretær for Søfarten.

*M. Moch* har givet Oplysninger om, at de franske Havnes Kapacitet for Øjeblikket kun udgør 50—88 pCt. af Førkrigstidens Kapacitet, hvorfor det er bydende nødvendigt at genopbygge dem snarest muligt. Handelsflaaden bestod i 1939 af ca. 3 Mill. Tons mod 800,000 Tons ved Befrielsen. Efter dette Tids-

## Ugens Fragtberetning.

Der ventes stadig paa den officielle Meddelelse om UMA's definitive Ophør den 2. Marts, men nu da de forskellige Regeringer, der er tilsluttede UMA, har faaet Underrettelse om de Aftaler, der blev truffet paa London-Mødet, kan det vel ikke vare længe, førend der foreligger en officiel Tilkendegivelse herom. Hvorledes Udviklingen paa Fragtmarkedet vil forme sig efter 2. Marts, er det stadig vanskeligt at danne sig noget holdbart Skøn over, men om nogen radikal Ændring i de Rater, der er raadende i Øjeblikket bliver der næppe Tale.

Paa de oversøiske Markeder er der stadig Anvendelse for mange Skibe, men saavel blandt Redere som blandt Købmænd kan der spores en vis Utilbøjelighed til at gøre Forretninger. Det forefalder, som om saavel den ene som den anden Part ikke er rigtig klar over, hvor Rateniveauet skal ligge. Som et Exempel paa den øjeblikkelige Usikkerhed kan nævnes, at en Sukkerlast fra Cuba til Montevideo af en New Yorker Mægler blev noteret til en Fragtrate af \$20. Tonnage anstilledes herfor til \$25, men næste Dag kom Befragterne tilbage og meddelte, at de nu ikke vilde betale mere end \$15, og der blev naturligvis ingen Bukser ud af det Skind. I det store og hele synes Befragterne, der opererer paa de oversøiske Markeder dog at være indstillet paa, at det nuværende Rateniveau vil holde et Stykke Tid fremover.

Om Dagens Markeder er der iøvrigt kun faa Nyheder. UMA har foretaget forskellige Ændringer i de gældende Rater, men ingen af disse er af større Betydning. Der er sluttet adskillige Skibe i Transatlantisk Fart for Kul, Korn o. s. v. fra Canada og Northern Range til forskellige europæiske Destinationer, ligesom Sukkerfarten fra Cuba til UK./Cont. har faaet nye Tonnagetildelinger. For Lastning efter UMA noteres forskellige transatlantiske Ordre, saasom Kul fra Hampton Roads til Rotterdam eller Amsterdam, hvorfor der ikke nævnes nogen Rate. Mel i Sække fra New York eller Philadelphia til Lissabon indikerer \$23 for

April Lastning. Fra Hampton Roads sluttet stadig Kul til Vestindien og Sydamerika til uændrede Rater. Sukker fra Cuba til Northern Range eller Golfen og Malm fra Brasilien til U.S. Atlantic er uforandrede. Fra Rio til Sydney CB. er der en Kontrakt i Markedet for 50.000 Ts. Malm begyndende 15. Marts til \$6.50 med hurtige Expeditioner. Fra Chile søges Tonnage for Salpeter til Alexandria til \$21.50 for Marts/April og Maj Lastning. Fra Puget Sound noteres nu de første Lumber Laster til Østen, Til Shanghai bydes saaledes \$25 pr. Mille Fod. — 1500 Stds. Trælaster fra Vancouver til Beyrouth og Haifa indikerer \$125 pr. Std.

River Plate søger stadig Tonnage for Korn og Foderstoffer til forskellige europæiske Destinationer. Til Danmark er sluttet igen til 95/, og til Lissabon søges Tonnage for prompt Lastning, men for sidstnævnte Ordre nævnes ingen Rate.

De øvrige oversøiske Markeder er uden større Ændringer.

Paa Timechartermarkedet er der stadig livlig Efterspørgsel efter Tonnage, saavel for Trips, korte Perioder og til 2—3 Aar. De første Ordre for Vestindia Fart er nu ogsaa fremme, bl. a. indikeres \$6 for 1—2 Rundture, Levering og Tilbagelevering USNH for 4000 Tonner. For 8000 Ts. Motorskib, a. 12 Mil bydes \$5 for 3—4 Maaneder, Levering og Tilbagelevering USNH, for samme Skib indikeres \$4.25 for 15—18 Maaneder, Levering og Tilbagelevering USNH.

Paa de europæiske Markeder er der stadig meget at gøre. Laster til og fra Middelhavet lægger Beslag paa et betydeligt Antal Skibe, hvorimod, iflg. Sagens Natur, Østersømarkederne er ret rolige, selv om der dog stadig findes en Del Malm fra Oxeløundet til UK. Raterne for disse Laster er blevet reduceret med ca. 10 pCt. Iøvrigt sluttet der stadig Tonnage for Kul fra saavel UK. som fra Emden til Danmark, og det ventes, at Kulimporten fra Polen til Danmark snart vil komme igang igen.

punkt er der blevet bjerget og repareret 200,000 Tons og da der yderligere er indkøbt Skibe fra Udlandet opgaar Landets totale Tonnage i Dag til ca. 1,400,000 Tons. Paa Grund af Tonnagemanglen har Frankrig i 1945 maattet betale ca. \$300 Mill. i Fragter til Udlandet, og for 1946 regner man endda med \$550 Mill.

Totalimporten, der i Januar 1945 opgik til 32,000 Tons pr. Maaned, passerede Oktober 1945 de 1,255,000 Tons, og man haaber, at den i 1946 vil overstige 2 Mill. Tons pr. Maaned.

Skønt der efter Krigsafslutningen er blevet sat et stort Arbejde ind for at forbedre det franske Transportvæsen, er dettes Kapacitet endnu kun Halvdelen af, hvad den var før Krigen.

### DANSK SKIBSTYPER TIL ØSTERSØFARTEN

ack-Rederiet har ladet udarbejde en ny Skibstype af kombinerede Passager- og Fragtskibe til Fart paa Østersølandene om Sommeren og Middelhavet om Vinteren. Den nye Type faar en Længde af 500' med et Dybgaende paa 30' og skal kunne gaa med 18 Knob.

Skibene, der bliver paa 9000 Tons d.w., skal kunne medføre 85 Passagerer.

### SKIBSSALGS-MARKEDET

Firmaet Otto Danielsen meddeler: En levende Interesse for Erhvervelsen af Tonnage gør sig for Tiden gældende. Medens en vis Reservation var fremtrædende umiddelbart efter Krigens Ophør og

de følgende Maaneder derefter, har dette nu ændret sig, og Forespørgslen efter Tonnage er blevet meget livlig. Desværre er Danmark i Lighed med flere andre europæiske Lande til en vis Grad forhindret fra at erhverve Tonnage ude fra, idet der mere og mere gaas over til at stipulere Betaling i 'hard currency', Dollars, svenske Kroner eller Svejtser-Francis, og det maa anses for udelukket, at Myndighederne, som Følge af den store Mangel, der raader i Landet paa denne Valuta, vil kunne bevilge Importtilladelse af Tonnage, saalænge der fordres Betaling i disse Møntsorter.

Yderligere to Hansa Baade er blevet afhændet fornylig til lokalt Rederi. Det drejer sig om s.s. *Vosnæs* og *Bognæs*, som er blevet overtaget af Det Dansk-Franske Dampskibsselskab A/S, København, for en Pris af Kr. 3.000.000 pr. Baad. Af danske Hansa Baade resterer nu kun: *Kegnæs*, *Stensnæs*, *Gudnæs*, *Fornæs* og *Dyrnæs*, men Forhandlinger paagaar og det kan forventes, at Hansa Programmet for de danske Hansa Baades Vedkommende snart vil være realiseret. Derefter kommer saa Afhændelsen af de for tysk Regning kontraherede Hansa Baade, som er blevet overtaget af den danske Stat.

De to hollandske Motorskibe *Prinsess Beatrix* og *West Vlaanderen*, som befandt sig i Neksø Havn under tysk Flag, da Havnen blev bombarderet af Russerne, og blev sænket og senere bjerget af Svitzers Bjergnings Entreprise, er af de hollandske Myndigheder blevet solgt til danske Købere.

m.s. *Prinsess Beatrix*, der laster 480 Tons d.w. og er bygget af Staal 1940, forsynet med 300 H.K. Diesel-



motor, er solgt for Kr. 53.000, og m.s. *West Vlaanderen*, ca. 500 Tons d.w., bygget af Staal 1927 og forsynet med 200 HK Dieselmotor, blev betalt med Kr. 130.000.

Det er Meningen at bygge Skibene om ved dansk Værft og eventuelt forsyne dem med nye og kraftigere Dieselmotorer.

To danske Fiskekuttere, *Oakland* og *Rus*, bygget henholdsvis 1942 og 1943, er gennem UNRRA blevet solgt til Polen for ca. Kr. 100.000 pr. Kutter.

Der fremkommer nu Tilbud fra kanadiske Værfter paa Bygning af Tonnage, og der stipuleres Levering fra 6—9 Maaneder. Bl. a. foreligger der Tilbud paa Levering ca. 3600 Tons d.w. open shelterdecker med Dimensioner: 314/290' × 46' × 27' mld., ca 200.000 Kbf. grain, 4 store Luger, 8 Spil og 8 Bomme, Plads til 12 Passagerer, Tregangsmaskiner paa 2000 H.K., beregnet at give en Fart af 12 Knob paa 17 Tons. Skibet kan ogsaa leveres med Dieselmotorer. Skibet vil iøvrigt blive isforstærket og udstyret med elektrisk Lys, Radio, Radiotelefon, Pejleapparat og Bronceskrue. Prisen for en saadan Baad andrager 590.000 kanadiske Dollars leveret som Damper, henholdsvis 715.000 kanadiske Dollars leveret som Dieselmotorskib.

#### SKIBSFØRERFORENINGENS FORMAND FEJRER 25 AARS JUBILÆUM

**F**redag den 1. Marts kan Den alm. danske Skibsførerforenings Formand, Kaptajn *H. P. Hagelberg*, fejre 25-Aars Jubilæum som Foreningens Formand, og vil sikkert i den Anledning blive fejret efter Fortjeneste af store og vide Kredse som en Tak for den Indsats, han gennem et kvart Sekel har ydet sin Forening og derigennem dansk Skibsfart.

Kaptajn Hagelberg havde en lang og afvekslende Karriere som en Søens Mand bag sig, da han den 1. Marts 1921 overtog Formandsposten i den højtansete Forening efter Kaptajn *O. Thorsøe*, og i Aarene, der fulgte, har ikke alene Foreningen, men ogsaa den danske Stat forstaaet at drage Nytte af hans store gennem Livet paa Søen og i Land indhøstede Erfaring og Indsigt i Søfartens mangeartede Problemer.

Det kan saaledes nævnes, at Kaptajn Hagelberg i sin Egenskab af Formand for Skibsførerforeningen i de forløbne 25 Aar har været den danske Regerings Delegerede ved følgende Konferencer og Kommissioner:

Skibstilsynskonferencen i København 1925, Radiokonferencen i Stockholm 1926, Den 13. internationale Arbejdskonference i Geneve 1929, Sikkerhedskonferencen i London 1929, Lasteliniekonferencen i London 1930, Den internationale Konference vedrørende Arbejdstiden til Søs i Geneve 1935, og nu sidst Raadgiver ved den forberedende tekniske Søfartskonference i København November/December 1945.

Kaptajn Hagelberg har været Medlem af Sø- og Handelsretten i København fra 1922 til 1925 og er nu søkyndigt Medlem af Sretten i Nordre Birk.

Han er Medlem af Søfartsraadet, Pensionsforsikringsanstaltens Repræsentantskab, Kronborgmusæets Komité, Forhøringsraadet og Bestyrelsesmedlem i Foreningen til Søfartens Fremme, Skoleskibet »Georg Stage«, Statsskoleskibet »Danmark«, Søfartens Bibliotek, »Navigatørernes Hus«, C. K. Hansens Pensionskasse, Nordiske Navigatorerkongresser, hvis Formand han var i en Aarrække.

Endvidere har han været Medlem af Redningskommissionen i 1925, Bemandingskommissionen og Skibstilsynsudvalget.

Kaptajn H. P. Hagelberg er Ridder af Dannebrog og Dannebrogsmænd.

#### DE FINSKE HYRER

**I** et finsk Regeringsmøde fornylig behandledes Konflikten mellem Styrmandene paa Skibe i Langfart og Rederne, og de Lønforslag, som Parterne var enedes om, godkendtes. Resultatet er, at Styrmandslønnen

gerne forhojtes med 50 pCt. Hvad Arbejdstiden angaar, anbefalede Regeringen, at man udsatte Afgørelsen, indtil de tilsvarende Problemer er blevet løst ved den internationale Søfartskonference i Sommer i Seattle. Hvorledes Styrmandene stiller sig hertil, er endnu ikke klarlagt, men sandsynligvis bliver der i hvert Fald ikke Tale om Strejke. Ogsaa Maskinisterne fik ialt væsentligt samme Forhøjelse som Styrmandene, men det oplyses, at de ikke er tilfredse hermed.

#### DEN NORSKE KOFFARDIFART

**D**en Komité, der er nedsat for at udfærdige en Afgørelse med Rederne for Brugen af den norske Handelsflaade under Krigen, har nu afgivet Indstilling. Det drejer sig om en vægtig Betænkning, der opgør Flaadens Nettofortjeneste til 2,2 Milliarder Kr., hvortil kommer Forliserstatningerne paa 1,4 Milliard. Om Betænkningens Enkeltheder kan i Øjeblikket intet oplyses, men iøvrigt gaar man ud fra, at Behandlingen af Betænkningen vil vare et Par Uger.

#### FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

##### Dødsfald

Den tidligere Lods ved Københavns Lodseri, *Carl Steffensen*, der nu havde sit Hjem i Dragør, er død 75 Aar gammel.

Lods Steffensen var født i Dragør, hvor Faderen virkede som Lods. Han kom til Søs som 14-Aars Dreng med en tremastet Skonnert fra Fødebyen, og efter at have taget sine nautiske Eksaminer sejlede han en kort Tid paa Langfart med de store Sejlere. I 1894 ansattes han ved Københavns Lodseri, hvor han gjorde Tjeneste i en lang Række Aar.

##### Søfolks Stemmeafgivning

Søfolk og Fiskere har Adgang til at afgive deres Stemme til Kommunevalgene paa Toldkammeret, hvis de befinder sig til Søs paa Valgdagen. Sømanden eller Fiskeren kan fra 3 Uger før Valget — altsaa fra den 19. ds. — indfinde sig paa Toldkammeret medtagende sin Søfarts- eller Afregningsbog, hvorefter han kan faa Lejlighed til at afgive sin Stemme, hvis han erklærer, at han vil være paa Søen eller i Udlandet paa Valgdagen.

##### Mommark-Ruten

Efter hvad »Sønderjyden« meddeler, har Statsbanerne under Overvejelse at sætte en ny Færge ind paa Mommark Ruten. Interessen samler sig om Dampfærgerne »Orhoved«, som tidligere sejlede mellem Masnedø og Vordingborg. Denne Færge kan gaa ind i Færgelejerne, og den er betydelig mere rummelig end »Mommark«, men Sejltiden vil blive forlænget med 10 Minutter, da »Orhoved« har knap saa stor Marchhastighed som »Mommark«.

##### »Hans Mærsk« er bjærget

Det er lykkedes Svitzers to Bjærningsdampere *Garm* og *Freja* at bjærge A. P. Møllers Damper *Hans Mærsk*, der stod haardt paa Grunden udfor Vestborg Fyr paa Samsø paa Rejse fra Emden til Odense med 3000 Tons Kul. Flotbringelsen fandt først Sted, efter at en Del af Kullasten var overført til Dampløgteren *Frigga*.

*Hans Mærsk* er nu af *Freja* blevet bugseret ind til Odense Fjord for Dykkerundersøgelse.

##### Nybygning fra Flensborg Skibsværft

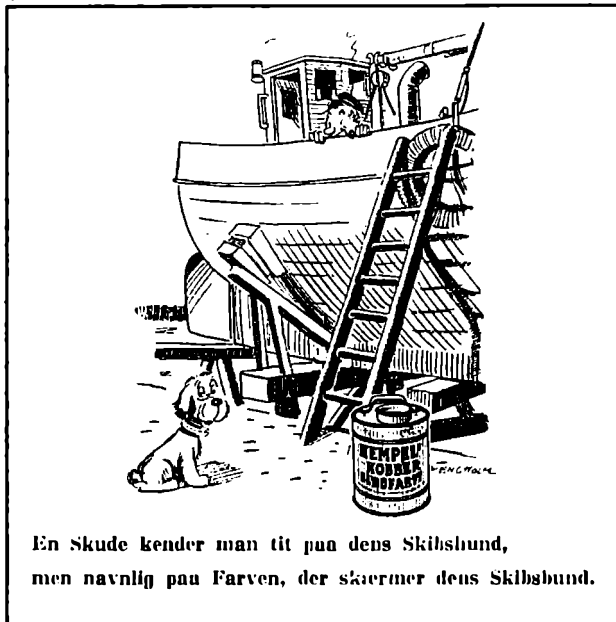
Fra Flensborg Skibsværft søsattes forleden den første Nybygning efter Krigens Afslutning. Det var en 5000 Tons Damper bygget til et Flensborg-Rederi. Under Krigen byggede Værftet Undervandsbaade, men helliger sig nu atter Bygning af Handelsskibe. Nybygningen er Nr. 2 i en Byggeserie paa 3 Skibe, hvoraf det første løb af Stabelen i Februar 1945 og nu er under Færdigbygning. Nr. 3 er endnu paa Bedding og ventes søsat om ca. 3 Maaneder.

##### S/S Thyra

Dampskibsselskabet Progress' Damper *Thyra* har siden November i Fjor gennemgaaet en omfattende Ombygning og Modernisering ved Svendborg Skibsværft. Blandt andet er Mandskabets Behøvelsforhold ombord forbedret og moderniseret. *Thyra* er nu færdig fra Værftet og afgaaet til Sverige for at laste til Holland.

##### Ny norsk Trawlertype

I en Samtale med »Aftenposten« oplyser Skibsreder Christoffer Hannevig, at han netop har taget Patent paa en ny Trawlertype. Det er et Træskib paa 208 Fod og med Plads til 45 Mand. Farten bliver med Last paa 15 Knob.



En Skude kender man tit paa dens Skilshund, men navnlig paa Farven, der skærmer dens Skilshund.

og takket være Farten og den særlige Konstruktion, vil Trawleren kunne bringe friske Kvalitetsvarer i Land.

Det helt nye er Bygningen af Trawlere i Afdelinger. I Modsætning til den sædvanlige Skibsbygning, hvor der bygges med Kølen ned, bliver Skroget bygget med Kølen op. Det bygges i 6 Afdelinger, og saasnart disse er færdige til at sættes sammen, løftes de med Kraner og gøres færdige. Fremstillingsmaanden bliver meget billigere end den sædvanlige, udtaler Skibsrederen.

#### Nyt svensk Bjergningsskib

Neptunholaget har et nyt Bjergningsskib under Bygning hos Cochrane & Sons i Selby, England. Skibet vil blive et af de kraftigste og bedst udrusede Bjergningsskibe i Østersøen, hvor dets Hovedarbejdsfelt vil komme til at ligge.

Skibet har følgende Hoveddimensioner: Længde 37,25 m, Brede 8,38 m, Dybgaaende 4,11 m. Maskinkraften bliver paa ca. 1000 IHK. Det bliver udstyret med det mest moderne Bjergningsudstyr, i hvilket der bl. a. indgaar en fast Bjergningspumpe med en Kapacitet paa 2400 Tons pr. Time samt forskellige transportable Pumper med en samlet Kapacitet paa 2000 Tons pr. Time. Skibet bliver endvidere forsynet med faste og transportable Kompressorer og med Udrustning til elektrisk Svejsning saavel over som under Vandet og til Skæring under Vandet, ligesom det faar installeret Ekkolod, Radiotelefon m. m.

#### Sveaborg stærkt havareret

Det store svenske Tankskib Sveaborg, der som bekendt blev alvorligt beskadiget ved en Eksplosion d. 27. December f. A., da det laa i Havnen i Texas City, har nu i længere Tid ligget ved Værft i Galveston og ventet paa at kunne komme i Tørdok. Skaderne paa Skibet er meget betydelige særlig i Agterskibet, hvor der er slaaet et stort Hul i selve Yderklædningen.

#### Fransk Femaarsplan

Det store franske Rederi Compagnie Generale Transatlantique agter, efter hvad dets Præsident, M. Jean Marie, meddeler, at sætte et Femaarsprogram for Nybygninger i Kraft. Programmet omfatter bl. a. Bygningen af syv hurtige Passagerskibe paa mellem 28.000 Tons og 43.000 Tons.

Tre af disse Skibe skal sættes ind paa den nordatlantiske Route, to paa den vestindiske og to i Middelhavet. Skibene skal antagelig delvis bygges i Udlandet, enten i U.S.A. eller i Canada.

#### Fra Skibsregisteret

Aktieselskabet Dampskibsselskabet »København« af København. Under 31. Januar 1946 har Handelsministeriet i Medfør af Lov Nr. 331 af 12. Juli 1945 udnævnt: Direktør Immanuel Strand, Strandhøjgaard pr. Vejby, og Højesteressagfører Ejnar Dankvarl Andreas Richter, Ny Vester-

gade 1, København, til Administratorer i Selskabet. Selskabets Vedtægter er suspenderet, hvorved Selskabets Bestyrelse og Direktør er fratruddet. Selskabet tegnes — derunder ved Afhændelse og Pantsætning af fast Ejendom — af Administratorerne i Forening.

Aktieselskabet Øernes Dampskibsselskab, Søby.

Skorstenmærke: Et hvidt Bælte imellem to røde Bælter paa sort Skorsten. Det hvide Bælte er dobbelt saa bredt som hvert af de røde. I det hvide Bælte paa hver Side Bogstaverne ØD i sort.

Kontorflag: Stutflag, der ved vandrette Grænselinier er delt i tre Felter, af hvilke de yderste er røde, det midterste hvidt. I det hvide Felt, der er dobbelt saa bredt som hvert af de røde, Bogstaverne ØD i sort.

#### Ændringer i Aktieselskabsregisteret

Rederiet »Odin« A/S af Odense. Under 4. December 1945 er Selskabet traadt i Likvidation. Bestyrelsen og den koresponderende Reder er fratruddet. Til Likvidatorer er valgt: Sagfører Euchen Carl August Sophus Larsen, Vesterbergsgade 8—10, Farvehandler Peter Hansen Svendsen, Nørregade 31, begge af Odense. Selskabet tegnes — derunder ved Afhændelse og Pantsætning af fast Ejendom — af Likvidatorerne i Forening.

»Dansk Fragtkontor, Aktieselskab« af København. Under 4. December 1945 er Selskabets Vedtægter ændrede. Selskabets Formaal er at drive Befragtning, Klarering, Dampskibsekspektion, Formidling af Assurancer, Køb og Salg af Tonnage samt Havari-Agentur, Spedition og Handel. K. L. Svendsen, O. Weybye-Lassen er udtraadt af og Medlem af Direktionen S. A. H. Lauritsen samt Fru Kirsten Bidsted, Strandboulevard 9, København, er indtraadt i Bestyrelsen. H. E. U. Bidsted er udtraadt af og Direktør Alfred Frederik Oxholm Holck, Puggaardsgade 2, København, er indtraadt i Direktionen.

#### Anmeldelse.

Forlaget *Normann Zeuthen*, der som Specialitet har Udsendelsen af Farvelitografier, har fornylig udsendt et nyt Blad, denne Gang en fortrinlig Gengivelse af C. F. Sørensens bekendte, pragtfulde Maleri: *Fregatten Jylland under Island*.

Det nye Litografi, der paa en smuk og værdig Maade indgaar i den efterhaanden lange Række af Farvelitografier, som Forlaget har udsendt, er udført af Egmont H. Petersens kgl. Hof-Bogtrykkeri, og vil sikkert finde stor og fortjent Udbredelse vel ikke mindst blandt Søens Folk, som ikke kan undgaa at blive grebet af C. F. Sørensens skønne Kunstværk, der saa glimrende skildrer det Hav, de er Dus med.

## PERSONALIA

#### Afsked

Skibsinspektør af 2. Grad under Statens Skibstilsyn *Thomas Gideon* har erholdt Afsked i Naade og med Pension.

#### 50 Aar

Søndag den 25. Februar fylder Fører i Østasiatisk Kompagni, Kaptajn *Hjernerum*, 50 Aar. Kaptajn Hjernerum er Fører af Selskabets M/S *Kina*, der fornylig har været i København med en Ladning Kul fra Baltimore.

#### Søværnet

Hans Majestæt Kongen har resolveret som følger:

Under 13. d. M.: Kontorchef i Marineministeriet *Axel Niels Christian Iuel*, R. af D. og Dbmd., meddeles der efter Ansøgning Afsked i Naade paa Grund af Svagelighed fra Udgangen af Februar d. A. at regne med Pension efter Tjenestemandsløven.

Under samme Dato: Orlogskaptajn *Aage Linde* udnævnes til Kontorchef i Marineministeriet fra den 1ste Marts d. A. at regne, idet Orlogskaptajnen fra s. D. sættes i over-talig Nummer.

Under samme Dato: Kaptajnløjtnant *Otto Lave Wilhelm Marckmann* udnævnes til Orlogskaptajn og Søløjtnant af 1ste Grad *Kai Niels Peter Johansen* til Kaptajnløjtnant fra den 1ste Marts d. A. at regne.

Midlertidig Kaptajnløjtnant i Reserven *Gotfred Stallknecht* er der efter Ansøgning meddelt Afsked fra Udgangen af Februar d. A. at regne.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør:

KAY JUNGEBSEN

Telefon »Central 17030

samt paa alle Postkontorer

# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

AKTIESELSKABET

## HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftets«

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

NYBYGNINGER

SKIBS- MASKIN- OG  
KEDELREPARATION

## Aalborg Værft A/S

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

## SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY  
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING  
STRIKEFORSIKRING

Amaliegade 33  
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

Dampskibsaktieselskabet

## „Progress“

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-Adr.: »Mariusons«

Telefon Central 12057

## DANSKE LLOYD

Holmens Kanal 42

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

## MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETER

KØBENHAVN K  
Telefon: 9246

Telegramadr.:  
MONTANAKUL

## SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

## NORDHAVNS-VÆRFTET A/S

KØBENHAVN

## AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER



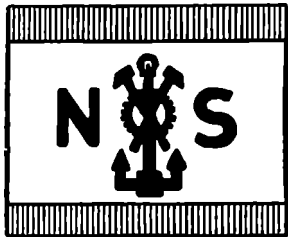
Brug **Holzappel's**  
**International**  
Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDE

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

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



## NAKSKOV SKIBSVÆRFT

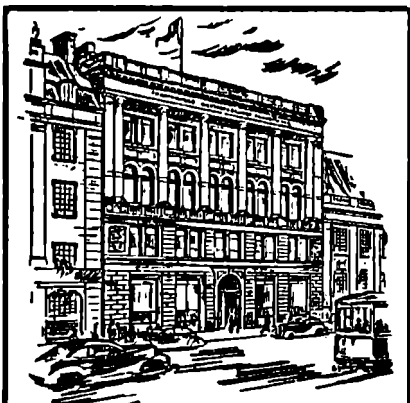
NAKSKOV ♦ DANMARK  
NYBYGNINGER  
OG  
REPARATIONER

Beddinger for Skibe Indtil 520' Længde  
Flydedok » » » 14500 Tons D.W.  
Ophalerbedding » » 800 » »  
Telegram-Adr.: »SKIBSVÆRFT«. Telefon: STAT 3.

... og  
Pilsner

*det er*

# HOF



*Tegn Deres  
Forsikringer  
i*

## SKANDINAVIA

Kongens Nytorv 6, København K.  
Telefon Central 9316

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

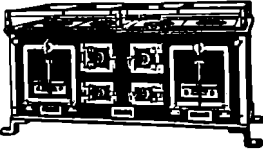
3 DØKKER  
INDTIL 13.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER

DIESELMOTORER  
FRA 10—3000 HK. PR. CYLINDER

# B&W

**BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S**  
 HOLMBLADSGADE 47  
 KØBENHAVN S.  
*Kabys = Komfurer  
 til Kul og Olie*  
 Forlang Katalog Tit. C. 1630



A/S  
**EM. Z. SVITZERS BJERGNINGS ENTREPRISE**  
 KVÆSTHUSGADE 1, KØBENHAVN K  
 TELEFON CENTRAL 5195  
 UDENFOR KONTORTID CENTRAL 5195 A  
 TELEGRAMADRESSE: SVITZERSALVAGE

Dampskibsaktieselskabet  
**„Progress“**  
 Kalvebod Brygge 4  
 København  
 ———  
 Telegr.-Adr. »Marlusone      Telefon Central 12057

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

### ASSENS

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

### KOLDING

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

### BANDHOLM

**ALFR. HOVMAND**  
 SKIBSMÆGLER  
**BANDHOLM**  
 Telefoner 11 & 41  
 Telegram-Adresse:  
 »HOVMAND«

### MARIAGER

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

### FAABORG

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

### NAKSKOV

**CASPER ANDRÉA'S EFTFLG.**  
 VED  
**HALFDAN RASMUSSEN**  
 STATS-AUT. SKIBSMÆGLER  
**NAKSKOV**  
 TELEGR.-ADR.: „ANDRÉA“      RIGSTELEFON NR. 7  
 TELEFON NR. 108, 408 & 818

### HOBRO

**CHR. RØRHOLM**  
 EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**HOBRO**  
 TELEFON 418      TELEGR. „RØRHOLM, HOBRO“

### SVENDBORG

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

### KALUNDBORG

**JØRGEN SCHULTZ**  
 Statsautoriseret Skibsmægler  
**KALUNDBORG**  
 Lloyds Agent  
 TELEFON      TLGR. ADR.  
 NO. 4. 801.      SCHULTZ

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

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 9

FREDAG 1. MARTS 1946

53. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### KOLLISIONEN VED KORSØR

Torsdag den 21. Februar om Aftenen paasejlede som bekendt Statsbanernes Færge *Nyborg* udfor Korsør Havn Muddermaskinen *Neptunus*, der sank øjeblikkeligt. Fem af Besætningen omkom, og kun een Mand blev reddet.

Ulykken, der gav Anledning til en Del grundløse Beskyldninger mod Færgens Mandskab for manglende Katastrofeberedskab, blev behandlet i et Søforhør i Korsør Lørdag den 23. Februar. Herunder forklarede Færgens Fører, Kaptajn *N. Vange*, at han, da Muddermaskinen passeredes paa Vej til Nyborg, nok havde set denne, men uden Lanterneføring. Han underrettede Overfartsledelsen herom og modtog senere et Radiotelegram, der gik ud paa, at Muddermaskinen nu vilde føre Signal. Da Færgen ved 22-Tiden nærmede sig Korsør, havde han set en klar Lanterne over en rød og mente, at det var et Skib for Udgaende, og først i Skæret af Lysene paa Færgen var Muddermaskinen blevet opdaget. Men da var det for sent. Færgens to Styrmande afgav Forklaring overensstemmende med Kaptajnens.

Den eneste Overlevende fra Ulykken, Matros *Meldgaard Dam Petersen*, København, forklarede bl. a., at Muddermaskinen havde hejst klar og rød Lanterne, men derimod ingen grøn.

Umiddelbart før Kollisionen skete, havde han forvissat sig om, at Lanterneerne brændte. Der førtes endnu en Række Vidner, hvis Udsagn dog ikke bragte noget særligt nyt frem.

### PASSAGERFARTEN PAA AMERIKA

Det Østasiatiske Kompagni har bestemt sig til at optage Passagerfart mellem København og New York, og Kompagniet har derfor ladet sig repræsentere paa den nylig afholdte Allantærhavs-Konference i London.

Det første Skib paa den nye Rute, som kommer af Sted herfra, bliver *M/S Falstria*, der for Tiden er paa Vej hjem fra Buenos Aires med en Ladning Foderkager. Skibet vil komme til at afgaa den 9. Marts. Den næste Afsejling er endnu ikke fastlagt, men hvis der kommer tre Skibe ind paa Ruten, vil man antagelig kunne regne med to maanedlige Afsejlinger, idet Skibene gør 15 Knobs Fart og saaledes kan tilbagelægge Strækningen herfra til New York paa 11—12 Dage.

Direktør *Hakon Christiansen*, Ø.K., der fremsætter disse Oplysninger, understreger, at Kompagniet ikke agter at etablere en egentlig Passager rute Danmark—Amerika i stor Stil — der er saaledes ikke Planer om at bygge specielle Passagerskibe til Ruten — men kun at anvende de til Raadighed værende Skibe paa den nyttigst mulige Maade.

### HJEMKOMST

Skibsreder *Knud Lauritzen* er fornylig vendt hjem fra New York ad Luftvejen efter en flere Maaneders lang Rejse til Argentina, Brasilien, Chile og Staterne.

Skibsrederen har paa Rejsen bl. a. drøftet Spørgsmaal vedrørende Tilbageleveringen af Rederiets be-

slaglagte Skibe og Genoptagelse af gamle Linier. Under Opholdet i Chile fik han saaledes tilbageleveret to af Rederiets Dampere og kunde overvære Genaabningen af Rederiet *J. Lauritzens Rute* fra Sydamerikas Vestkyst gennem Panama-Kanalen til New York.

### HANSA-SKIBENE

Solget af de danskbyggede Hansa-Skibe gaar efter Haanden hurtigt fra Haanden. Dampskibsselskabet Dannebrog har saaledes erhvervet et Dampskib af denne Type. Det er under Bygning i Aalborg og skal afleveres til August.

For dette Skib gør sig det Forhold gældende, at det vil blive udstyret med en særlig Dampmaskine, som Rederiet allerede for Aar tilbage har bestilt ved Helsingør Skibsværft, og ikke med den Lentz-Maskine, som ellers hører Typen til. Det vil blive indrettet til Fyring baade med Olie og Kul — en stor Fordel i denne kulknappe Tid — og faar en noget større Fart end de andre Dampskibe af Hansa-Typen, nemlig ca. 13 Knob. Man kan gaa ud fra, at Prisen for Skib og Maskine tilsammen kommer til at ligge noget over de 3 Millioner.

Endelig er i de sidste Dage endnu en af Hansa-Baadene af samme Størrelse blevet solgt til Sverige. Det er anden Gang i Løbet af halvanden Maaned, at et svensk Rederi sikrer sig et Skib af denne Type. Prisen, som maa betales fra Sverige, bliver 3,100,000 svenske Kroner. I Betragtning af, at det er anden Gang siden Nytaar, noget saadant sker, er det et Aktiv, det er værd at tage med i en valutafattig Tid.

For øvrigt maa det erindres, at Byggeprisen for hvert enkelt af disse Skibe ligger paa ca. 5 Millioner danske Kroner.

### FRA B. & W.

Burmeister & Wains administrerende Direktør, Cilingeniør *C. A. Møller*, er vendt tilbage fra Amerika, hvor han har forhandlet om en Række Ordre fra amerikansk Side. Det drejer sig i første Række om Dieselmotorer. Direktør Møller udtaler over for »Natl.«, at han efter denne Rejse ser meget lyst paa Situationen. Vi er hos B. & W. absolut konkurrence-dygtige i Sammenligning med Værfterne ude, og vor Arbejdsstab vil i de kommende Maaned eller i hvert Fald, naar Materialerne naar frem, blive forøget betydeligt. Værftet regner med at faa Brug for yderligere 2000 Mand, saaledes at den samlede Arbejdsstab bliver paa 8000 Mand.

### ISLANDSK SKIBSBESTILLING

Den islandske Regering har til Aalborg Værft afgivet Ordre paa et nyt kombineret Last- og Passagerskib til den islandske Kystfart.

Det nye Skib, som bliver noget større end det tidligere ved samme Værft byggede Motorskib *Esja*, faar en Længde af 220 Fod, Lasteevnen bliver kun ca. 500 Tons d.w., idet Skibet hovedsagelig indrettes til Passager- og Posttrafik. Der bliver Plads til omkring 200 Passagerer, fordelt paa 1., 2. og 3. Klasse.

Maskineriet kommer til at bestaa af to Polar-Dieselmotorer paa tilsammen 1800 HK, og Farten bliver ca. 15 Knob.

Leveringstiden er fastsat til sidste Halvdel af 1947.

### SVENSKER PLANER OM EN DECCA-DÆKNING AF SKANDINAVIEN

I Svensk Sjøfartstidning har Hr. *Dudly Toller Bond* skrevet en overordentlig interessant Artikel: Sverige får Decca Bolag under bildande, hvori det bl. a. oplyses, at der allerede nu er Planer oppe om at danne et svensk Decca Navigator Selskab, der skal dække Skandinavien og Østersøen.

Paa faa Omraader har Krigen vel sat sig mere revolutionerende Spor i en positiv Retning end netop i Navigationens Udnyttelse af Radioen til en næsten fantastisk nøjagtig Stedbestemmelse ude i rum Sø, og nær Kysterne med for den Sags Skyld. To Systemer er særlig kendt i denne Forbindelse, det amerikanske Loran-System og det engelske Decca-System, oprindeligt udformet af Ingeniør *W. O'Brien*, og gennemprøvet i 1942 af Decca-Selskabet i Samarbejde med det engelske Admiralitets Department of Scientific Research and Experiment.

Der findes i Øjeblikket en overordentlig stor Interesse Kloden over for Decca-Systemet, skriver Hr. *Dudly Toller Bond*, og der foregaar i denne Tid Underhandlinger om Oprettelsen af Decca-Stationer i Sverige i den allernærmeste Fremtid. Den første svenske Række af Stationer skal særligt anvendes til Demonstrations- og Søopmaalingsejemed, og de vil derfor være transportable. Det er saa Hensigten at foranstalte en Række Forsøg i Samarbejde med Søkortarkivet samtidig med, at Systemet demonstreres for Marinen og Luftvaabnet, Lodsstyrelsen, Luftfartsvæsenet og Kommerskollegiet samt for Rederier og Luftfartsselskaber.

Senere er det Tanken at oprette permanente Stationer, der kan dække Nordsøen og som sammen med det engelske Stationsnet kan muliggøre Navigering hele Vejen mellem Sverige og England i begge Retninger. De engelske Stationer, der snart beregnes at være i Gang, kan lede Navigeringen fra England til Sverige, men naturligvis ikke med saa stor Nøjagtighed nær de svenske Kyster.

De Erfaringer, man saa indhøster med det første svenske System paa Østkysten om de specielle svenske Rækningsforhold, vil derpaa kunne udnyttes ved Planlægningen af, hvor mange svenske Stationer der bliver nødvendige, samt hvor disse skal anbringes for at give fuld Dækning. Der maa sikkert endvidere oprettes Stationer i Norge og i Danmark.

Decca-Selskabet har forøvrigt til Hensigt lidt efter lidt at oprette en Serie af Sendestationer, som vil kunne muliggøre Navigering over hele Jorden, et Problem, man haaber at kunne løse ved blot at anvende tre forskellige Serier af Sendefrekvenser. Fra en Række Stationer, der arbejder paa Frekvenserne tilhørende Serie A, skal man komme ind i et System, arbejdende i Serie B, og derefter over i et System i Serie C, uden at være udsat for Forstyrrelser. En enkelt Omkobler paa Modtageren skulde muliggøre Omkobling fra en Serie til en anden.

Der findes tre forskellige Slags Modtagere, og man kan tilslutte op til tre Maalere til en Modtager, saa at man for Eksempel kan læse af paa Broen, i Styrehuset og i Bestiklukafet. Modtageren tilsluttes Skibets elektriske Net og anvender sædvanligvis Vekselstrøm (230 V.). Ved anden Spænding indskydes en lille roterende Omformer. Installationen er uhyre enkel, idet man ud over at trække Ledningerne kun behøver at sætte Modtageren og Maalere fast og tilslutte en Antenne, bestaaende af en enkelt Traad paa 7—10 m Længde og en passende Jordledning. Apparatet vejer ca. 35 kg.

Det er Hensigten at leje Modtagere ud for en vis aarlig Sum, hvori er inkluderet fuldstændig service, der kommer til at dække hele Verden, efterhaanden som Anvendelsen af Systemet udvides.

### HANDELSFLAADERNES TAB 1939—45

I Scandinavian Shipping Gazette anstiller Underdirektør *Carl Christensen*, National, følgende instruktive Betragtninger over Skibslabene i den anden Verdenskrig.

Procentvis led de tidligere Aksemagter dobbelt saa store Tab som de Allierede og Neutrale, idet de mistede omkring 10—11 Mill. G.R.T. eller 80 pCt. af deres Handelstonnage i 1939, medens de Allierede og Neutrale, saa vidt det kan overses, mistede 21,2 Mill. G.R.T. eller 40 pCt. af de 53,5 Mill. G.R.T., der stod til deres Raadighed i 1939 (Skibe over 100 G.R.T.). I 1914—18 var deres Tab 15 Mill. G.R.T. af en Tonnage paa omkring 40 Mill. G.R.T. i 1914, hvoraf følger, at procentvis var Tabene lige saa store i begge Verdenskrige. I den første Verdenskrig var Tabene ca. 5000 Skibe, i den anden ca. 4800 Skibe.

Storbritannien led langt de sværeste Tab i begge Krige, nemlig 9 Mill. G.R.T. i 1914—18 og 11,4 Mill. G.R.T. i 1939—45 (55 pCt. af Tonnagen i 1939).

De Tablister, som Tyskerne officielt udsendte, var stærkt overdrevne af Propagandaarsager. Allerede i September 1942 havde Tyskerne i deres Oversigter efter egne Opgivelser sænket lige saa mange Skibe, som gik tabt under hele Krigen, og særlig i de sidste Aar opførte de ogsaa meget omhyggeligt Antallet af »beskadigede« Skibe, der som Regel blev opgivet i et Antal svarende nærlig til Antallet af totalforliste Skibe. Tyskerne opgav at have sænket 7 Mill. G.R.T. op til den 6. November 1940, 9,7 Mill. G.R.T. op til 17. Marts 1941, 16 Mill. G.R.T. op til 24. Marts 1942, 20 Mill. G.R.T. op til 1. September 1942, 33 Mill. G.R.T. op til 31. August 1943 og 36 Mill. G.R.T. op til September 1944.

Af nedenstaaende Tabel fremgaar de forskellige Søkrigsvaabens Andel i Sænkningen af allieret og neutral Tonnage under Krigen 1939—45:

Aar	G.R.T.	pCt.	Sænket af U-Baade	Sænket af Luftfartøj	Sænket af Skibe	Sænket af Miner	Andre Krigsaarsager
1939 & 1940	Mill. 3.9	pCt. 19 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	pCt. 60	pCt. 13	pCt. 11	pCt. 11	pCt. 5
1941	4.1	20 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	59	24	10	5	2
1942	7.6	39	80	15	3	1	1
1943	3.2	16	82	15	1	1	1
1944	0.8	4	81	10	3	4	2
1945	0.1	1/2	10	10	4	66	10
1939/45	19.7	100	71 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	16 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	6	4	2
1939/45	19,7		14.13 Mill. G.R.T.	3.19 Mill. G.R.T.	1.13 Mill. G.R.T.	0.84 Mill. G.R.T.	0.41 Mill. G.R.T.

De Neutrale mistede omkring 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Mill. G.R.T. Saa vidt det kan bedømmes skyldes de svenske Tab for 52 pCt.s Vedkommende U-Baade, 10 pCt. Luftfartøjer, 5 pCt. Overfladeskibe, 22 pCt. Miner og 11 pCt. andre Aarsager. Kun ca. 9 pCt. af Forlisene fandt Sted i Hjemlandets Farvande og omkring 81 pCt. i udenrigsk Fart.

Af den samlede Verdenstonnage i 1939 (67 Mill. G.R.T. i Skibe over 100 G.R.T. undtagen Søerne) gik saaledes 32 Mill. G.R.T. eller omkring 50 pCt. tabt.

Med Hensyn til den danske Handelsflaade gik 215 Damp- og Motorskibe med en samlet Tonnage paa 518,461 G.R.T. tabt foruden 70 mindre Skibe og 125 Fiskefartøjer paa Grund af Krigshandlinger, altsaa ialt ca. 410 Skibe med en Tonnage paa omkring 530,000 G.R.T. eller ca. 45 pCt. af 1939-Tonnagen (5 pCt. mere end Gennemsnittet for allierede og neutrale Tab). I 1939 mistedes 4,7 pCt., i 1940 ca. 16,6 pCt., i 1941 ca. 21,1 pCt., i 1942 ca. 42,2 pCt., i 1943 ca. 10 pCt., i 1944 ca. 4,0 pCt. og i 1945 ca. 1,4 pCt., altsaa omtrent samme procentvise Tab som de Allierede. 13,5

## Ugens Fragtberetning.

Dagen i Morgen, den 2. Marts, er en Mærkedag for Skibsfarten, idet ved UMA's Ophør Afviklingen af Krigstidens Restriktioner paabegyndes. Hvorledes Udviklingen vil forme sig i de forskellige Lande kan endnu ikke siges, men herhjemme er det givet, at Fragnævnet fortsætter. For Indenrigsfartens Vedkommende er det bestemt, at Skibe under 400 Tons d.w. fritages for at indsende Positionsanmeldelser til Fragnævnet, og at de af Fragnævnet fastsatte Standardrater fra og med 2. Marts ændres til at være Makimalrater. For Fart mellem Danmark og Udlandet eller mellem udenlandske Havne opretholdes imidlertid Pligten til at indsende Positionsanmeldelser. For Fart mellem Danmark og Udlandet eller vice versa har Fragnævnet fastlagt de i Øjeblikket gældende UMA-Rater og Betingelser som Maksimalrater og Betingelser. Dette gælder dog ikke Kulfarten til Danmark. Herfor vil der senere blive fastsat Rater for Afskibninger efter 2. Marts. De danske Skibe, der faar Fragnævnets Tilladelse til Fart mellem udenlandske Havne, er frit stillede, saaledes at Raten og Betingelserne efter 2. Marts maa aftales mellem Reder og Befragter.

UMA's Ophør er naturligvis et betydeligt Skridt i den rigtige Retning, men endnu er der et godt Stykke Vej tilbage til den helt frie Dispositionsret, som vi kendte før Krigen, hvor det var Loven om Tilbud og Efterspørgsel, der fastsatte Raterne. Men Udviklingen i den Overgangsperiode, vi nu gaar ind i, vil naturligvis blive fulgt med spændt Opmærksomhed, fordi man antagelig deraf kan uddrage visse Slutninger om den forhaabentlig ikke saa fjerne Fremtid, da al Befragtning igen bliver fri. I Øjeblikket synes Forholdet at ligge saaledes, at nogen Reduktion faktisk har fundet

Sted i forskellige Trades. Bl. a. rapporteres forskellige Slutninger fra Østersøen, saasom Malm fra Oxelø-sund til UK. og for Træmasse fra Sverige til England, der klart indikerer en Reduktion af UMA-Raterne, men om nogen katastrofal Nedgang er der naturligvis ikke Tale. Paa de oversøiske Markeder er Stillingen endnu noget uklar, men der er dog i de sidste Dage afsluttet adskillige Forretninger, hvor Rederne ikke alene har opnaaet UMA-Raterne, men ogsaa været i Stand til at gennemføre UMA-Betingelser. Dette gælder saaledes for Korn fra River Plate til Nordfrankrig og Italien, og for mange andre Laster noteres ligeledes stadig UMA-Rater og Betingelser for Lastning helt hen til Juli Maaned.

Paa Timecharter Markedet har der været betydelig Aktivitet i den forløbne Uge. Stor græsk Damper er sluttet for ca. 1 Aar til 18/— for de første 6 Maaneder og 17/6d. for den resterende Periode, men det siges, at Befragterne nu kun er villige til at betale 17/6d. for lignende Forretning for hele Perioden. Paa den anden Side er adskillige førsteklases Befragtere aabne for hurtige Dieselbaade paa 8000/10.000 Tons for Perioder op til 3 Aar til Rater, der ligger omkring \$ 5, hvilket naturligvis ikke er nogen ringe Forretning. Paa Vøstindien Markedet er der sluttet en lang Række Baade paa mellem 2500 og 4000 Tons for Perioder indtil 6 Maaneder til Rater, der ligger omkring \$ 6.50 for den mindre Størrelse og \$ 6 for den større Størrelse. Iøvrigt noteres en lang Række forskellige Timecharterforretninger; de ovenfor nævnte Rater giver en Antydning af, hvorledes Raterne i Almindelighed ligger.

pCt. mistedes i indenrigske Farvande og 86,5 pCt. i udenrigske Farvande.

### NORTRASHIPS AFVIKLING

Den Komité, der arbejder med Spørgsmaalet om Erstatninger til de norske Skibsredere, hvis Skibe under Krigen sejlede under »Nortraship«, har ifølge »Morgenposten« afsluttet sit Arbejde. Efter Resultatet at dømme faar Rederne en saakaldt Afsavns-godtgørelse paa 5 pCt. om Aaret og desuden en Godtgørelse for Værdiforringelse paa 7 pCt. om Aaret for Tankskibe og 6 pCt. for andre Skibe.

Rederne, hvis Skibe er blevet sænket, faar Assurance-summen udbetalt plus en Afsavns-godtgørelse paa 5 pCt. om Aaret. Beløbene bliver udbetalt i engelske Pund eller norske Kroner. De Redere, som vil have Valuta til Nybygninger i fremmede Lande, maa søge derom gennem de sædvanlige Kanaler.

Opgørelsen skal omfatte alt, hvad »Nortraship« har tjent, og hvad der ikke gaar med til de forskellige Godtgørelser, bliver anbragt i en Fond, som antagelig bliver paa 2—300 Mill. Kr., til Hjælp for norske Søfolk. Rederforbundet skal have erstattet et Beløb paa 6 Mill. Kr., som Tyskerne tog fra Forbundets Fonds.

Hele Opgørelsen drejer sig antagelig om et Beløb paa henimod 3 Milliarder Kroner. Den endelige Afgørelse i Sagen træffes af Stortinget, som i nær Fremtid vil vedtage en Lov herom.

### NORSKE SKIBSKØB

Interesserede norske Kredse ventes Spørgsmaalet om det norske Køb af de lejede amerikanske Skibe snart at ville blive afgjort. Sagen har været forelagt Kongressen, og saa snart denne har truffet sin Afgørelse vil Sagen komme for i det norske Statsraad.

Købet vil antagelig blive financieret af Staten mod en Indbetaling paa 25 pCt. af Købesummen fra de interesserede Rederier. Der foreligger ingen Oplysninger om, hvem disse er.

De Skibe, der er Tale om, bestaar af 8 Tankskibe, 10 Libertyskibe og 4 saakaldte »cargoliners«.

### DANSK-ISLANDSK SAMHANDEL

Vareudvekslingen mellem Danmark og Island synes nu at være godt i Gang igen. Indtil 1. November udgør Værdien af udførte Varer fra Island til Danmark 13,5 Mill. isl. Kroner, mens Indførslen fra Danmark til Island havde en Værdi af 1,1 Mill. Kr.

I November Maaned udførtes der Varer fra Island til Danmark til en Værdi af 7 Mill. Kr., mens Værdien af indførte Varer fra Danmark til Island ikke er opgjort endnu.

Danmark er allerede nu 3. Land i Rækken, hvad angaar Vareindkøb i Island. England er den største Køber, derefter følger Amerika, og derefter Danmark, Frankrig og Sverige.

### RUSSISK KUL OG OLIE TIL SVERIGE?

Sverige regner med i Fremtiden at faa russisk Olie og Kul. Ingeniør *Eugen Wolfson* skriver i »Svensk Utrikeshandel«, at Sovjetunionen ganske vist for Øjeblikket ikke kan undvære noget af disse Raastoffer, men at det senere hen sikkert vil ønske en Eksport heraf, og i saa Fald kan Sverige sikkert komme i Betragtning, ikke mindst da Landet i Fjor købte for 30 Millioner Kroner hos Rusland.

### Dødsfald

Skibsinsektor i Statens Skibstilsyn, Kaptajn H. Kruse, Aalborg, er død, 67 Aar gammel.

Skibsinsektor Kruse, der var født i Korsør, som Søn af Lods Kruse, kom efter nogle Aars Koffardifart som ung Styrmand ind i Østasiatisk Kompagni, hvor han efter faa Aars Forløb avancerede til Kaptajn. For lidt over 25 Aar siden, omtrent samtidig med Oprettelsen af Statens Skibstilsyn, indtraadte han i denne Institution og var derefter Chef for Skibstilsynets Afdeling for Jylland.

Lods *Valdemar Holmgaard*, Aalborg, er afgaaet ved Døden efter et Ulykkestilfælde.

Den Afdøde havde været Lods i Aalborg siden 1915 og var Æresmedlem af Aalborg Skipperforening.



## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Trafikken paa Københavns Havn

Københavns Havn har i Januar Maaned været anløbet af 1008 Skibe paa tilsammen 380.182 Netto Reg. Tons. Heraf kom 785 Skibe paa 202.151 Tons fra Indlandet og 223 Skibe paa 178.031 Tons fra Udlandet. Forrest laa som sædvanlig danske Skibe med 889 Anløb og 295.849 Tons. Derefter fulgte U.S.A. med 26.235 Tons, Sverige med 19.369 Tons, Norge med 11.621 Tons og England med 5736 Tons. Der ankom et enkelt fransk Skib paa 5592 Tons.

### Danskbygget Damper til Chiles Marine

92 Mand fra Chiles Marine er kommet til Aalborg, hvor de skal overtage en ny Damper, der er bygget paa Aalborg Værft til den chilenske Marine.

Damperen, et Transportskib paa 3800 Tons d.w., blev bestilt af den chilenske Regering i 1939. Da den blev færdig, kunde den som Følge af Krigsforholdene ikke afleveres, men blev oplagt paa et afsides Sted i Limfjorden. Det lykkedes at skjule Skibet for Tyskerne i flere Aar, men i November 1944 fandt de det og lagde straks Beslag paa det.

Efter Kapitulationen blev Skibet fundet i Aarhus Havn. Det viste sig at være blevet stærkt beskadiget under Farten for Tyskerne. Det havde været ude for baade en Minesprængning og Flyverangreb, og siden Maj Maaned har det været til Reparation paa Aalborg Værft. Nu er det om sider færdigt og vil blive afleveret og overtaget af den chilenske Besætning i en nær Fremtid.

Damperens Navn er *Angamos*.

### Grønlandske Handel

Den lille Hvalfangerdamper »Sonja«, der i Sommer via Thorshavn kom tilbage fra Grønland efter seks Aars Udlandighed, er fra Burmeister & Wain gaaet tilbage til Grønlands Plads efter tilendebragt Reparation. Samtidig er Grønlandske Handels Motorskib, den firemastede Skonnert »Sværdfisk«, gaaet til Værftet for Reparation og Eftersyn.

### Fra D. S. B.

Statsbanernes Motorfærge »Danmark« er færdig med Reparationerne ved Burmeister & Wain og er foreløbig oplagt i Tømmergraven i Kalveboderne.

### Enighed blandt Skibsbyggerne

Mellem Dansk Skibstømrerforbund og Foreningen af Skibs- og Baadebyggere i Danmark er der opnaaet Enighed om en ny Overenskomst, der giver Arbejderne forskellige Forbedringer. Overenskomsten, der er indgaaet for eet Aar, indeholder Bestemmelser om en Regulering.

### Lejrene for Sømandshustruer

Indenlandsk Sømandsmission har udsendt Beretning om de Sommerlejre, der sidste Aar blev afholdt for Sømandshustruer og deres Børn. De elleve Lejre har givet 12 Dages Sommerophold til ialt 209 Kvinder og 187 Børn, deraf 101 Enker med 87 Børn. Til Støtte for dette Arbejde har Sømandsmissionen modtaget Gaver til et Beløb af 54.900 Kr., hvoriblandt mange betydelige Bidrag fra Rederierne, samt adskillige Gaver af Naturalier, i første Række Levnedsmidler af forskellig Art.

### De græske Fyr ødelagte

Direktør Gunnar Ehn, Aga, der fornylig vendte hjem til Sverige efter en Rejse til Grækenland, meddeler, at de svenskebyggede græske Fyr er blevet haardt ramte under Krigen, og at ikke mindre end 117 af dem, eller en Fjerdedel af samtlige græske Fyr, er uanvendelige i Øjeblikket, hvad der naturligvis lægger Skibsfarten store Hindringer i Vejen.

Direktør Ehn oplyser endvidere, at der er stor Interesse i Grækenland for nye svenske Fyrliverancer.

### Norsk Skibsbrand

Forleden Dag hærgedes Rederiet Fred. Olsens store Nybygning, 9200 Tonneren *Bolivar*, af en voldsom Brand, mens det laa under Udrustning ved Akers mekaniska Verksted. Branden, hvis Aarsag endnu ikke er klarlagt, begyndte i Skibets Fryserum og spredte sig hurtigt derfra uden dog at naa frem til Maskinrummet. Skaden, der anslaaes til flere Hundredetusinde Kroner, vil bevirke, at Skibets Færdigbygning forsinkes i flere Maaned.

*Bolivar* skulde i den nærmeste Fremtid være afsejlet til Sydamerika med Klipfisk og frossen Fisk.

### Stavangerfjord

Norske Amerika-Liniens Stavangerfjord vil snart komme til Gøteborg for at gennemgaa Eftersyn paa Lindholmen Værftet. Det er Hensigten, at Skibet skal genoptage Trafikken mellem Norge og Amerika i Slutningen af April.

### Minesprængning ved Hals

Søndag den 24. ds. om Aftenen minesprængtes den norske Damper *Hodna Berg* lige Nord for Hals Barre Fyrbaake. Kort efter Eksplosionen kom en af Skibets Redningsbaade til Fyret med seks Mand om Bord. De var alle meget forkomne, da de var blevet slynget udenbords ved Eksplosionen. Resten af Besætningen, ialt ni Mand, skulde efter de Reddedes Udsagn være gaaet i en anden Baad, men de er ikke blevet fundet og maa befrygtes at være omkommet.

Ulykken skete udenfor den minestrøgne Rende, og det menes at Skibet er kommet udenfor Renden paa Grund af Snetykningen.

### Amerikansk Rutefart paa Finland

Efter hvad der meddeles fra finsk Side, har finske Rederier truffet Aftale med det store amerikanske Rederi Moore & McCormack om Trafik paa Finland. Et amerikansk Skib skal afgaa fra en Havn i De forenede Stater til Finland hver 14. Dag.

### Fra Aktieselskabsregisteret

»Aktieselskabet Det Dansk-Norske Dampskibsselskab« af København. Under 14. November 1945 er Selskabets Vedtægter ændrede. Aktiekapitalen er udvidet med 300.000 Kr. Den tegnede Aktiekapital udgør herefter 600.000 Kr. fuldt indbetalt, fordelt i Aktier paa 200 og 1000 Kr. Hvert Aktiebeløb paa 200 Kr. giver 1 Stemme efter 3 Maaneders Noteringstid.

### Ændringer i Skibsregisteret

Rederiet Nordhavet A/S, København, Bestyrelsen. Udraadt: J. E. Graucob, København.

Aktieselskabet af 6. Februar 1943, København, er Ejer af nybygget S/S »Dyrnæs« af København (OVDS), Brutto- og Netto-Tonnage henholdsvis 2710 og 1504 Tons.

Dampskibsselskabet af 1912 A/S, København, har afhændet S/S »Vibeke Mærsk« af Aarhus (OUNE) til Rederiaktieselskabet Hardsyssel, Lemvig. Selskabets Bestyrelse bestaar af Skibsreder Jens Laurids Jensen Hedaa, Bankdirektør Johan Christensen og Købmand Jens Strarup Matthesen, alle af Lemvig. Førstnævnte er bestyrende Reder. Skibets Navn er nu »Vestjyden«, dets Hjemsted Lemvig.

Marineministeriet, København, har afhændet S/S »Skagerak« af København (OVXB) til Interessentskabet Rederiet Birte, Hellerup. Skibets Registreringsbogstaver er nu (OWKK).

Brutto- og Netto-Tonnagen for S/S »Hindsholm« af Aalborg (OYFL) er nu henholdsvis 1518 og 879 Tons.

Brutto- og Netto-Tonnagen for S/S »Thyra« af København (OUMJ) er nu henholdsvis 891 og 485 Tons.

**S. A. THE ENGINEERING CO.**

**Skibsreparationer**

10, Rue des Indes ANTWERPEN  
Telegr.Adr.: Engineering Tlf. 359 90 & 342 07



Brug **Holzappel's International**  
**Skibsfarver**  
til INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDE

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

„CROMPTON“

**ASKEOPHEJSNING**

„ATMOS“ VENTILER

**SV. DYHR**

Øresundsvej 140

København S

Telefon: C. 8901

# CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

## GLASGOW. LEITH. GRANTON.

Brutto- og Netto-Tonnagen for S/S »Nordlys« af København (OZZA) er nu henholdsvis 3739 og 2313 Tons.

Brutto- og Netto-Tonnagen for S/S »Gunvor Mærsk« af Aalborg (OXNH) er nu henholdsvis 1981 og 1152 Tons.

### FRA SØRETTENE

Forleden Dag afholdtes i Sø- og Handelsretten Søforhør i Anledning af, at tre af C. K. Hansens Skibe er krigsforlist i Besættelsestiden. For Rederiet var mødt Kontorchef *Kjærsgaard* og Orlogskaptajn *Prip*.

#### S/S Aalborg

Det første Søforhør drejede sig om s.s. »Aalborg«. Der fremlagdes en Skrivelse fra Rederiet, hvorefter Skibet ved Besættelsen overtoges af den franske Regering. Den 1. September 1941 fik Mandskabet Ordre til at forlade Skibet og rejse hjem til Danmark. »Aalborg« havde derefter fransk Besætning, men da Tyskerne kom til Marseille, beslaglagde de Skibet, og det sejlede derefter med tysk Mandskab. Fra England er der senere indløbet Meddelelse om, at Skibet er totalt forlist efter Krigshandlinger den 12. April 1943.

Kaptajn *Prip* tilføjede, at saa vidt det er Rederiet bekendt, havde »Aalborg« udelukkende tysk Besætning, og man har ikke faaet nærmere Oplysning om Forliset.

#### S/S Rosenberg

Kaptajn *J. R. Johansen*, der tidligere har været Fører af Damperen »Rosenborg«, afgav Forklaring om dette Skibs Forlis. »Rosenborg« sejlede under engelsk Flag og gik tabt den 24. April 1943, idet Skibet blev torpederet i Atlanterhavet. 18 danske Søfolk, deriblandt Kaptajn *Peter Volmer Petersen*, omkom. Johansen havde to Maaneder forinden overtaget et andet Skib, og han kunde intet nærmere oplyse om Forliset. Udenrigsministeriet har i Juli 1943 offentliggjort en Fortegnelse over de ved Forliset forulykkede danske Sømænd.

#### S/S Flynderborg

»Flynderborg« torpederedes den 2. November 1941. Styrmand *Ammersbøl* og Høvmester *L. Andersen* berettede, at Skibet den 22. April 1940, da det laa i norsk Havn, blev bombarderet af Tyskerne. Kokken blev dræbt. Den 1. Maj 1940 blev Skibet af norske Marineofficerer ført til England, hvorefter det sejlede under engelsk Flag. Skibet sejlede i Konvoj, da det den 2. November 1941 ved Midnatstid blev torpederet. Kort forinden var et andet Skib i Konvojen blevet sænket. »Flynderborg« havde Trælast ombord og holdt sig saaledes flydende, men ved Eksplosionen blev Donkeymanden og en Fyrbøder dræbt. 3. Mester var sprunget overbord og maa ligeledes anses for at være omkommet. Den øvrige Del af Besætningen gik i Baaden og blev optaget af en Korvet.

### Positionsliste pr. 26. Februar 1946

#### D. F. D. S.

Aarhus i Fart mellem Tilbury og Hook van Holland. — *Alabama* ank. Kbh. 19. Feb. Herfra ca. 2. Marts til Aalborg, La Pallice og Lissabon. — *Alexandra* afg. Grimsby 25. Feb. til Kbh. — *Argentina* afg. Nr. Sundby 26. Feb. til Helsingør for Dokning. — *Arizona* afg. Bahia 6. Feb. via St. Vincent til Kbh. Ank. St. Vincent 16. Feb. — *Bolivia* ank. Santos 21. Feb. Afg. Forv. 5. Marts til Danmark. — *Brasilien* ank. New York 18. Feb. Derfra til Ballimore. — *California* afg. Rio de Janeiro 18. Jan. Ank. Lissabon 24. Feb. Derfra til Kbh. — *Cimbria* i Fart mellem Kbh. og

danske Provinshavne med Flygtninge. — *Delaware* pass. Gibraltar 25. Feb. paa Rejse til Genua. — *Dronning Alexandrine* ank. Reykjavik 25. Feb. Afg. ubestemt paa Grund af Strejke. — *Dronning Maud* i Fart mellem Tilbury og Hook van Holland. — *Egholm* ank. Kbh. 23. Feb. Herfra ca. 2. Marts til Aalborg og Valencia. — *Falken* i Fart Kbh.—Gøteborg—Kbh. Fra Kbh. Mandag. Fra Gøteborg Torsdag. *Florida* afg. Kbh. 12. Feb. til New York. Ventes til New York ca. 27. Feb. — *Frederikhavn* i Kbh.—Oslo Ruten. Fra Kbh. Søndag og Torsdag. Fra Oslo Mandag og Fredag. — *Frigga* ank. Kbh. 25. Feb. — *Garonne* i Fart Kbh.—Østnorge. Forv. afg. Herøen 25. Feb. til Kbh. Fra Kbh. ca. 2. Marts til Oslo. — *Halfdan* afg. Newcastle ca. 27. Feb. til dansk Havn. — *Harald* afg. Aberdeen 25. Feb. til Manchester. Derfra ca. 9. Marts til Kbh.—Randers—Aalborg. — *Hindholm* ank. Kbh. 19. Feb. Fra Kbh. ca. 27. Feb. til Liverpool—Danmark. — *Hjortholm* afg. Antwerpen 24. Feb. til Aarhus—Odense—Kbh. — *Hroar* ank. Aarhus 25. Feb. Fra Aarhus 27. Feb. Fra Aalborg 28. Feb. til London. — *Ivar* afg. Liverpool 23. Feb. til Kbh.—Randers. — *J. C. Jacobsen* afg. Esbjerg 25. Feb. til Antwerpen. — *Jolantha* ank. Kbh. 24. Feb. Fra Kbh. ca. 27. Feb. til Oslo. — *Katholm* afg. Kbh. 25. Feb. til London—Kbh. — *Kentucky* ank. Liverpool 18. Feb. Derfra ca. 2. Marts via Newport og Swansea til Kbh. — *Knud* ank. Swansea 22. Feb. Derfra ca. 26. Feb. til Kbh. og Horsens. — *Kronprins Olav* i Fart mellem Hull og Cuxhaven. — *Louisiana* ank. Buenos Aires 5. Feb. Afg. forv. ca. 9. Marts til Danmark. — *Maine* ank. Glasgow 25. Feb. Afg. forv. 27./28. Feb. til New York. — *Margrethe* afg. Kbh. 26. Feb. Fra Aarhus 28. Feb. til London. — *Marocco* afg. Haifa 23. Feb. via Syracuse (Sicilien) til Kbh. — *Paraguay* afg. Rio Grande 12. Feb. via Las Palmas til Danmark. Ventes ank. Las Palmas ca. 27. Feb. — *Parkeston* afg. Esbjerg 24. Feb. til Harwich. Derfra 27. Feb. til Esbjerg. — *Rota* ank. Newcastle 24. Feb. Derfra ca. 2. Marts via Leith til Kbh. — *Saga* ank. Kbh. 19. Feb. Fra Kbh. ca. 26. Feb. til Vestnorge—Danmark. — *Skjold* ank. Hull 18. Feb. Derfra ca. 1. Marts til Kbh. — *Stadion II* ank. Oslo 23. Feb. Derfra ca. 26. Feb. via Skien og Aarhus til Kbh. — *Svanholm* ank. London 18. Feb. Derfra ca. 26. Feb. til Danmark. — *Taarnholm* afg. Manchester 22. Feb. til Kbh. — *Texas* ank. Marseille 23. Feb. Derfra 26. Feb. til Tarragona og Valencia. — *Thyra* afg. Kbh. 25. Feb. Fra Odense 28. Febr. til Hull. — *Tomsk* ank. Kbh. 18. Feb. Fra Kbh. ca. 26. Feb. til Antwerpen. Derfra ca. 6. Marts til Aalborg og Kbh. — *Trondhjem* ank. Kbh. 26. Feb. — *Tula* ank. Kbh. 21. Feb. Fra Kbh. ca. 1. Marts via Odense til Antwerpen—Randers—Kbh. — *Tyr* afg. Esbjerg 26. Feb. til Harwich. — *Uffe* ank. Kbh. 14. Feb. Fra Kbh. ca. 1. Marts til Manchester—Kbh.—Aarhus. — *Uruguay* afg. Bahia 16. Feb. via Las Palmas og Madeira til Kbh. Ventes ank. Las Palmas ca. 28. Feb. — *Virginia* afg. Kbh. 11. Jan. til New York. Rorskade i Atlanterhavet 21. Jan. Ank. Clyde 8. Feb. for Reparation. — *Vistula* i Fart mellem Tilbury og Hook van Holland.

#### Ø. K.

Annam afg. Buenos Aires 22. Feb. til Danmark. — *Asia* pass. Perim 22. Feb. paa Vej til England. — *Erria* i St. John N. B., forv. afg. ca. 27. Feb. til England. — *Falstria* ank. Aarhus 25. Feb. — *Fiona* afg. Gøteborg 26. Feb. til Kbh., forv. ank. 27. Feb. — *India* i Buenos Aires, forv. afg. ca. 2. Marts til Danmark. — *Jutlandia* pass. Las Palmas 24. Feb. til Danmark via Southampton. — *Kina* ank. til Baltimore 23. Feb. — *Korea* pass. Butt af Lewis 17. Feb. til Baltimore, forv. ank. 27. Feb. — *Lalandia* ank. Hull 22. Feb. — *Malacca* ank. Aarhus 24. Feb. — *Manchuria* pass. Ækvator 25. Feb. paa Vej til Antwerpen via Aden og Port Said. — *Meonia* afg. Rouen 26. Feb. til Nakskov. — *Mongolia* pass. Ushant 25. Feb. til Østen. — *Selandia* afg. Capetown 14. Feb. til Buenos Aires.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. RGGÉ

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
**AMALIEGADE 33, KØBENHAVN K**

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør:

KAY JUNGEBSEN

Telefon »Central 17030

samt paa alle Postkontorer



### Medlemsliste

- Aabenraa Rederi A/S., Aabenraa  
 D/S »Activ«, Korsør.  
 D/S af 1912.  
 D/S af 1925, Esbjerg.  
 D/S »Als«.  
 Rederiet Andreas Christensen.  
 D/S »Baltic«.  
 D/S »Bes«.  
 D/S paa Bornholm af 1866, Rønne.  
 A/S Christiansholms Fabriker.  
 C. Clausen, Svendborg.  
 D/S »Concordia«, Svendborg.  
 D/S »Dania«.  
 D/S »Dannebrog«.  
 D/S »Draco«.  
 A/S Dampskibet »Finland«.  
 A/S Det Danske Kulkompagni.  
 Det Danske Petroleums Aktieselskab.  
 A/S De Danske Sukkerfabrikker.  
 Det Dansk-Franske Dampskibsselskab.  
 Det Dansk-Norske Dampskibsselskab.  
 D/S »D. F. K.« A/S.  
 Det Forenede Bugterselskab A/S.  
 Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S.  
 D/S »Hafnia«.  
 Rederi-A/S Hardsyssel, Lemvig.  
 D/S »Heimdal«.  
 D/S »Hetland«.  
 Rhederi M. Jebsen A/S., Aabenraa.  
 D/S »Jutlandia«.  
 D/S »Jyden«, Esbjerg.  
 Rederi A/S Kosmos.  
 A/S Rederiet Mathilde, Lemvig.  
 A/S »Motortramp«, Stensved.  
 D/S »Myren«.  
 A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi.  
 D/S »Nautic«.  
 Navitas A/S.  
 D/S »Norden«.  
 Rederiet »Ocean«, A/S.  
 Alfred Olsen Transport Co.  
 D/S »Orient«.  
 D/S »Orion«.  
 D/S »Pacific«.  
 D/S »Phønix«, Esbjerg.  
 Poseidon Shipping Comp. A/S.  
 D/S »Progress«.  
 Partrederiet s.s. Runø.  
 J. Saabye & O. Lerche, A/S.  
 D/S »Samsø«.  
 D/S »Solnæs«.  
 A/S Det Store Nordiske Telegrafelskab.  
 D/S »Svendborg«.  
 Oluf Svendsen.  
 Hans Svenningsen.  
 A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise.  
 A. E. Sørensen, Svendborg.  
 A/S Tankskibsrederiet.  
 Jens Toft A/S.  
 D/S »Torm«.  
 Rederi-Aktieselskabet »Transporter«, Odense.  
 D/S »Trio«.  
 D/S »Vendila«.  
 Vestjysk Dampskibsselskab A/S.  
 D/S »Viking«.  
 A/S Det Østasiatiske Kompagni.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



## NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV • DANMARK  
NYBYGNINGER  
OG  
REPARATIONER

Beddinger for Skibe Indtil 520' Længde  
Flydedok » » » 14500 Tons D.W.  
Ophalerbedding » » 800 » »  
Telegram-Adr.: »SKIBSVÆRFT«. Telefon: STAT 3.

AKTIESELSKABET  
**BURMEISTER & WAIN'S**  
MASKIN- OG SKIBSBYGGERI  
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT REFSALEØEN      MASKINFABRIK 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

# B&W



Tegn Deres  
Forsikringer  
i  
**SKANDINAVIA**  
Kongens Nytorv 6, København K.  
Telefon Central 9316

## Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

By:		Telegramadresse:
Aarhus	Aarhus Stevedore Compagni Direktor L. Mikkelsen	Labore
Nyborg	Foreningens Formand Mammen & Drescher Direktor Math. Møller	Spedition
København	Næstformand og Kasserer Hans Brandt	
Aalborg	Medlem af Bestyrelsen Stevedorekompagniet	Dispatch
Aarhus	Hassing & Drescher	
Esbjerg	Stevedore-Kompagniet A/S	Stevedore
Frederikshavn	Einar Sørensen	
Holbæk	S. J. Sørensen	
Horsens	Søren Andersen	Stavedoring
Kallundborg	Jørgen Schultz	Schultz
Korsør	Arbejdsglvernes Stevedor-Kontor	
København	Holger Jørgensen	Ojdestevedore
—	Skjold Andersen	
—	Københavns Stevedore Comp.	
—	Julius Nielsen's Stevedoreforretning A/S	
Nakskov	Halfdan Rasmussen	Andrea
Nyborg	Henrik Basballe	Basballe
N. Sundby	Henry Petersen	
Odense	Simonsen & Møller	
Banders	S. Christoffersen & Co.	
Vejle	Vejle Stevedoreforretning v. Kaptajn Thygesen	

## DANSKE HAVNE

## KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Langeliniekajen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværker 6,9 m, i Gasværkshavnen 3,2 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Teglholmen 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Baasin. 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 (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, Pøse eller ved andet Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornødenheder o. a. v., Ind- og Udtagning af Ballast. Alle Afgifter undt. Knippelsbro-Agiften er midlertidigt forhøjet med 25 pCt.

Modereret Fartøjsafgift: for Rute-fartøjer og reparerende Fartøjer m. m.

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

Ingen Lodsvang. Lodspenge betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybgaende og den Distance, der lodeses og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst.

Losning og Ladning: I Frihavnen en besørget Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen en efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet). Toldhavnen. Tordokke for Skibe op til ca. 158 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 13,600 Tons, Ophalingsbedding, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore 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 2 private, faste Kraner (Burmøster & Wain) til Løft indtil 100 Tons.

Frihavnen, 7 Dampkraner til Løft indtil 8 Tons, 2 faste Kraner til Løft af 5 Tons og 42 bevægelige, elektriske Kraner til Løft af indtil 3 Tons. Moderne Kornlosseapparater og moderne Fryserum. Vandforsyning ved Bolværk. Jernbane langs Kajerne

## ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande: I det 200 m brede uddybede Løb over Graadysbarren er der i fuld Bredde 7,5 m og i Fyrlinien 8,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Sluse-tærskelen 5,6 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,6—8,8 m, i Fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Fløjtetønder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodsvang. Lodspenge efter Dybtaaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m<sup>3</sup>. — Losning og Lastning: Losning og Lastning besørget af herværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttefæde. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbedding for Fartøjer paa indtil 500 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

## FAABORG

Indsejllingsløbet 6,3 m. I Yderhavnen 6,3 m, i Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 30 Øre for Indg., 30 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodsvang. Vand: Dampskibe u. 300 R.T. 12 Kr., over 300 — 20 Kr. Sejlskibe 20—50 T. 2 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballast, 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons i Inderhavnen. Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. ved Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

## FREDERIKSHAVN

Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 m; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 m. Havnepenge pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sejlfartøjer, reparerende Fartøjer og større Fartøjsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1941. Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m<sup>3</sup>. Losning og Ladning foretages af Privato efter faste Takster. Kran løftende 10 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.

## HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. Havnepenge (pr. N.R.T.) er for udenbys, maskindrevne Fartøjer: 25 Øre for Indg. og 25 Øre for Udg., for alle andre udenbys Fartøjer: 20 Øre for Indg. og 20 Øre for Udg. Reducerede Afgifter for reparerende Fartøjer og større Fartøjsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Lodsør ved Havnen og i Fyrskibet »Lappegrund«. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastpenge: 4 Øre pr. N.R.T., Ballast ca. 5 Kr. pr. m<sup>3</sup>. Vand: i Havnen 1,75 à 2,00 Kr., paa Reden 4,00, alt pr. m<sup>3</sup>. Losning og Lastning til faste Takster. 2 af Svitzers Bjergningsdampere er stationeret i Havnen, 3 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. Moderne Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt. 2 Tørdokker indtil 115 m Længde. Kraner til 80 T. Løfteevne.

## HORSENS

Vanddybde i Indsejllingsløbet og i Ny-Havn 6,90 m. Indsejllingsfarvandet vel afmærket, Havnen kan besøjes ogsaa om Natten. Ingen Lodsvang. Havneafgift: Fartøjer med Maskinkraft pr. N.R.T. for saavel Indg. som for Udg. 15 og 25 Øre for henholdsvis inden- og udenbys Fartøjer, de tilsvarende Afgifter for Fartøjer uden Maskinkraft 10 og 20 Øre. Vand: 1,50 Kr. pr. m<sup>3</sup>, dog mindst 5 Kr. ialt. 2 faste Kraner med henholdsvis 5 og 15 T. Løfteevne, 2 bevægelige Stykgods-kraner med henholdsvis 1½ og 2½ T. Løfteevne samt 4 private Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Ophalingsbedding for mindre Fartøjer. Træskibsbyggeri og Motor- og Maskinfabrikker forefindes.

## NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 løb. m. Bolværk til større Skibe (5,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejllingen gunstig. Farvandene stærkt belyste. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejlsk. 24 Øre, Sejlsk. med Hjelpekrus 32 Øre. Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Varsafgift: Moderat. Bugserdamp, uforud. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; isvrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Losn. og Lastn. besørget hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kelhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

## RUDKJØBING

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

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 10

FREDAG 8. MARTS 1946

53. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### UNRRA-TONNAGEN

Efter UMA's Ophør er der som bekendt traadt en begrænset international Tonnagefordeling i Virksomhed for at dække UNRRA's Tonnagekrav. Denne Tonnagefordeling arbejder efter følgende Retningslinier:

1) Der oprettes en Komité i Washington med en Underkomité i Montreal, der faar til Opgave at behandle Tonnagekravene fra UNRRA og fra de befriede Lande samt sørge for Tonnage for Transport af Laster fra U. S. A. og Canada, Tonnage, der tages fra en Pulje, der fremkommer ved, at de Lande, der hidtil gennem UMA har afgivet Tonnage til disse Opgaver, fortsætter hermed. Komiteen skal bestaa af Repræsentanter for de Lande, der deltager med Tonnage. De enkelte Lande, der tilslutter sig den nye Ordning, forpligter sig ikke til at deltage med en ubegrænset Mængde Tonnage, men kan paa Forhaand afgøre, hvor meget de vil stille til Disposition.

2) Der oprettes en Komité i London, ligeledes bestaaende af Repræsentanter fra de Lande, der hidtil har bidraget med Tonnage til Relief and Rehabilitation, og som faar til Opgave:

a) at tage sig af UNRRA's Behov til Transport fra andre Lande end U. S. A. og Canada. Det hedder, at de Lande, der deltager, erkender Nødvendigheden af at efterkomme disse Krav efter bedste Evne, og de vil gennem deres Repræsentanter i Komiteen koordinere Tildelingen af den Tonnage, de er i Stand til at stille til Raadighed.

b) at fremskaffe Oversigt over Tonnagesituationen udenfor U. S. A. og Canada og behandle Tonnagekrav fra de befriede Lande, der ikke kan skaffe sig tilstrækkelig Tonnage paa Markedet.

3) Der skal endvidere oprettes et Raad, *United Maritime Consultative Council*, bestaaende af Repræsentanter for de Regeringer, som ønsker at slutte sig til denne Ordning og ikke blot for dem, der deltager med Tonnage til det fælles Formaal. Dette Raad faar til Opgave at formidle Udveksling af Oplysninger, der kan sætte de enkelte Regeringer i Stand til at trække Linierne for egen Skibsfartspolitik op under Hensynet til andre Landes Politik paa dette Omraade. Det menes, at Raadet skal kunne paatage sig Undersøgelser af ethvert Problem paa den internationale Skibsfarts Omraade, som det maatte faa forelagt, og som ikke falder indenfor andre internationale Sammenslutningers Arbejdsomraade. Raadet skal ikke have nogen udøvende Myndighed.

Den nye Ordning forudsættes at skulle vare i 8 Maaneder, altsaa til Udgangen af Oktober 1946.

Washington bliver, som det vil ses, Hovedcentralen for Hjælpetonnagen, mens et Underkontor oprettes i Montreal. De Forenede Stater og Canada ventes at faa de fleste Afskibninger for UNRRA, og det er derfor naturligt, at Fordelingen af den nødvendige Tonnage henlægges til de nævnte Centrere.

### DANSKE SKIBE FRIGIVES

U. M. A.-Aftalens Udløb medfører, at England frigiver fire af de danske Passagerskibe, som siden sidste Sommer har været anvendt til Transport af Sol-

dater paa Orlov frem og tilbage mellem Tyskland og England.

Allerede i indeværende Uge venter D. F. D. S. Motorskibet *Vistula* og Damperen *Aarhus* hjem fra denne Fart. Omkring 10. Marts kan ogsaa Motorskibet *Kronprins Olav* ventes hjem, og tilbage af danske Skibe i denne Fart er derefter kun D. F. D. S.s Passagerdamper *Dronning Maud*. Hvornaar dette Skib vil blive tilbageleveret, foreligger der endnu ingen endelig Besked om.

Alle de tilbageleverede Skibe maa gennemgaa en ret omfattende indvendig Ombygning, inden de paany kan anvendes i almindelig Passagerfart. Til den Troptransport, de sidst har været brugt til, har der paa alle Skibene været indrettet interimistiske Køjer over det hele — i Lastrummene og til Dels i Salonerne. Inden denne Køjeindretning er pillet ned, og Passagerkabiner og Saloner er ført tilbage til deres oprindelige Skikkelse, vil der gaa nogle Maaneder.

D. F. D. S. synes først og fremmest at være interesseret i at faa *Vistula* paa Værft og gjort i Stand. Hvis der ikke sker uforudsete Begivenheder, kan man vistnok regne med, at *Vistula* i den kommende Sommer vil blive sat ind i Dagfart paa Ruten mellem København og Aarhus — den Sejlads, D. F. D. S. begyndte med i Sommeren 1939 og havde saa stor Sukces med i det sidste halve Aar før Krigen.

Endvidere har Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866 faaet Meddelelse om, at dets Motorskib *Hammershus*, der siden September har sejlet med britiske Orlovssoldater mellem nordtyske Havne og England, er frigivet og kan ventes til Rønne i Løbet af en halv Snes Dage. *Hammershus* blev for godt 2 Aar siden beslaglagt af Tyskerne og omdannedes til Troppetransportskib. Efter Kapitulationen blev Skibet fundet i Kiel i nogenlunde ubeskadiget Stand, og i Efteraaret blev det chartret af den britiske Hær til Sejlads mellem Tyskland og England.

*Hammershus* skal efter Hjemkomsten gennemgaa en omfattende Reparation og ventes ikke at kunne indsættes i Rutefart mellem Rønne og København før om ca. 3/4 Aar.

### SVENSK ISBERETNING

Firmaet Nya Aktiebolaget J. Fr. Brolin, Stugsund, meddeler d. 2. Marts, at grundet paa den stærke Frost er Skibsfarten nu ophørt paa samtlige Havne indenfor Distriktet.

Der er svær Havis, og man kan ikke regne med nogen Skibsfart Nord om Ålandshavet.

### SVERIGES HANDELSFLAADE

Den svenske Handelsflaade omfattede ved Aarsskiftet 2069 Skibe paa 1.598.000 Bruttotons mod 2252 Skibe paa 1.616.000 Bruttotons før Krigen. Under Krigen er mistet 260 Skibe paa 592.000 Tons, deri medregnet Fiskefartøjer og beslaglagte Skibe. Under Krigen og i Tiden derefter er i Sverige bygget 264 Skibe paa 601.000 Tons. Ved Aarsskiftet havde svenske Redere ved svenske Værfter under Bygning over 100 Skibe paa 370.000 Tons. Handelsflaaden vil ved Aarets Udgang være paa 1.700.000 Tons.

## Fra Aarsberetninger og Regnskaber.

### ØSTASIATISK KOMPAGNI: 8 pCt.

Det østasiatiske Kompagni meddeler, at Driftsresultatet for Aaret 1945, inklusive Overførslen fra foregaaende Aar, 1.019.390 Kr. og efter Fradrag af Administrationsudgifter, Renter, Henlæggelse til Skatter samt Afskrivninger, andrager 9.456.854 Kr. Heraf foreslaas at udbetale 8 pCt. i Udbytte til Aktionærerne, at henlægge 2 Mill. Kr. til ekstra Reservefond, at overføre 1 Mill. Kr. til Kompagniets Pensionsfond og overføre 1.150.611 Kr. i ny Regning.

Det bemærkes, at Forholdene ved enkelte af Kompagniets Filialer i Østasien endnu ikke er tilstrækkeligt afklarede, til at Regnskabet har kunnet indbefatte deres Driftsresultater under Krigsperioden, ligesom endelig Fastsættelse af Leje for Skibene, medens de sejlede under allieret Flag, ikke forelaa ved Regnskabsaarets Slutning og derfor ikke er taget til Indtægt.

Der maa saaledes ogsaa i Aar tages Forbehold med Hensyn til Regnskabsets fuldgyldige Udtryk for Kompagniets nuværende Stilling.

I Aarsberetningen udtale en varm Tak til Kompagniets Folk, der under Krigens vanskelige Forhold paa alle Maader har arbejdet for Selskabets Interesser og holdt dets Fane højt. Man beklager dybt, at flere af dets Folk er faldet i aktiv Kamp eller har maattet udstaa Lidelser i Interneringslejre, Fangelejre og Fængsler, som for nogles Vedkommende medførte Døden, baade hjemme og ude, og baade i Krigens tidligere Aar og i selve dens Slutfase. Ligeledes beklager man dybt Tabet af de mange Søfolk, der led Døden under Udførelse af deres Gerning.

Forbindelsen med Kompagniets Afdelinger ude i Verden efter Tysklands og Japans Kapitulation er kun sket gradvis, og endnu er Forholdene ved de enkelte Afdelinger i Østasien ikke afklarede. Forhandlingerne med de allierede Regeringer om Erstatning for Brug og Tab af Skibe under Krigsperioden er kun delvis afsluttede, og Erstatningerne var ikke indgaaet ved Aarets Slutning. Flaaden bestaar ved Udgangen af 1945 af 16 Motorskibe. Under Krigen mistede Selskabet 14 Enheder. Flaadens samlede Bruttotonnage andrager nu 124.849 Tons og 157.835 Tons Dødvægt. Den bogførte Værdi for Skibene er godt 38 Mill. Kr. Kompagniet har i Aarets Løb kontraheret med B. & W. om en Nybygning af »Korea-Typen«, desuden har man Kontrakt med Nakskov Skibsværft om to Nybygninger af »Mongolia-Typen«.

Efter at Forbindelsen er oprettet med de oversøiske Afdelinger, har Hovedkontoret dels kunnet afvikle Engagementer fra tidligere Tid, dels kunnet foretage de forberedende Arbejder til Genoptagelse af sin afbrudte Verdenshandel. Under Krigen indregistreredes Kompagniet i London under Navnet The East Asiatic Co. (London) Ltd., hvilket Firma tjente som Midtpunkt for de aktive Afdelinger paa allierede og neutrale Omraader og fungerede som Mellemlid overfor engelske Myndigheder og Banker. Ogsaa ude i den øvrige Verden er der oprettet mange Kontorer. For samtlige Filialer har der i Tide været truffet omfattende Forholdsregler til Bevarelse af Værdierne, og Genoptagelsen af Kompagniets Organisation i de Egne, hvor Krigen har hærget, er i Gang. Krigsskaderne paa Virksomhederne er ikke saa store, som man kunde forvente.

Kompagniets Erstatningskrav for tabte Skibe andrager inklusive Renter 59,3 Mill. Kr. Forskellen mellem dette Beløb og den bogførte Værdi af de tabte Skibe er bogført paa Krigshavari-Kontoen med 50,5 Mill. Kr. Erstatningskravet for Ødelæggelse af Selskabets Hovedkontor i Holbergsgade er 5.014.238 Kr.

### BURMEISTER & WAIN

Paa et Bestyrelsesmøde i Aktieselskabet Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri fremlagdes Regnskabet for 1945. Efter at der er foretaget Afskrivninger paa Bygninger, Maskiner m. v., andrager Aarets Nettooverskud 6.343.215 Kr. Da Overførslen fra forrige Aar andrager 246.401 Kr., og der for Aaret 1945 var hensat for meget til Skatter, 93.631 Kr., er der saaledes ialt 6.683.247 Kr. til Disposition.

Af dette Beløb hensættes til Skatter 2.300.000 Kr., der udbetales 5½ pCt. Udbytte paa Præferenceaktiekapitalen, 16.800.000 Kr., med 924.000 Kr. Til ekstra Reservefond hensættes 1.000.000 Kr. Bestyrelsens Tantième andrager 40.000 Kr. Til »Konto for Opskrivning af Stamaktiekapitalen og dertil svarende Forøgelse af den lovmæssige Reservefond« hensættes 1.410.000 Kr. Restbeløbet 1.009.247 Kr. foreslaas benyttet til Udbetaling af 6 pCt. Udbytte paa Stamaktiekapitalen, 12.600.000 Kr., med 756.000 Kr. og til Overførsel til næste Aar med 253.247 Kr.

Paa Konto for Opskrivning af Stamaktiekapitalen henstaar derefter 1.750.000 Kr. Heraf anvendes til Opskrivning af Stamaktiekapitalen 1.400.000 Kr. og til Henlæggelse til den lovmæssige Reservefond 350.000 Kr., hvorefter Stamaktiekapitalen pr. 31/12 1945 andrager 14.000.000 Kr.

Det foreslaas yderligere pr. 31/12 1945 at overføre det paa »Konto for Imødegaaelse af Tab ved Krigsskader og lign.« staaende Beløb, 1.700.000 Kr., til »Konto for Indløsning af Præferenceaktiekapitalen og Opskrivning af Stamaktiekapitalen«. Heraf anvendes 1.400.000 Kr. til Opskrivning pr. 1/7 1946 af Stamaktiekapitalen og 175.000 Kr. til Henlæggelse pr. samme Dato til den lovmæssige Reservefond, samtidig med at Præferenceaktiekapitalen ved Indfrielse af 700.000 Kr. Præferenceaktier nedsættes til 16.100.000 Kroner.

I Forbindelse med Stigningen i Selskabets Overskud oplyses, at denne i det væsentlige skyldes Afleveringer af større, udenlandske Ordre, som er udført under Besættelsen, men som paa Grund af Forholdene først kunde afleveres efter Befrielsen, samt en ekstraordinært stærk Beskæftigelse af Skibsværftet ved Skibsreparationer i sidste Halvaar.

I Forhold til 1944 er B. & W.s Overskud fordoblet. Det var da 3.126.160 Kr. mod for det nu afsluttede Driftsaar godt 6,3 Mill. Kr. For 1944 var der ialt til Disposition 3.697.523 Kr. Af dette Beløb hensattes 400.000 Kr. til Skatter og udbetales 5½ pCt. Udbytte af Præferenceaktiekapitalen med 924.000 Kr. Til Imødegaaelse af Tab ved Krigsskader hensattes 1 Mill. Kr., Bestyrelsens Tantième androg godt 31.000 Kr. Til Konto for Opskrivning af Stamaktiekapitalen og dertil svarende Forøgelse af den lovmæssige Reservefond hensattes 340.000 Kr. Restbeløbet blev anvendt til Udbetaling af 6 pCt. Udbytte paa Stamaktiekapitalen med 756.000 Kr. og som Overførsel 246.401 Kr.

### SVENDBORG SKIBSVÆRFT: 8 pCt.

A/S Svendborg Skibsværft har afholdt Generalforsamling med Sagfører *Tranberg Jensen* som Dirigent. Formanden, Direktør *Tyge J. Rothe*, aflagde Beretningen, hvori bl. a. udtaltes:

Aaret 1945 bragte den saa længe ventede Fred og med den Ophøret af de uudholdelige Forhold og alle de Vanskeligheder, der var en Følge af Besættelsen — for Værftets Vedkommende var Besværlighederne vel nok særlig mærkbare, fordi Værftet var under direkte Bevogtning af tysk Militær. De Skader, som blev tilføjet Værftet under Krigen, er nu udbedret, saa Værftet er intakt paa alle Omraader og har igen optaget sin normale Produktion i fuld Udstrækning efter egne Dispositioner uden Indblanding fra fremmed Side.

## Ugens Fragtberetning.

De første Dage efter UMA. har ikke medført større Forandringer paa Fragtmarkederne. Vi nævnte i vor sidste Beretning de foreløbige Retningslinier Fragnævnet havde optrukket for de danske Trades med Undtagelse af Kulfarten. For disse sidstnævnte Trades Vedkommende foreligger der nu Meddelelse om, at for Kul fra U.S.A. til Danmark skal UMA's Betingelser og Rater fortsat være gældende, hvorimod Raterne for Kul fra England, Emden og Polen stadig ikke er fastlagte, saaledes at der i C/P. indføres den kendte Klausul om, at Raten er den, der senere maatte blive fastsat af Fragnævnet.

Ogsaa fra engelsk Side foreligger nu forskellige Meddelelser om Raterne i den kommende Tid, idet The Ministry of War Transport har udsendt en Liste med de Rater og de Certepartibetingelser, der skal finde Anvendelse »for Ministry directed voyages«. Den første Meddelelse omhandler Fragterne for Importvarer til UK., og af disse skal nævnes: Hvede fra St. Lawrence til UK. 12/9d. pr. Qr. for Baade mellem 6500 Ts. og 9000 Ts., 12/- pr. Qr. for større Tonnage, Halifax/UK. 12/- resp. 11/3d. pr. Qr., Northern Range/UK. 12/- resp. 11/3d. pr. Qr., Sukker fra 2 Havne Nord eller Syd Cuba/UK., 76/6d. for Baade mellem 6500 Ts. og 9000 Ts., og 71/8d. for større Tonnage, fra San Domingo er de tilsvarende Rater 71/6d. og 66/6d., Svovl fra Golfen til UK. 63/6d. for alle Størrelser, Fosfat fra Florida til UK. 62/- for alle Størrelser, Hvede fra Puget Sound eller British Columbia til UK. 97/6d. for alle Størrelser, River Plate/UK. for Hvede Basis Rosario/Buenos Aires Lastning for alle Størrelser fra 7000 Ts. og opefter 81/- med Tillæg af 1/- for Santa Fe Lastning, 1/6d. extra for Mar del Plata og 2/6d. extra for Nechochea Lastning. For Jordnødder fra Madras Kysten til UK. er Raten fastsat til 121/-, hvis Sikket ballaster fra UK. ellers 110/-. Ogsaa for Middelhavet/UK. er fastsat en lang Række

Rater af hvilke skal nævnes: Huelva/UK. Pyrites 46/6d. for indtil 4000 Ts., 36/- for 4000 Ts. til 6500 Ts. og 32/- for større Baade. For Fosfat fra Bona til UK. er Raten henholdsvis 38/6d. for 4500/6000 Ts. Størrelsen og 31/6d. for 6500/9000 Ts., Iron Ore fra Bilbao til UK. skal betale 37/6d. for 4500/6000 Ts. og 33/- for større Baade. Iøvrigt er der ogsaa fastsat Rater for en lang Række Trades, der ikke berører UK., men disse er uden større Betydning for dansk Tonnage.

Fra de øvrige tidligere Deltagere i UMA. foreligger der endnu ikke Nyheder vedrørende Ratespørgsmaalet, men for de Laster, der noteres paa det amerikanske Marked, er det stadigvæk de af W.S.A. fastsatte Rater, der noteres.

Iøvrigt er det mest fremtrædende Træk paa Dagens Markeder den stærke Interesse, der findes for Tonnage paa Timecharterbasis. Foruden forskellige Regeringer som den engelske, franske, spanske, portugisiske og flere andre, findes der en lang Række private Befragtere, som er aabne for Tonnage paa Time for Perioder indtil 2 Aar. Det er fortrinsvis stor moderne Dieseltonnage der søges, men der findes ogsaa adskillige Ordre for Dampere paa mellem 3000 Ts. og 6000 Ts. for specielle Trades. Af repræsentative Slutninger skal nævnes: 9400 Ts. Dampere, 11 Mil paa 45 Ts. Kul, 18/9d. for 6 Maaneder, Levering og Tilbagelevering UK., adskillige græske Dampere paa 8/9000 Ts. for ca. 12 Maaneder til Rater mellem 17/6d. og 18/6d., 3000 Ts. Dampere, Levering og Tilbagelevering Suez, 9/12 Maaneders Øst Afrika Trade til 24/-.

I vore nære Farvande har Forholdene ikke været underkastet større Ændringer. Der slutes stadig adskillige Baade for Kul fra England og Emden til danske Havne, og forhaabentlig kommer Kulimporten fra Polen til Danmark ogsaa snart for Alvor i Gang.

Værftet har det sidste Aar ladet bygge et nyt, moderne Snedkerværksted, hvor der desuden er indrettet Rum for Baadebyggeri, Lagerplads m. m. Paa Holmens østlige Del er for Tiden et nyt Klejnsmedeværksted under Opførelse.

Den store Dok har været optaget i 333 Dage af 67 Skibe paa tilsammen 48.811 Bruttotons og den mindre Dok i 252 Dage af 23 Skibe paa tilsammen 7157 Bruttotons. I Arbejdsløn er udbetalt 2.238.000 Kr. og den gennemsnitlige daglige Beskæftigelse har været 550 Mand. For indeværende Aar har Værftet Ordre paa Reparationsarbejder, der vil give god Beskæftigelse for det meste af Aaret. Saafremt man opnaar de nødvendige Materiale-Leveringer, synes Udsigterne gode for 1946. Leveringstiden for Staalmaterialer ligger desværre stadig noget usikker, og det medfører Vanskeligheder for Kontrakter og Nybygninger. Værftet ligger dog i Underhandling om Bygning af nye Skibe, som man har Haab om fører til Forretning.

Direktør J. Fisker-Andersen oplæste Driftsregnskabet. Bruttooverskudet har været 1.355.423 Kr., fra forrige Aar er overført 46.345 Kr., og der er indvundet 10.904 Kr. i Renter. Omkostningerne har været 674.549 Kr., og efter Afskrivninger paa Værfts-anlægget og Udvidelserne fremkommer der et Nettooverskud paa 673.225 Kr., som Bestyrelsen foreslog at fordele saadan: 5 pCt. Udbytte 16.250 Kr., Tantième til Bestyrelsen 31.500 Kr., yderligere 3 pCt. Udbytte 9750 Kr., Henlæggelse til Konjunkturfond 10.833 Kr., Henlæggelse til Dispositionsfond 300.000 Kr., Henlæggelse til Betaling af Skatter 250.000 Kr. og at overføre til næste Regnskabsaar 54.892 Kr.

Status udviser bl. a.: Konjunkturfond 58.166 Kr., Dispositionsfond 1.483.730 Kr., Afskrivningskonto 570.003 Kr., Konto for ekstraordinære Afskrivninger 113.076 Kr. samt Udbyttereguleringskonto 180.000 Kr. og Konto for ekstraordinær Henlæggelse 200.000 Kr. Status balancerer med 4.084.486 Kr.

Beretning og Regnskab godkendtes enstemmigt.

### CHRISTIANSHOLMS FABRIKER: 6 pCt.

Bestyrelsen for A/S Christiansholms Fabriker har vedtaget at foreslaa Generalforsamlingen af Aarets Overskud, som — efter at de fornødne Afskrivninger er foretaget — udviser 209.091 Kr. tilligemed Overførsel fra 1944 141.161 Kr., ialt 350.252 Kr., at udbetale 6 pCt. til Aktionærerne med 120.000 Kr., til Tantième 2.409 Kr., til Konto for Imødegaaelse af Tab paa indgaaede Kontrakter 85.000 Kr., og at overføre Resten, 142.843 Kr., i ny Regning.

Ogsaa for 1944 blev der udbetalt 6 pCt. til Aktionærerne.

### HANSA-SKIBENE

Firmaet Otto Danielsen meddeler:

Det tynder stærkt ud i de danske Hansa-Baade, som sælges af den danske Regering, saaledes er s.s. *Kegnæs*, der er under Bygning ved Aalborg Værft A/S., blevet solgt til et Stockholm-Rederi for en Pris af sv. Kr. 3.200.000.—. Endvidere er s.s. *Dyrnæs* blevet overtaget af Dampskibsselskabet *Jutlandia A/S.*, København, for en Pris af Kr. 3.000.000.—. Denne Baad vil faa Navneforandring til *Jens Toft*.

De paa danske Værfter under Bygning værende Skibe for tysk Regning er blevet overdraget den danske Regering af de allierede Myndigheder som en Del af de Danmark tilkommende Skadeserstatninger fra



Tyskland, dog har man fra engelsk Side ønsket, at Baadene fortrinsvis udbydes til Salg til britiske Redere. Dersom Baadene ikke kan afsættes paa det britiske Marked, vil Baadene blive solgt til danske Redere eller evt. andre Nationer.

Det drejer sig om følgende Baade:

ca. 5200 Tons d.w. Hansabaad Nr. 682 fra Burmeister & Wain. Denne Baad kan leveres som Damper i Løbet af ca. 3—4 Maaneder eller som Dieselmotorskib medio 1947.

ca. 5200 Tons d.w. Hansabaad Nr. 102 fra Odense Staalskibsværft A/S., leveres som Damper om ca. 3 Maaneder.

ca. 5200 Tons d.w. Hansabaad Nr. 107 ogsaa fra Odense Staalskibsværft A/S., samme Position som Nr. 682 fra Burmeister & Wain.

ca. 5200 Tons d.w. Hansabaad Nr. 80 fra Aalborg Værft A/S., omtrent færdig, forsynet Turbo Compound Dampmaskine. Levering om ca. 2 Maaneder. m.s. *Frankenland*, ca. 6250 Tons d.w., fra Burmeister & Wain, shelterdecker, Skroget er færdigt, Maskineriet er færdigt, men ikke installeret, 7300 H.K. Dieselmotor, Fart 15 Mil, beregnes færdig for Levering om 3—6 Maaneder.

m.s. *Brandenburg*, ca. 10.600 Tons d.w., fra Burmeister & Wain, shelterdecker, praktisk talt færdig, Maskinen, 14000 H.K. Dieselmotor, installeret, Fart 16 Mil, Indretning af Apterling paabegyndt, 6 Luger. Kan leveres færdig paa ca. 3 Maaneder.

Salget af disse Baade er overdraget danske Mæglere, og der anmodes om bedste Bud.

#### FRA SVENSKE VÆRFTER

Den 11. Februar kunde Kockums Værft aflevere Motorskibet *Holmialand* til Ångfartygs AB Tirfing i Göteborg. *Holmialand*, der er bestemt baade til Stykgods- og Malmlast, laster 9200 Tons som aaben shelterdecker og 10,300 Tons som lukket shelterdecker med Malmlast. Det er bygget til højeste Klasse i Lloyds Register og er 420' langt.

Hovedmaskineriet bestaar af en sekscylindret, dobbeltvirkende, 2-Takts Kockum-Man Dieselmotor, der udviklende 3800 IHK, giver Skibet en Fart paa 13¾ Knob.

*Holmialand* udrustes med Redningsbaade af den nye Type, som paa Brostrømskoncernens Foranledning er blevet konstrueret af Marindirektør *Herlin* med Henblik paa en forbedret Sødygtighed, og forsynes endvidere med en ny Type Redningsbaadsdavid, konstrueret af *Welin*. Manillataljeløberne er her erstattet af Wirer, samtidig med at det gennem et særskilt Spil er blevet muligt for een Mand at sætte Fartøjet i Vandet, mens to er i Stand til at hejse det.

Den 21. Februar søsattes ved Finnboda Varv i Stockholm en 2500-Tons Lastdamper til Sveabolaget. Skibet er af aaben Shelterdeck-Type.

Hovedmaskineriet bestaar af en turbo-compound Dampmaskine med Spilledampsturbine paa tilsammen 1750 IHK. Skibet er et Søsterskib til Værftets i Fjor til samme Rederi leverede Damper *Bifrost*.

Den 11. Februar søsattes ved Kalmar Varv til Rederiet Ruth i Göteborg et 700 Tons Motorskib, der i Daaben fik Navnet *Ruth*.

*Ruth*, der er et Søsterskib til Motorskibet *Vestria*, som Værftet tidligere har leveret til Rederiet Thor i Jonstorp, har følgende Hoveddimensioner: Længde 51,97 m, Bredde 8,7 m, Dybde 4,73 m.

Hovedmaskineriet skal bestaa af en Atlasdieselmotor, Type M 461, udviklende 540 IHK ved 350 Om/Min. og Farten skal være 10½ Knob.

#### FRA PORTUGAL

To portugisiske Repræsentanter er ankommet til Sverige for at underhandle om en fortsat Timechartering af svenske Tankskibe samt for at under-

søge Mulighederne for at købe Skibe i Sverige eller bestille Skibe paa Værfterne.

Under Krigen købte Portugal et svensk Skib, og i Øjeblikket gaar tre svenske Skibe med Olie til Portugal fra Centralamerika. Portugals Handelsflaade bestaar af 80 Skibe med 200,000 Tons d.w., men der er Planer oppe om en Forøgelse til 350,000 Tons.

Forøvrigt vil det største Skib, der nogensinde er bygget i Portugal, blive søsat i Foraaret. Det er et Tankskib, der bygges i Alfeite nær Lissabon, og det er paa 14,500 Tons d.w. 4 store Tankskibe indgaar i det Nybygningsprogram, som Landet offentliggjorde i September i Fjor.

#### GENOPBYGNINGEN AF ROTTERDAMS HAVN

Tidsskriftet »Ingeniøren« meddeler følgende om Genopbygningen af Rotterdams Havn, hvori ogsaa danske Ingeniører deltager:

Som bekendt ødelagde Tyskerne i September 1944 en stor Del af Rotterdams Havn, dels ved at sænke Miner ned foran Kajmurene, dels ved at grave dem ned bag disse. Minerne var tidsindstillet, og Byen rystede i flere Dage af Eksplosioner. Næsten 800 Meter Kajmur med Pakhuse og Kraner blev sprængt i Luften. Det var dog ikke Tyskernes Mening at spare den øvrige Del af Havnen, overalt blev der anbragt Miner. De to store Broer over Floden og den berømte nye Tunnel var ikke umiddelbart i Fare, da Tyskerne selv skulde bruge dem, men der var anbragt Dynamit saavel under Broerne som i Tunnelen. Hvis de Allierede trængte frem til Rotterdam, var der intet Haab om Redning for den sidste Del af Havnen og for Broerne og Tunnelen. Heldigvis kom det ikke til Kamphandlinger i Provinserne Syd- og Nordholland, idet Tyskerne gav op, før det kom saa vidt.

Nogen Tid efter Kapitulationen opfordrede den hollandske Stat og Byen Rotterdam 5 hollandske og 3 engelske Firmaer til at danne et Aktieselskab til Genopbygning af Rotterdams Havn. Arbejdet skulde omfatte Oprydningen af alle de sprængte Kajmure, Pakhuse, Kraner o. s. v. samt Nybygning af 8000 Meter Kajmur. Entreprenørerne har nu dannet Aktieselskabet og er allerede i fuld Gang med Arbejdet. Kontrakten med Staten blev underskrevet den 10. Januar.

To af de ovennævnte Entreprenørfirmaer ledes af danske Ingeniører, nemlig Christiani & Nielsens hollandske Datterselskab (Civilingeniør *M. Lassen Nielsen*) og J. F. Kier & Co., London (Civilingeniør *O. Kier*).

#### FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

##### Maskinistundervisningen

Direktøren for Maskinistundervisningen meddeler, at der til den i Februar afholdte Haandværksprøve var mødt 58 Eksaminander, som alle bestod.

##### Underholdningsaftener for Søfolk

Den næste Underholdningsaften finder Sted *Torsdag den 14. Marts 1946* i *Søfartsklubbens Lokaler*, Nyhavn 63.

Aftenens Program er: Kl. 19,30—20,30: Professor Victor Kuhr holder Foredrag om »Begyndelse Humor — med særligt Henblik paa den danske Humor«.

Kl. 20,30—21,30: Fællessang under Ledelse af Kommuneleder Fritz Rudloff.

Aftenens Dirigent bliver Lederen af *Søfartens Bibliotek*. Kaptajn E. Juul-Hansen.

##### Rederiet J. Lauritzens Søfartsskole

I Dagene 25.—28. Marts holdes Afslutningsprøve for Vinterholdet paa J. Lauritzens Søfartsskole i Kogtved pr. Svendborg. Vinterholdet bestaar hovedsagelig af Elever, der tidligere har deltaget i et Begynderhold og derefter har sejlet noget.

Den 1. April møder Eleverne til Foraarsholdet, der er et Begynderhold. Her faar unge Mennesker, hvis Maal det er at uddanne sig til Styrmand, en Forhaandsuddannelse i 3 Maaneder. Til dette Hold antages unge Mennesker mellem 15 og 18 Aar med gode Skolekundskaber, helst Mellem-skole- og Realeksamen. Ophold og Undervisning er gratis.

Ansøgningssekema og nærmere Oplysninger faas ved

Henvendelse til Rederiet J. Lauritzen, Hammerensgade 1, København K.

### Motorskonnerten Patricia solgt til Færøerne

Trematet Motorskonnert *Patricia* af Svendborg (Skibsreder A. E. Sørensen) er blevet solgt til Færøerne, hvor den skal indgaa i Fiskerflaaden.

## FRA SØRETTENE

I Sø- og Handelsretten i København afholdtes forleden en Række Søforhør i Anledning af danske Skibes Krigsforlis.

### m.s. Halma

Motorskibet *Halma* (tidligere *Nora*), Rederiet J. Lauritzen, krigsforliste den 3. Juni 1943 paa Rejse fra Boston til Grønland med Majs. Styrmand K. *Dalsgaard* oplyste, at Skibet sejlede i en Konvoj paa 36 Skibe. Det blev angrebet af en Undervandsbaad, ramtes af en Torpedo og sank i Løbet af 12 Minutter. Besætningen blev reddet af en kanadisk Fiskeskonnert, og ingen Menneskeliv gik tabt.

### s.s. Sessa

Damperen *Sessa*, Rederiet J. Lauritzen, torpederedes den 17. August 1941 paa Rejse fra U. S. A. til Island. Der var 27 Mand ombord, og kun 3 blev reddet, deriblandt 1. Styrmand H. K. *Bjerregaard*, der dog ikke var mødt til Søforhøret. Prokurist *Pærrgaard* fra Rederiet forklarede, at der kun var 7 Danske ombord paa Skibet, der førtes af Kaptajn *Niels Nielsen*. *Bjerregaard* er den eneste overlevende Dansker. Skibet var overtaget af den amerikanske Regering og sejlede under amerikansk Flag. Man har ikke faaet nærmere Oplysninger om Forliset.

### s.s. Erna

Damperen *Erna*, Rederiet J. Lauritzen, formodes at være torpederet den 25. September 1941 paa Rejse fra Milford Haven til U. S. A. 16 danske Sømand omkom. Prokurist *Pærrgaard* oplyste, at Skibet, der var overtaget af de engelske Myndigheder, sejlede i Konvoj, og den pangældende Dag blev flere andre Skibe i Konvojen torpederet. Siden har man ikke hørt noget fra *Erna*, hvis Fører var Kaptajn *Knud Sørensen*, Nyborg.

### m.s. Nordbo

Motorskibet *Nordbo*, D/S Norden, beslaglagdes den 13. Juli 1942 af Japanerne. Den danske Besætning gik i Land, og der kom japansk Besætning ombord. Kaptajn *Lenet* fra Rederiet oplyste, at man har faaet Meddelelse om, at Skibet den 25. September 1942 er blevet torpederet i de indokinesiske Farvande, men nærmere har man ikke faaet oplyst.

### m.s. Nordhval

Motorskibet *Nordhval*, D/S Norden, der førtes af Kaptajn *Niels Fr. Pii*, er den 9. December 1941 sænket i Stillehavet ca. 600 Mil fra Hawaii Øerne. Foruden Kaptajnen omkom 6 danske Medlemmer af Besætningen. Skibet var overtaget af de amerikanske Myndigheder.

### m.s. Norden

Motorskibet *Norden*, D/S Norden, er krigsforlist i Atlanten i Nærheden af Sydafrikas Vestkyst i Efteraaret 1943. Det var overtaget af de amerikanske Myndigheder og førtes af Kaptajn *P. Frølich Schultz*. Foruden Kaptajnen omkom tre danske Søfolk. Nærmere Oplysninger om Forliset har man ikke.

### m.s. Chile

Ø. K.s Motorskib *Chile*, der var i engelsk Tjeneste, torpederedes den 7. Juni 1942 paa Rejse fra Kapstaden til Freetown. Kaptajn *Niels E. Bonn* forklarede, at Skibet i Nordatlanten blev angrebet af en Undervandsbaad, som man ikke kunde se, men der blev affyret to Torpedoer mod Skibet uden at ramme. 20 Minutter senere ramtes Skibet af to Torpedoer, og det sank hurtigt. 4 Danske og 1 Polak omkom.

### s.s. Edv. Nissen

Vendila's Damper *Edv. Nissen* blev sænket i Juni 1940 i Dunkerque. Kaptajn *J. Svane* forklarede, at Skibet var overtaget af Englænderne, og der var ikke Danske om-

bord. Nogen officiel Meddelelse om Skibets Forlis har man ikke faaet, men ad anden Vej er det oplyst, at Skibet har været med ved Evakueringen af Dunkerque. Skibsinspektør *Christensen* fremviste et Fotograf fra et tysk Billedblad, hvori der var afbildet fire sænkede Skibe i Dunkerques Havn, og det ene Skib var *Edv. Nissen*.

### s.s. N. C. Monberg

Det Danske Kulkompagnis Damper *N. C. Monberg* torpederedes den 15. December 1940 udfor Harwich. Prokurist *O. Skov* oplyste, at der ikke var Danske ombord ved Forliset. De nærmere Omstændigheder ved Skibets Sænkning kendes ikke.

### m.s. Bornholm

Dansk-Fransk Dampskibsselskabs Motorskib *Bornholm* grundstødte den 16. Marts 1940 udfor Kristianssand paa Vej til Amerika mod et Skær eller en Undervandshindring. 1. Maskinmester *P. Stæhr Hansen*, der var kommet hjem paa Ferie, forklarede, at han ikke kunde sige noget om Aarsagen til Grundstødningen, idet han opholdt sig i Maskinen.

## Positionsliste pr. 5. Marts 1946

### D. F. D. S.

*Alabama* afgaar forv. 6. Marts fra Kbh. til Lissabon via Aalborg. — *Alexandra* ank. Kbh. 28. Feb. — *Argentina* afg. Kbh. 3. Marts via Las Palmas til Santos. — *Arizona* ventes afgaa fra St. Vincent ca. 8. Marts til Kbh. paa Rejse fra Bahia. — *Bolivia* afgaar forv. fra Santos 8. Marts via Las Palmas til Danmark. — *Brasilien* fra Baltimore ca. 12. Marts til Danmark. — *California* ventes til Kbh. ca. 10. Marts fra Rio via Lissabon. — *Delaware* ank. Genua 1. Marts. Derfra ca. 7. Marts til Alexandria. — *Egholm* ank. Kbh. 23. Feb. Herfra ca. 6. Marts til La Pallice via UK. — *Florida* ank. Baltimore 4. Marts. Derfra til New York-Kbh. — *Frigga* ank. Aarhus 4. Marts. Derfra 5. Marts via Aalborg til London. — *Halldan* ank. Randers 4. Marts. Derfra ca. 6. Marts til Kbh. — *Harald* ank. Manchester 1. Marts. Derfra ca. 8. Marts til Kbh.-Randers-Aalborg. — *Hindsholm* afg. Kbh. 27. Feb. til Liverpool. Derfra ca. 12. Marts til Kbh. — *Hjortholm* ank. Odense 3. Marts. Derfra ca. 5. Marts til Kbh. — *Hroar* ank. London 4. Marts. Derfra ca. 9. Marts til Kbh. — *Iuar* ank. Kbh. 1. Marts. Fra Kbh. ca. 7. Marts til Randers. — *Katholm* ank. London 1. Marts. Derfra ca. 8. Marts til Kbh. — *Kentucky* ank. Liverpool 18. Feb. Derfra ca. 5. Marts via Newport og Swansea til Kbh. — *Knud* ventes til Kbh. 5. Marts fra Swansea. — *Louisiana* afg. fra Buenos Aires ca. 9. Marts via Bahia til Danmark. — *Maine* afg. Glasgow 2. Marts til New York-Baltimore. — *Margrethe* ank. London 4. Marts. Derfra ca. 9. Marts til Kbh. — *Marocco* afg. Syracuse 1. Marts til Kbh. via Algeciras. — *Paraguay* afg. Lissabon til Leixoes og Kbh. — *Rota* afg. Newcastle 3. Marts via Leith til Kbh. — *Skjold* afg. Hull 2. Marts til Kbh. — *Svanholm* afg. Grimsby 4. Marts til Kbh. — *Taarnholm* ank. Kbh. 2. Marts. — *Texas* afg. ca. 5. Marts fra Valencia til Cartagena. — *Thyra* ank. Hull forv. 5. Marts. — *Tomsk* fra Antwerpen ca. 6. Marts til Aalborg og Kbh. — *Tula* afg. Odense ca. 5. Marts til Antwerpen. Derfra ca. 13. Marts til Randers/Kbh. — *Tyr* ank. Esbjerg 3. Marts. — *Uffe* afg. Kbh. 1. Marts til Manchester-Kbh./Aarhus. — *Uruguay* vent. til Kbh. 13. Marts fra Bahia via Madeira. — *Virginia* ank. Clyde 8. Feb. til Reparation.

### Ø. K.

*Annam* afg. Buenos Aires 22. Feb. til Danmark. — *Asia* pass. Malta 4. Marts paa Vej til England. — *Erria* afg. St. John N.B. 1. Marts til Liverpool. — *Falstria* i Aalborg, forv. afg. 7. Marts til Horsens. — *Fionia* afg. København 5. Marts til Oslo. — *India* afg. Buenos Aires 3. Marts til Danmark. — *Jutlandia* afg. Southampton 2. Marts, forv. ankomme Kbh. 5. Marts. — *Kina* afg. Baltimore 28. Feb. til Danmark (Aarhus). — *Korea* afg. Baltimore 3. Marts til Danmark. — *Lalandia* afg. Hull 5. Marts til Syd Amerika. — *Malacca* ank. Odense 2. Marts. — *Manchuria* afg. Aden 1. Marts paa Vej til Antwerp. — *Meonia* ank. Nakskov 1. Marts. — *Mongolia* pass. Gibraltar 28. Feb. paa Vej til Østen. — *Selandia* ank. Port La Plata 26. Feb.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør:

KAY JUNGEBSEN

Telefon \*Central 17030

samt paa alle Postkontorer

# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

## ODENSE STAALSKIBSVÆRFT <sup>A/s</sup>

(Odense Steel Shipyard Ltd. <sup>A/s.</sup>)

TELEGR. STAALVÆRFT

TELF. ODENSE 1859

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 (2 LIN.) STATSTELEFON 21  
FORVALTEREN TELF. 1269

## <sup>A/s</sup> SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

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

» 2. » » » » » 1000 » »

NYBYGNINGER

SKIBS- MASKIN- OG  
KEDELREPARATION

## Aalborg Værft <sup>A/s</sup>

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9



Viking  
Kompasser  
Viking  
Loddemaskiner  
Chronometre  
Sekstanter  
Marinekikkerter

Indehavere  
**SØLVER & SVARRER**  
Norsk statsaut. Kompassrettere  
Forlang ill. Katalog



HAMMERENSGADE 6  
KØBENHAVN K. - C. 7809

## SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING  
ODENSE

## DAMPSKIBSSELSKABET PACIFIC <sup>A/s</sup>

AMALIEGADE 33  
Telefon: 4242 & 4248 - Telegram Adresse: „Steampacific“  
**L. R. SCHMITH**  
Korresponderende Reder

## AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

## DANSKE LLOYD

Holmens Kanal 42

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



... og  
Pilsner  
det er  
**HOF**



Tegn Deres  
Forsikringer  
i  
**SKANDINAVIA**  
Kongens Nytorv 6, København K.  
Telefon Central 9316

**JAN M. LYNGBY**  
INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779  
TELEGR. »JANBY»



KJØBENHAVN K.  
TOLDBODGADE 18

elektrisk drevne  
**Imo-Pumper**  
som  
Smøreoliepumper  
Brændseloliepumper

AKTIESELSKABET  
**BURMEISTER & WAIN'S**  
MASKIN- OG SKIBSBYGGERI  
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT      MASKINFABRIK  
REFSHALEØEN      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**

## AKTIESELSKABET

**HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI**

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftets

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

**EINAR SCHMITH**

Befragtning &amp; Klarering

AMALIEGADE 13

KØBENHAVN K.

Telf.: Palæ 8316-17 — Tel.-Adr.: Einarship

**AARHUS  
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

DAMPKIBSSELSKABET

**PACIFIC A/S**

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

**NORDHAVNS-VÆRFTET A/S**

KØBENHAVN

**DANSKE SKIBSMÆGLERE**

AARHUS

**AUG. O. HERLØV**

Statsautoriseret Skibsmægler

Dyngarken 2

AARHUS

Telefon: 6280  
Privat: 4628Telegr.-Adr.:  
„NAVIGATION“

KOLDING

**A. GJØRDING'S EFTF.**

SVANE &amp; GJØRDING

Statsautoriserede Skibsmæglere

KOLDING

BEFRAGTNING ·:-· KLARERING ·:-· SPEDITION ·:-· ASSURANCE  
AGENT FOR DEN KØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810—1811

BANDHOLM

**ALFR. HOVMAND**

SKIBSMÆGLER

BANDHOLM

Telefoner 11 &amp; 41

Telegram-Adresse:  
»HOVMAND«

MARIAGER

**P. RUDBECK-LARSEN · MARIAGER**

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

Telf.: Cementcentralen Nr. 1

Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114

Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“

Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

FAABORG

**P. A. NIELSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING  
SPEDITION — ASSURANCE

FAABORG

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 &amp; 806

RANDERS

**CARL HASSAGER & CO**

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERS

Telefoner 91 & 92  
Statstelefon 17

Telegr.-Adr. "Hassager"

HOBRO

**CHR. RØRHOLM**

EDSVØREN SKIBSMÆGLER

HOBRO

TELEFON 418

TELEGR. "RØRHOLM, HOBRO"

SVENDBORG

**A. E. SØRENSEN**

EDSVØREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORG

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

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 11

FREDAG 15. MARTS 1946

53. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### OMKRING RADIONAVIGATIONEN

Den gennem Krigsaarene udviklede og gennemprøvede Radionavigation vinder efterhaanden større og større Indpas Kloden over ogsaa i Handelsflaaderne, naturligt nok forresten, fordi den baade sikkerhedsmæssigt og økonomisk set betyder saa opsigtsvækkende et Fremskridt for Skibsfarten.

Ved en Pressesammenkomst fornylig i New York, der blev afholdt umiddelbart efter, at m.s. *Gripsholm* var ankommet til denne By, meddelte Direktør *Lundbeck* fra Svenska Amerika Linien saaledes, at der er afgivet Bestillinger paa Loran-Apparater til 17 af Broström-Koncernens Skibe.

Direktør *Whitaker* fra Sperryselskabet kunde samtidig oplyse, at det første Loran-Apparat var blevet installeret paa *Gripsholm*, og at det havde vist sig at være særdeles effektivt paa Skibets nys afsluttede Rundrejse.

*Gripsholm's* Fører Kaptajn *H. G. Nordenson* uddybede dette nærmere. »Under Overrejsen,« udtalte Kaptajnen, »havde vi til Tider meget stormfuldt Vejr, og i et Tilfælde kunde vi tre Døgn i Træk ikke anstille nogle astronomiske Stedbestemmelser, saa jeg var lykkelig over at have et Loran-Apparat om Bord, for det var den eneste Maade, hvorpaa vi kunde bestemme vor Plads. Paa Trediedagen fik vi omsider en Solobservation, der gav følgende Plads: Bredde 39 28 N. og Længde 54 50 W., medens vor Plads efter Loran-Apparatet skulde være 39 29 N. og 54 50 W. Differencen mellem de to Pladsbestemmelser var altsaa efter en Navigatørs Synspunkt lig Nul, hvad der vil sige, at Loran gennem de tre »blinde« Døgn havde ført os nøjagtigt frem paa Kursen.

Inden faa Aar vil Anvendelsen af Loran være saa almindelig, at den fuldstændig vil revolutionere Navigationsvidenskaben. Jeg glæder mig til at kunne anvende dette Apparat paa min næste Rejse, naar jeg igen vender tilbage til min sædvanlige Rute paa de skandinaviske Havne.

Mr. *Whitaker* fortalte endvidere, at de første Loran-Installationer var foretaget om Bord paa amerikanske Krigsskibe allerede i 1942. Den amerikanske Regering havde hidtil anvendt omkring 120 Mill. Dollars paa Udviklingen af Loran-Systemet og paa Anlæggelsen af Senderstationer. I Øjeblikket findes der 40 Senderstationer, der tilsammen kan dække de fleste Sejlruiter Verden over.

Ogsaa norske Rederier gaar ind for de nye Radionavigationsmidler, ligesom D.F.D.S. herhjemme. Rederiet *Olsen* og *Ugelstad* har saaledes bestilt 15 Radar-Apparater til sine Skibe hos *Vickers Electrical Co. Ltd.* i Manchester, hvor ogsaa *Leif Høeghs* Rederi har bestilt et Apparat, der skal installeres om Bord i den Nybygning, som Rederiet faar bygget hos *Burmeister & Wain*. Prisen paa disse Apparater opgives at være 2500 £ pr. Stk.

### m.s. KRONPRINS FREDERIK

Det Forenede Dampskibsselskabs skønne Nybygning *Kronprins Frederik* naacde saa betids til København fra Helsingør Skibsværft, at det kunde ligge flagsmykket fra Stævn til Hæk den 11. Marts som en Hyldest til Dagens høje Fødselsdagsbarn, *Kronprins Frederik*.

Det er jo, som bekendt, Hensigten, at det nye Motorskib, der med sine 20 $\frac{1}{4}$  Knob bliver den danske Handelsflaades hurtigste Skib, skal sættes ind paa den med Rette saa populære Rute *Esbjerg—Harwich* — der findes jo trods al Luftfart heldigvis mange, mange Mennesker, der endnu mener, at den eneste rigtige Maade, hvorpaa man kan rejse, er pr. »Skiv« — men det varer jo nogle Maaneder endnu, inden Nordsøens nye Dronning kan tage sit Rige i Besiddelse. Skibet selv skal efter en kort teknisk Prøvetur i Sundet paa Mandag ind til *B. & W.* for Omskiftning af visse Maskindele m. m., ligesom hele det elegante indenbords Udstyr skal bringes i Orden, og først i Begyndelsen af Juli, naar forskellige Uddybningsarbejder i *Esbjerg* er fuldført, kan Skibet sættes ind paa Ruten.

### GRØNLANDSFARTEN

Der vil selvsagt i Aar blive stillet meget store Krav til Besejlingen af Grønland, og Styrelsen faar her en haard Nød at knække. Da *Disko* efter Jul vendte hjem fra sin Vinterrejse — den eneste, der endnu har været gennemført som Nørmaltur — grundstødte den i den svenske Skærgaard ved Göteborg med Lods om Bord. Den paadrog sig ved denne Lejlighed et Hul i Bunden, og den ligger nu til Reparation hos *Burmeister & Wain*.

*Disko*s Reparation betyder, at der ikke kan afsendes Skib til vore nordlige Kolonier før ind i April Maaned — formodentlig bliver *Disko*s Afgang fra Trangraven den 10. April. Marineministeriet har stillet sig meget imødekommende over for Styrelsen, idet man har indvilget i at lade Opmaalingskibet *Heimdals* foretage to Ture til Grønland i Løbet af Sommeren, og naar hertil kommer, at *Kryolitselskabets* Damp *Julius Thomsen* ligeledes skal to Ture til de vestgrønlandske Kolonier, venter man paa denne Maade at kunne klare Besejlingen.

*Julius Thomsen*, der laa i grønlandsk Kystfart og i Fart mellem Nordamerika og Grønland under Krigen, og som først vendte hjem i Efteraaret, er nu blevet færdigrepareret hos *Burmeister & Wain* og gaet til Redhavnen.

*Heimdals* afsendes efter al Sandsynlighed til grønlandske Farvande paa sin første Rejse den 1. April.

### FREDERIKSHAVN—LARVIK-RUTEN

Formanden for Landsforeningen af Danmarks Bilruter, Direktør *J. P. Pedersen*, Valby, er vendt tilbage fra Deltagelse i et Møde i Oslo, angaaende Genaabningen af Larvik—Frederikshavn-Ruten. Han oplyste, at Skibet *Peder Wessel* paany vil komme i Fart paa Ruten senest 1. Juli. Reparationen af Skibet, som under Krigen blev benyttet af Tyskerne, er begyndt i Frederiksstad. Direktør *Pedersen* oplyser iøvrigt, at man vil søge at arrangere Turistture fra Jylland og Sjælland, og med Tilslutning til Larvik-Baaden fra Frederikshavn. Ved Rutens Genaabning vil der foreløbig kun blive Tale om at sejle en enkelt Tur hver Dag, saaledes at Baaden, efter Ankomsten til Havn, ligger over til næste Dag. *Peder Wessel* skal fra Frederikshavn følge den minestrøgne Rende til den nordsydgaaende Rute i Kattegat, hvor bl. a. Baadene paa Ruten København—Oslo nu sejler. Dette betyder en Forlængelse af Sejltiden, saaledes at Overfarten kommer til at vare ca. 8 $\frac{1}{2}$  Time.

## Fra Aarsberetninger og Regnskaber.

### ORION — 6 PCT.

Bestyrelsen for A/S Dampskibsselskabet »Orion« meddeler, at Netto-Overskudet for Aar 1945 andrager 233.170 Kr., hvortil kommer Renter, etc. 60.588 Kr. og Overførsel fra forrige Aar minus Skatter 2901 Kr., ialt 296.659 Kr. Netto-Overskudet er fremkommet efter Fradrag af Administrationsudgifter, Kaplak etc. 58.225 Kr.

Efter Afskrivning, 90.000 Kr., og Henlæggelse til Lovmæssig Reservefond, 21.000 Kr., er til Disposition 185.659 Kr., som Bestyrelsen foreslaar fordelt med 6 pCt. Udbytte til Aktionærerne, 144.000 Kr., og Resten overført til næste Aar og Skatter.

For 1944 androg Netto-Overskudet 188.556 Kr. Renteindtægten beløb sig til 44.039 Kr. og Overførslen til 9483 Kr., hvorefter der var til Disposition 242.078 Kr. Der var forlods afholdt Udgifter til Administration, Kaplak etc. med 54.412 Kr. Efter Afskrivninger 50.000 Kr. og Henlæggelser til Reservefond 19.500 Kr. var der til Rest 172.578 Kr., hvoraf 144.007 Kr. benyttedes til Udbetaling af 6 pCt. Udbytte og 28.578 Kr. overførtes til nyt Regnskab.

### SKIBSFORSIKRINGS-FORENINGEN I FREDERIKSHAVN

Den gensidige Forening »Forsikringsforeningen i Frederikshavn« har udsendt Regnskab for 78. Regnskabsaar, 1. Maj 1944—30. April 1945, og i den indledende Beretning oplyses, at der ved det forløbne Regnskabsaars Afslutning, den 30. April 1945, er forsikret i Foreningen 332 Skibe med Tilbehør til en samlet Forsikringssum af 22.055.200 Kr.

Skibenes Konti, hvis Saldo ved Regnskabsaarets Begyndelse, den 1. Maj 1944, udgjorde 1.673.751 Kr. 99 Øre, er godskrevet for: Renter, ialt 66.217 Kr. 65 Øre

af Skibenes Tilgodehavende. Aarets Overskud (uforbrugte Præmier) ialt 269.264 Kr. 85 Øre, hvilket udgør 51 Kr. 75 Øre pr. 100 Kr. Præmie. Indskud af nyoptagne Fartøjer 66.328 Kr. 00 Øre, hvorimod er udbetalt i Afregning og Forskud til udgaaede Skibe 39.155 Kr. 90 Øre og i Bonus 1465 Kr. 28 Øre. Herefter henstaar der ved Regnskabsaarets Afslutning, den 30. April 1945, ialt 2.034.938 Kr. 11 Øre paa Skibenes Konti.

I Bonus til Skibe, hvis Konti ved Aarsregnskabs Opgørelse, den 30. April 1945, oversteg 15 pCt. af vedkommende Skibes Forsikringssummer, vil i Henhold til Vedtægterne være at udbetale 34.839 Kr. 58 Øre, efter at Regnskabet er godkendt af Generalforsamlingen, og til de i Aarets Løb udgaaede Skibe skal udbetales 64.195 Kr. 12 Øre.

Skibenes Garantiindestaaende udgør saaledes ved Regnskabsaarets Afslutning 1.935.903 Kr. 41 Øre eller ca. 8,7 pCt. af den samlede Forsikringssum. Foreningens Reservefond udgør 893.396 Kr. 39 Øre og Foreningens Fjernfartsfond 18.824 Kr. 57 Øre.

Af Obligations-Beholdningen, hvis Paalydende ved Aarets Begyndelse var 1.966.000 Kr., er der udtrukket og indfriet 32.000 Kr. Herefter udgør Beholdningens Paalydende ved Aarets Slutning 1.934.000 Kr., hvoraf 1.386.000 Kr. tilhører Skibenes Midler og 548.000 Kr. tilhører Foreningens Reservefond.

Obligationsbeholdningen er hidtil optaget i Aarsregnskaberne til Obligationernes Indkøbspris og har saaledes ikke udvist dens reelle Værdi paa Opgørelsesdagen. Beholdningen optages derfor nu til de ved Regnskabsaarets Afslutning noterede Køberkurser. Den herved fremkomne Kursavance er henlagt til en særlig Kursreguleringsfond, som udviser 209.570 Kr.

### KULSITUATIONEN

De amerikanske Kulforsyninger til Europa vil fortsætte Aaret ud uden Hensyn til, at de kun var garanteret til Udgangen af denne Maaned, meddeler Kaptajn *Granville Conway*, der under Krigen og indtil nu har deltaget i Administrationen af de amerikanske Skibsforsendelser.

Kaptajn Conway udtalte: »Jeg kan ikke sige, om Kulforsyningerne vil blive sendt paa Skibe, der kontrolleres af Regeringen eller af private Rederier, men det er definitivt besluttet, at Europa i hvert Fald Aaret ud skal have de nuværende maanedlige Forsyninger.«

Conway mente, at der endog var Mulighed for at fremskynde Leveringerne.

Om Kuleksporten fra Polen meddeles, at en Række danske Kulimportører i disse Dage har besøgt Gdynia, Katowice og Warszawa. Ifølge de polske Blade skal der være blevet »underskrevet Kontrakter om yderligere Leveringer af Kul fra Polen«.

De Vanskeligheder, som Polens Kuleksport hidtil har haft at kæmpe med, synes iøvrigt nu efter svenske Meddelelser at blive overvundet lidt efter lidt, saa der efterhaanden kommer mere og mere Fart i Kulafskibningerne fra Danzig.

De polske Jernbaners Kapacitet er nu større end Havnenes, men selv dette Problem er man godt paa Vej til at klare. Det, der forsinket Lastningen mest, er de daarlige Kraner, der er udslidte. Hertil kommer endvidere, at der er stor Mangel paa Bugserbaade og paa Lodser, hvad der kan bevirke, at Skibene ofte maa vente ret længe paa at komme til Kaj.

Polakkerne udretter imidlertid et stort Arbejde, og det kan saaledes nævnes, at et svensk Skib fornylig lastede 2500 Tons Koks paa tre Dage, hvad der under de nuværende Forhold maa siges at være meget tilfredsstillende, men efterhaanden som Kranmateriel-

let forbedres, vil Lastningsfarten naturligvis ogsaa øges.

### DEN TYSKE HANDELSFLAADE

Paa en Konference, som blev afholdt i Berlin mellem 17. Juli og 2. August 1945, blev den sovjet-russiske, den britiske og den amerikanske Regering enige om, at den tyske Handelsflaade skulde deles ligeligt mellem Sovjetunionen, Storbritannien og De forenede Stater, bortset fra Flod- og Kystskibe, som det allierede Kontrolraad anser for nødvendige for Opretholdelsen af en tysk Fredstidsøkonomi. Der blev endvidere opnaaet Enighed om, at Storbritannien og De forenede Stater af deres Andel i de tyske Handelsskibe skulde stille et passende Antal til Raadighed for allierede Stater, hvis Handelsflaader led store Tab under den fælles Kamp mod Tyskland, og at Sovjetrusland af sin Andel skulde stille Skibe til Raadighed for Polen.

For at inddele den tyske Handelsflaade i lige Dele blev de tre Regeringer enige om at oprette en Tredmagtshandelsflaadekommission, der skulde forelægge Forslag angaaende Fordelingen af særlige tyske Skibe og til at ordne de Detailspørgsmaal, der opstaar i Forbindelse med Overenskomsten. En saadan Kommission var samlet i Berlin fra 1. September til 7. December 1945, da den forelagde sin Beretning. Denne indeholder detaillerede Bestemmelser angaaende Fordelingen af ialt 1.189.600 Brt. af søgaaende tyske Handelsskibe mellem de tre Magter i Dele, der er baseret paa en Vurdering af Tonnagen efter de i 1938 gældende Priser, idet der dog tages Hensyn til Værdiformindskelsen. De saaledes fordelte Skibe repræsenterer en Værdi af over 20 Millioner Lstr. Beretningen forudsætter Tilbageholdelsen af yderligere 200.000 Brt., hovedsagelig Skibe under 2250 Brt., til Opretholdelse af den tyske Fredstidsøkonomi.

## Ugens Fragtberetning.

Af de i den forløbne Uge indgaaede Rapporter er den vigtigste utvivlsomt Meddelelsen om, at Amerikanerne paatænker at opretholde de af WSA. fastsatte Rater, ikke alene for Rejseforretning, men ogsaa for Timecharter. De siden UMA.'s Ophør afsluttede amerikanske Rejseforretninger er gjort til Rater og Betingelser, der praktisk talt ikke afveg fra de ved UMA.'s Ophør gældende Vilkaar, men for Timecharterafslutningernes Vedkommende havde der fundet en ikke ubetydelig Stigning Sted. Fra tidligere Beretninger vil det erindres, at adskillige norske Dampere var sluttede for Vestindia Fart til Rater, der laa over \$6 for 3500 Ts. dw. Baade. Ifølge de nye Bestemmelser er Raten for en 10 Knobs Baad paa mellem 3000 Ts. og 3499 Ts. dw. \$4.90. Den ovenfor omtalte Meddelelse fra New York er ganske vist endnu ikke officiel, men at der er noget om Snakken, fremgaar af, at Raterne for de sidste fra New York opgivne Timecharterordrer opgives til de af WSA. fastsatte. Det vil blive interessant at se, hvorledes de amerikanske Skibsfartsmyndigheder vil reagere overfor de Befragtere, der allerede har dækket sig ind til højere Rater end de officielt tilladte.

Iøvrigt har der i den forløbne Uge været betydelig Aktivitet paa Timechartermarkedet, baade for private Befragteres Regning og for Regeringsregning. Engelsk Linierederi har saaledes taget flere Baade, Levering UK., Tilbagelevering østlige Middelhav til 14/— for Tur ud alene, til samme Rate er sluttet adskillige Baade, Levering UK., Tur ud, Tilbagelevering Østafrika. Den engelske Regering har bl. a. taget en 9900 Tonner, 10 Knob paa 18 Ts. Kul, 11/13 Maaneder, Levering Middelhavet, Tilbagelevering UK/Cont. B/H. range til 18/9d., og for fransk Regeringsregning er sluttet 6000 Tonner, Levering og Tilbagelevering Middelhavet, 6 Maaneder til 22/—. Der noteres iøvrigt stadig en lang Række Timecharterordrer for Baade i praktisk talt alle Størrelser. Førsteklasses spanske Befragtere er saaledes aabne for moderne Dieseltonnage, Levering og Tilbagelevering UK/Cont. B/H. range,

2—3 Aar til \$4.50, maaske mere. Norsk 12½ Knobs Dieselbaad skal være villig til at tage saadan Forretning til omkring \$5.

Paa de oversøiske Markeder er Forholdene iøvrigt uden større Ændringer. Der slutes stadig en Del Tonnage for Korn og andre Levnedsmidler fra Canada og Northern Range til forskellige Destinationer i Europa, ligesom de sædvanlige Afskibninger af Kul fra Hampton Roads til Europa fortsættes. Fra Cuba er sluttet adskillige Baade for Sukker til UK. til de engelske Maksimalrater, og Sukker Cuba/Marseilles er betalt med UMA.-Raten. — I amerikansk Fart nævnes stadig Kul til Sydamerika til uændrede Rater, og det samme gælder for Malm fra Cuba og Brasilien til Northern Range. Sulphur fra Galveston til Sydafrika indikerer \$13 med hurtige Ekspeditioner. Fra River Plate er der Anvendelse for Tonnage til saavel UK./Cont. B/H. range som til Portugal, Spanien og franske Middelhavshavne. Buenos Aires/Lissabon har betalt 100/—, efter Sigende til dansk Baad, og til Marseille er sluttet til 86/—. For svejtsisk Regning er sluttet flere Baade Buenos Aires/Antwerpen til \$18. Fra Plata kan der iøvrigt stadig placeres Tonnage for Korn til Sydafrika kombineret med Kul fra Durban tilbage til uændrede Rater. Fra de store Salthavne i Middelhavet og Røde Havet er der en meget betydelig Efterspørgsel efter Tonnage til Indien og det fjerne Østen. Port Sudan/Calcutta betaler 52/6d., Port Sudan/Hong Kong noterer 65/—, og Port Said/Shanghai 50/—. Fra Middelhavet gøres der store Forretninger i Malm, Salt, Fosfat o. s. v. til de sædvanlige Destinationer i UK./Cont. til uændrede Rater. Port Said/Oslo søger Tonnage for Salt til 35/—. Kul fra Tyrkiet til Savona indikerer 32/6d. for svejtsisk Regning. Østens Markeder er stadig uden større Interesse for hjemgaaende Forretning. Fra Philippinerne til Odessa noteres \$165.000 Lumpsum fio for 8300 Tonner god Cubikbaad.

I vore nære Farvande er Forholdene uændrede. Der slutes stadig Tonnage for Kul fra UK./Emden til danske Havne til uændrede Rater.

### STOR, NY SVENSK FLYDEDOK

I de sidste 25 Aar har man i Stockholm drøftet Spørgsmaalet om at faa en stor, moderne Dok til Havnen. Nu er Spørgsmaalet løst, idet Rederiet »Svea« i England har kontraheret Bygningen af en Flydedok med ca. 9000 Tons Løfteevne. Dens Længde bliver 532 Fod og dens indvendige Bredde 78 Fod, og man regner med, at den vil kunne løfte selv de største Skibe, der anløber Stockholm, bl. a. Tankskibe paa 13.000 à 15.000 Tons d.w.

Dokken skal være færdigbygget i September i Aar. Derefter skal den bugseres til Stockholm for at faa indbygget Maskineri, og den skal være klar til at tages i Brug i April 1947. Den skal anbringes paa Finnboda Varf, der ejes af Rederi-Svea. Baade for Skibsfarten og for Stockholms Havn bliver den nye Dok af stor Betydning, og Svea har derfor andraget Stockholms Kommune om at støtte Anskaffelsen ved at yde et rentefrit Laan.

### RUSLANDS OLIE

Russiske Geologer og Teknikere paa Olieboringens Omraade har beregnet, at Sovjetunionen er Verdens førende Nation, hvad angaar Adgangen til at finde nye Oliefelter. Før Krigen beregnedes de russiske Oliekilders Kapacitet til ca. 3000 Mill. Tons, men nu anses dette Tal for at være altfor lavt. Mange Omraader, der for blot ti Aar siden kun var hvide Pletter paa Kortet, er nu rige Oliefelter.

Det største Olieomraade ligger mellem mellemste Volga og Uralbjergene, og det er saa rigt, at det fuldt ud svarer til sit Navn: Det andet Baku. I Kujbysjefdistriktet arbejder man nu ved fire nye Oliefelter, og Produktionen formenes at blive fem Gange saa stor som i 1941.

Bakuomraadet er stadig lige ydende. Nye Kilder er blevet opdagede, og Anlægene er blevet udvidede og forbedrede.

### FRA FINLAND

Finlands Eksport steg under Aaret 1945 til ialt 12.290 Mill. mk (1938: 8.398 Mill. mk), men heraf udgjorde Krigsskadeleverancerne til Rusland ikke mindre end 7.062 mill. mk.

Finlands Import under samme Tid udgjorde ialt 6.821 Mill. mk (1938: 8.607 Mill. mk).

Eksporten fordeler sig paa de vigtigste Lande som følger:

	1938	1945
Sovjetunionen . . . . .	43,5	8.607,6
Sverige . . . . .	404,7	823,0
England . . . . .	3.701,1	1.839,1
Danmark . . . . .	270,0	571,4
U. S. A. . . . .	773,1	98,6
Argentina . . . . .	113,9	107,2
Belgien . . . . .	261,2	84,9

Importen var fra de vigtigste Lande følgende:



	1938	1945
Sverige .....	1.111,3	3.501,1
Rusland .....	106,0	1.292,9
Danmark .....	391,2	1.035,8
England .....	1.862,3	726,8
Tyskland .....	1.722,7	105,8
Bulgarien .....	3,6	39,8

#### s.s. »Leena« forlist

s.s. *Leena* er paa Rejse fra Mäntyluoto til Danmark med en Celluloselast gaaet under med Mand og Mus, antagelig gennem en Minesprængning.

Aarsagen til Ulykken kan dog ikke med Bestemthed angives, da man intet som helst har hørt fra Baaden siden Afgangen fra Finland; der er kun paa-truffet faa Vragdele ved Gotland. Der foreligger ogsaa den Mulighed, at Baaden i den da raadende haarde Storm er sprunget læk og sunket, men da Skibet havde Radio, antager Rederiet alligevel, at Kaptajnen i saa Fald skulde have naaet at udsende Nødsignaler; det formodes derfor, at der er Tale om en Mine-sprængning.

s.s. *Leena* var paa 1600 Tons d.w. og tilhørte John Nurminen O.Y., Helsingfors.

#### DE FINSKE HAVNE

Paa Grund af de herskende vanskelige Isforhold har Søfartsstyrelsen lukket Havnen i Raumo og Björneborg for hele Marts Maaned. Kaskö Havn skulde være aabnet for Trafik i Midten af denne Maaned, men dette har vist sig at være umuligt. Is-hindringerne i Bottenhavet er saa vanskelige, at Havnen under ingen Omstændigheder kan aabnes før Hav-nene i Raumo og Björneborg.

#### FRA SVENSKKE VÆRFTER

Den 25. Februar søsattes ved Götaverket et 7450 Tons Motorskib, bestilt af A/B Svenska Ostasiatiska Kompaniet. Skibet, der fik Navnet *Bataan*, blev døbt af H. K. H. Kronprinsesse Louise, ligesom H. K. H. Prins Bertil overværede Stabelafløbningen.

M.S. *Bataan* er en videre Udvikling af den Type, der repræsenteres af M.S. *Travancore* og de andre Skibe, som Værftet har bygget til Rederiet i de senere Aar. *Bataan* faar højere Fart end sine Forgængere og bliver derfor forsynet med stærkere Motor end disse. Skroget er desuden noget længere og skarpere i Linierne. Dets Hoveddimensioner er: Længde 461' 6", Bredder 58' 6", Dybde til Shelterdæk 36'. Middeldyb-gaaende paa Sommerfribord 24'.

Svejsning har i udstrakt Grad været anvendt ved Bygningen af Skroget. Skibet skal kunne medtage et vist Antal Passagerer, til hvem der indrettes en meget elegant Beboelse. Opvarmningen af alle Beboelser sker efter et nyt, ved Götaverken konstrueret, patenteret System, en Kombination af Damp- og Varmtvands-opvarmning. *Bataan* er det første Skib, der bliver for-synet med dette Opvarmningssystem.

Hovedmaskineriet kommer til at bestaa af en 9-cylindret, 2-Takts enkeltvirkende Dieselmotor af Götaverkens Konstruktion. Motoren har en Cylinderdi-amer paa 680 mm, og Slaglængden er 1500 mm. Med 112 O/M udvikler den 8300 IHK.

Med M.S. *Bataan* har Götaverken nu bygget 12 Ski-be til Svenska Ostasiatiska Kompaniet. Til de øvrige Rederier i Brostrømkoncernen er der blevet bygget 10 Skibe.

Den 28. Februar afleverede Kockums varv Motor-skibet *Alida Gorthon* til Rederiet Gefion i Häl-singborg. Skibet er det sidste i en Serie paa tre 6000-Tons Motorskibe, som Værftet har bygget til Rederiet. *Alida Gorthon* er 370' lang, 53' bred og laster 5920 Tons.

Den 2. Marts foretoges Prøvetur med det til Rede-riet Transmarin i Hälsingborg paa Øresundsvar-vet byggede Motorskib *Gunda*. Skibet er bygget til Lloyds højeste Klasse med Isforstærkning og laster 3800 Tons.

Hovedmaskineriet bestaar af en 7-cylindret, 2-Takts Dieselmotor paa 3200 IHK, der giver Skibet en Fart paa 14½ Knob paa fuld Last.

Den 8. Marts søsattes ved Eriksberg et 6000 Tons d.w. Motorskib *Nordanland*, som Værftet er ved at bygge til Rederiet Tirfing (Svenska Orient Linien).

Skibet er nærlig af samme Type som de tidligere af Eriksberg til samme Rederi afleverede højmoderne Motor-skibe, dog noget større, og man har ved Bygningen kun-net drage Nytte af de af Rederiet gennem de tidligere Skibe indhøstede Erfaringer, bl. a. er Kølerummene ble-vet forøgede og forbedrede. De øvrige Lastrum er for-uden med elektriske Ventilationsvifter forsynede med en Anordning til Luftkonditionering.

Officersbeboelsen ligger i Dækshuset midtskibs, mens Mandskabsbeboelsen ligger agter. Folkene faar En- eller Tomandskahytter, ligesom der staar en hyggeligt udsty-ret Messe til deres Raadighed.

Skibets Hoveddimensioner er følgende: Længde 400', Bredder 57' 8", Dybde til Shelterdæk 35' 3", Dybgaende 23' 6".

Hovedmaskineriet bestaar af en 2-Takts, enkeltvirkende Dieselmotor af B. & W.-Typen bygget paa Værftet.

Skibet bliver udrustet med Radiofonianlæg, Radiopejle-anlæg, Gyrokompas, Ekkolod, elektrisk Log m. m.

\*

Ved Hälsingborg Varv foretoges forleden Dag Prøvelur med et oprindeligt for tysk Regning bygget Dampskib, som ved Stabelafløbningen havde faaet Navnet *Marie Eck*. Skibet er paa ca. 2900 Tons d.w. og er bygget til Ger-manischer Lloyds højeste Klasse.

Hovedmaskineriet udføres af en Tregangs Dampmaskine af Værftets Konstruktion kombineret med en Turbokom-pressor af Götaverkens Konstruktion.

Værftet ligger i Øjeblikket i Underhandlinger med den franske Stat om Salg af Skibet, som under fransk Flag vil faa Navnet *Oasis* med Hjemsted i Marseille.

#### FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

##### Sydfyenske Dampskibsselskab

Købmand *William Nielsen*, Svendborg, Apoteker *Axel Bauer*, Rudkøbing, og Købmand *I. C. Jensen*, Marstal, er indtraadt i Sydfyenske Dampskibsselskabs Bestyrelse. *William Nielsen* indtræder i Stedet for Amtsvejsinspektør *Grimstrup*.

##### s.s. »Tjaldur«

Det færøske Dampskibsselskabs Dampner *Tjaldur* vil i Begyndelsen af April Maaned blive genindsat paa sin gamle Rute fra før Krigen mellem Færøerne og Køben-havn. Den 9. April 1940 laa *Tjaldur* ved Færøerne, og den blev hurtigt sat ind i engelsk Toppetransportfart. Efter Frigivelsen fra engelsk Tjeneste kom *Tjaldur* til Nakskov Skibsværft, hvor den er blevet underkastet en grundig Reparation. Udgifterne hertil andrager omkring 800.000 Kroner.

##### s.s. »Lord Delaware«

Forleden Dag minesprængtes det amerikanske Liberty-Skib *Lord Delaware* ved Femern. Ved Eksplosionen kom ingen til Skade. Det lykkedes Kaptajnen at fortsætte Sejladsen et Stykke, hvorefter han valgte at sætte Dam-peren ind paa lavt Vand under Femern.

Skibet er nu bjerget af Svitser-Dampnerne *Freja* og *Garm* og bugseret til Kalundborg Fjord for Dykkerunder-søgelse og foreløbig Tætning.

##### Svenska Amerika-Linien

I Slutningen af Februar afsluttede *Drottningholm* sine Rejser i allieret Tjeneste og tilbagegaves til Rederiet. Skibet ankom til Gøteborg i Begyndelsen af Marts for at gennemgaa Eftersyn paa Værft, hvorefter det den 26. Marts afgaar paa sin første Rejse til U.S.A. for Selskabets Reg-ning. Skibet gaar via Liverpool for dér at tage et Antal Amerikanere og Canadiere om Bord, der skal til New York

og Halifax. Ogsaa paa den næste Amerikatur, der paa-begyndes den 30. April, skal Skibet anløbe Liverpool.

Gripsholm tilbageleveres i Løbet af Marts Maaned og kommer til Göteborg i Midten af April for Eftersyn, hvorpaa det, antagelig omkring 14. Maj, afgaar paa sin første Amerikarejse, der sandsynligvis ligeledes kommer til at gaa via engelsk Havn.

#### Ændringer i Skibsregisteret

Brutto- og Netto-Tonnagen for m.s. (Tankskib) *Christian Holm* af København (OXIB) er nu henholdsvis 9151 og 5589 Tons.

Brutto- og Netto-Tonnagen for s.s. *Tovelil* af Esbjerg (OXAE) er nu henholdsvis 2235 og 1332 Tons.

Brutto- og Netto-Tonnagen for s.s. *A. P. Bernstorff* af Esbjerg (OYNB) er nu henholdsvis 2352 og 1124 Tons.

Netto-Tonnagen for s.s. *Sønderjylland* af Kolding (OXLE) er nu 289 Tons.

Brutto- og Netto-Tonnagen for s.s. *Fylla* af København (OYDL) er nu henholdsvis 822 og 437 Tons.

Registrerings Nr. 153: *Firmaet J. Asmussens Eff.*, København. Skorstensmærke: Hvidt Bælte paa sort Skorsten. Paa hver Side i Bæltet Bogstaverne J A E i rød, ornamentalt anbragt, og omgivet af en cirkelformet Ring i rød. Kontorflag: Stutflag med hvidt Felt i rød Ramme. I det hvide Felt Bogstaverne J A E i rød, ornamentalt anbragt, og omgivet af en cirkelformet Ring i rød.

### FRA SØRETTENE

Forleden Dag var der i Sø- og Handelsretten Søforhør angaaende Forlis af 6 af J. Lauritzens Skibe i Krigsaarene. I intet Tilfælde var Medlemmer af Besætningerne mødt, og de Oplysninger, Rederiet har tilvejebragt, er ret sparsomme.

#### s.s. »Lotta«

s.s. *Lotta* torpederedes og sænkedes den 13. Marts 1942 ca. 70 Sømil fra New York. Hele Besætningen var af fremmed Nationalitet. Sekretær *Chr. Lund* fra Rederiet oplyste, at Rederiet ikke havde faaet yderligere at vide om Forliset. Skibet var overtaget af den chilenske Regering og sejlede under Navnet *Tolten*.

#### m.s. »Australian Reefer«

m.s. *Australian Reefer* var overtaget af de amerikanske Myndigheder og sejlede under Panamas Flag under Navnet *Pontiac*. Det forlyder, at Skibet senere er blevet bjerget og nu ligger i stærkt beskadiget Stand i St. James River i Nærheden af Newport News. Da man heller ikke ved, hvornaar Skibet er sænket, og om der er gaet Menneskeliv tabt, besluttedes det at udsætte Søforhøret, idet man anmodede Rederiet om at tilvejebringe yderligere Oplysninger.

#### s.s. »Marna«

s.s. *Marna*, der ligeledes var beslaglagt af de amerikanske Myndigheder og sejlede under Panamas Flag og Navnet *Azra*, forliste udfor Halifax den 15. November 1942 efter Kollision med en canadisk Destroyer, hvis Dybvandsbomber eksploderede under Skibet. Skibet førtes af Kaptajn *E. Vang Jensen*, der nu sejler paa Sydamerikas Vestkyst og derfor ikke kan ventes hjem foreløbig. Da der intet er oplyst om omkomne, gaar man ud fra, at ingen Danske har mistet Livet ved Forliset.

#### s.s. »Tanja«

s.s. *Tanja* torpederedes den 28. Februar 1945 paa Rejse fra U.S.A. til Reykjavik. Skibet sejlede for Amerikarnerne under Panamas Flag og Navnet *Alcedo*. Kaptajn *M. A. Kolster* har skrevet hjem til sin Hustru, at Skibet blev ramt af to Torpedoer med 1 Minuts Mellemrum. 3 Mand, deriblandt 1 Dansker, nemlig Ungmand *Osvold Clausen* fra Nørresundby, omkom. De andre naaede at komme i Baadene.

#### s.s. »Jonna«

s.s. *Jonna* er gaet tabt som Følge af Krigshandling den 5. Juni 1944, hvorved Kaptajn *L. N. Sørensen* mistede Livet. Kaptajnen var fra Nordby paa Fanø. Skibet var overtaget af de amerikanske Myndigheder og sejlede under Panamas Flag og Navnet *Pillory*. Sænkningen fandt

Sted udfor St. Juan. Yderligere Oplysninger foreligger ikke.

#### s.s. »Frida«

s.s. *Frida* var beslaglagt af den chilenske Regering og sejlede under Navnet *Rapel*. Skibet skulde være sænket den 15. Maj 1944 i Magelhaen Strædet, men efter nu foreliggende Meddelelser menes det, at Skibet ikke er gaet tabt ved Krigsforlis. Ingen Mennesker er omkommet.

## PERSONALIA

### 70 Aar

Tidligere Fører i D.S.B., Kaptajn *A. Beckwith*, fylder Lørdag den 16. Marts 70 Aar. Kaptajn Beckwith, der sidst var Fører ved Storebæltsoverfarten, pensioneredes ved Udgangen af 1940.

## Positionsliste pr. 12. Marts 1946

### D. F. D. S.

*Alabama* ank. Aalborg 7. Marts for at laste til Lissabon. — *Alexandra* fra Aalborg 13. Marts til Hull. — *Argentina* afg. Las Palmas 11. Marts. — *Arizona* ventes afg. fra St. Vincent ca. 13. Marts til København. — *Bolivia* forv. afg. fra Santos 11. Marts via Las Palmas til Danmark. — *Brasilien* fra Baltimore ca. 12. Marts til Kbh. — *California* ventes til Kbh. 12. Marts. — *Delaware* fra Genua ca. 12. Marts til Alexandria. — *Dronning Alexandrine* afg. 16. Marts til Thorshavn-Reykjavik. — *Egholm* afg. Grimsby 11. Marts til La Pallice. — *Florida* fra New York ca. 13. Marts til Kbh. — *Frigga* fra London ca. 16. Marts via Newcastle til Kbh. og Odense. — *Halfdan* ank. Kbh. 8. Marts. — *Harald* afg. Manchester 10. Marts til Kbh. — *Hindsholm* fra Liverpool ca. 16. Marts til Kbh. — *Hroar* afg. Grimsby 9. Marts til Kbh. — *Ivar* fra Randers ca. 14. Marts til Antwerpen. — *J. C. Jacobsen* afg. Esbjerg 13. Marts til Antwerpen. — *Jolantha* afg. Kbh. 12. Marts til Menstad/Heren-Hadsund. *Katholm* fra London ca. 13. Marts til Kbh. — *Kentucky* ank. Swansea 9. Marts. — *Kjøbenhavn* forv. 16. Marts til Oslo. — *Knud* fra Kbh. ca. 12. Marts til Horsens. Derfra via Kbh. til Manchester-Kbh./Randers/Odense. — *Kronprins Frederik* ank. Kbh. 11. Marts. — *Louisiana* afg. Buenos Aires ca. 12. Marts til Bahia via Las Palmas til Danmark. — *Maine* forv. ank. New York 12. Marts. — *Margrethe* fra London ca. 13. Marts. — *Marocco* pass. Dover 11. Marts til Kbh. — *Paraguay* ventes ank. Kbh. 13. Marts. — *Saga* fra Kbh. ca. 16. Marts til London/Hull-Kbh. — *Skjold* fra Kbh. 16. Marts til Antwerpen. — *Svanholm* fra Kbh. ca. 18. Marts til London-Kbh. — *Taarholm* fra Kbh. ca. 12. Marts til Liverpool-Kbh./Randers. — *Texas* afg. Huclva 11. Marts til Kbh. — *Thyra* ank. Kbh. 12. Marts. — *Tomsk* ventes til Kbh. 12. Marts fra Antwerpen. — *Tula* fra Antwerpen ca. 14. Marts til Randers/Kbh. — *Tyr* fra Antwerpen ca. 12. Marts til Esbjerg. — *Uffe* fra Manchester ca. 14. Marts til Kbh./Aarhus. — *Uruguay* afg. Madeira 3. Marts. Ventes til Kbh. 13. Marts. — *Virginia* ank. Clyde 8. Febr. for Reparation. — *Vistula* ank. Kbh. 9. Marts.

### Ø. K.

*Annam* afg. Buenos Aires 22. Febr. til Danmark. — *Asia* pass. Gibraltar 9. Marts, forv. ankomme til London 15. Marts. — *Erria* ank. Liverpool 10. Marts. — *Falstria* i Kbh., forv. afgaa 14. Marts til New York. — *Fionia* afg. Oslo 9. Marts til Australien via Suez. — *India* afg. Buenos Aires 3. Marts til Danmark. — *Jutlandia* ank. Aalborg 9. Marts. — *Kina* ank. Aarhus 12. Marts. — *Korea* afg. Baltimore 3. Marts til Danmark. Forv. ank. Kbh. ca. 16. Marts. — *Lalandia* pass. Madeira 10. Marts til Sydamerika. — *Malacca* i Korsør, forv. afg. 13. Marts til Californien og Østen via Panama. — *Manchuria* afg. Port Said 6. Marts til Antwerpen, forv. ank. ca. 15. Marts. — *Meonia* i Nakskov. — *Mongolia* afg. Aden 10. Marts til Østen. — *Selandia* ank. Port La Plata 26. Februar.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. B. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør:

KAY JUNGEBSEN

Telefon "Central 17030

samt paa alle Postkontorer

# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

NYBYGNINGER

SKIBS- MASKIN- OG  
KEDELREPARATION

## Aalborg Værft A/S

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

# SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY  
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING  
STRIKEFORSIKRING

Amaliegade 33  
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

# PENSIONS FORSIKRINGS ANSTALTEN A/S



HAMMERENSGADE 6  
KØBENHAVN K. - C. 7809

REDERI, OG HANDELSSELSKABET  
**MONTANA A/S**  
IMPORT AF: KUL - KOKS - CINDERS OG BRIKETER

KØBENHAVN K  
Telefon: 9246

Telegramadr.:  
MONTANAKUL

Brug **Holzappel's**  
**International**  
Skibsfarver  
til INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDE  
Øresundsvej 141. Telefon 5801.  
Amager 1483. København S.



# TUBORG



GRØN  
eller  
RØD



IVER C. WEILBACH & CO.  
NAUTICAL INSTRUMENTS  
AMALIEGADE 30 · KØBENHAVN K.

Viking  
Kompasser  
Viking  
Loddemaskiner  
Chronometre  
Sekstanter  
Marinekikkerter

Indehavere  
**SØLVER & SVARRER**  
Norsk statsant. Kompassrettere  
Forlang ill. Katalog

# CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846

TEL. ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

... og  
Pilsner  
det er  
**HOF**

## Vacuum Oil Company A/s

Smøreliespecialister

Tegn Deres  
Forsikringer  
i  
**SKANDINAVIA**  
Kongens Nytorv 6, København K.  
Telefon Central 9316

### Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

By:		Telegramadresse:
Aarhus	Aarhus Stevedore Compagni Direktor L. Mikkelsen Foreningens Formand	Labore
Nyborg	Mammen & Drescher Direktor Math. Møller	Spedition
København	Næstformand og Kassere Hans Brandt Medlem af Bestyrelsen	
Aalborg	Stevedorekompagniet	Dispatch
Aarhus	Hassing & Drescher	
Esbjerg	Stevedore-Kompagniet A/S	Stevedore
Frederikshavn	Einar Sørensen	
Holbæk	S. J. Sørensen	
Horsens	Søren Andersen	Stevedoring
Kallundborg	Jørgen Schultz	Schultz
Korsør	Arbejdsgivernes Stevedor-Kontor	
København	Holger Jørgensen	Oldstevedore
—	Skjold Andersen	
—	Københavns Stevedore Comp.	
—	Julius Nielsen's Stevedoreforretning A/S	
Nakskov	Halfdan Rasmussen	Andrea
Nyborg	Henrik Basballe	Basballe
N. Sundby	Henry Petersen	
Odense	Simonsen og Møller	
Randers	S. Christoffersen & Co.	
Vejle	Vejle Stevedoreforretning v. Kaptajn Thygesen	

## DANSKE HAVNE

## KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Langliniekajen 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 9,2 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Teglhøimen 7 m og i Teglværkshavnen fra 6—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,8—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin.

Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Register-tonnagen + 12 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Sejlfartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 8 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bajer, 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. Knippelsbro-Agiften er midlertidigt forhøjede med 25 pct.

Modereret Fartøjsafgift: for Rute-fartøjer og reparerende Fartøjer m. m.

Fritaget for alle Afgifter: er Fartøjer, som alene anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrrings- eller Motorolie til Skibets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre 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 Havari anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejse.

Ingen Lodsivang. Lodspegne betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybgaende og den Distance, der lodes og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst.

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

Frihavnen. 7 Dampkraner til Løft indtil 8 Tons, 2 faste Kraner til Løft af 5 Tons og 42 bevægelige, elektriske Kraner til Løft af indtil 3 Tons. Moderne Kornlosseapparater og moderne Fryserum. Vandforsyning ved Bolværk. Jernbane langs Kajerne

## ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande: I det 200 m brede uddybde Løb over Graadysbarren er der i fuld Bredder 7,5 m og i Fyrlinien 8,0 m, i Dokhavnen 8,0 m og paa Sluse-tærskelen 5,6 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,8—8,8 m, i Fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Flettetænder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodsivang. Lodspegne efter Dybtgaaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Netto-drægtighed. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m<sup>3</sup>. — Losning og Lastning: Losning og Lastning besærges af henværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttfæde. Skibereparationsværft og Ophalingsbedding for Fartøjer paa indtil 500 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

## FAABORG

Indsejlingsløbet 6,3 m. I Yderhavnen 6,3 m, i Inderhavnen 6 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 80 Øre for Indg., 30 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodsivang. Vand: Dampskibe u. 800 R.T. 12 Kr., over 800 — 20 Kr. Sejlskibe 20—30 T. 2 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons i Inderhavnen. Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. ved Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

## 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. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sejlfartøjer, reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodsstakstor af 1931. Kullydere dog ca. ¼ mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m<sup>3</sup>. Losning og Ladning foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Tørdokker indtil 95,7 Meters Længde, 2 Flydedokker med indtil 3900 Tons Bæreevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

## HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. Havneafgift (pr. N.R.T.) er for udenbys, maskindrevne Fartøjer: 25 Øre for Indg. og 25 Øre for Udg., for alle andre udenbys Fartøjer: 20 Øre for Indg. og 20 Øre for Udg. Reducerede Afgifter for reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Lods ved Havnen og i Fyrskibet »Lappegrund«. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift: 4 Øre pr. N.R.T., Ballast ca. 5 Kr. pr. m<sup>3</sup>. Vand: i Havnen 1,75 à 2,00 Kr., paa Reden 4,00, alt pr. m<sup>3</sup>. Losning og Lastning til faste Takster. 2 af Svitzors Bjergningsdampere er stationeret i Havnen. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havneparkhus. Moderne Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt, 2 Tørdokker indtil 115 m Længde. Kraner til 80 T. Løfteevne.

## HORSSENS

Vanddybde i Indsejlingsløbet og i Ny-Havn 6,90 m. Indsejlingsfarvandet vel afmærket, Havnen kan besøjes ogsaa om Natten. Ingen Lodsivang. Havneafgift: Fartøjer med Maskinkraft pr. N.R.T. for saavel Indg. som for Udg. 15 og 25 Øre for henholdsvis inden- og udenbys Fartøjer, de tilsvarende Afgifter for Fartøjer uden Maskinkraft 10 og 20 Øre. Vand: 1,50 Kr. pr. m<sup>3</sup>, dog mindst 5 Kr. ialt. 2 faste Kraner med henholdsvis 5 og 15 T. Løfteevne, 2 bevægelige Stykgods-kraner med henholdsvis 1½ og 2½ T. Løfteevne samt 4 private Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Ophalingsbedding for mindre Fartøjer. Træskibsbyggeri og Motor- og Maskinfabrikker forefindes.

## NYBORG

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

## RUDKJØBING

Indsejlingsløbet Nord for Havnen 5 m. Syd fra 8,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg.: Fartøjer forsynet med Maskinkraft over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 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 Lodsivang uden ved Bugsering (se Lods.). Bugsering faste billige Takster. Vand til Skibsbrug 3 Øre pr. R.-T., til Maskinbrug 2,50 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slanger benyttes. Losnings- og Lastningsomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibssmedie, Ophalingsbedding til Skibe indtil 275 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 12

FREDAG 22. MARTS 1946

53. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### NORDENS HANDELSFLAADE

I følge en Opgørelse fra det norske Veritas Skibsregister pr. Januar 1946 har Norge 1464 Handelskibe paa ialt 2.979.853 B.R.T. Af Staal- og Jernskibe (eksklusive Tankskibe) findes der 294 Motorskibe med 862.556 B.R.T., 780 Dampskibe paa 792.105 B.R.T. og 3 Sejlskibe, hvoraf 2 Skoleskibe paa ialt 950 B.R.T. Endvidere 170 Motortankskibe paa 1.179.394 B.R.T., 20 Damp-tankskibe paa 112.987 B.R.T., 197 Træ- og Kompositiskibe paa 31.861 B.R.T.

Ifølge samme Kilde har Sverige ialt 512 Motorskibe paa ialt 1.002.913 B.R.T. og 605 Dampskibe paa ialt 543.019 B.R.T.

Danmark har 270 Motorskibe paa ialt 472.128 B.R.T. og 279 Dampskibe paa 334.808 B.R.T.

Finland har 53 Motorskibe paa 23.513 B.R.T. og 245 Dampskibe paa 289.224 B.R.T.

Island har 27 Motorskibe paa ialt 5946 B.R.T. og 49 Dampskibe paa 19.600 B.R.T.

I Norge er 55 Skibe paa ialt 62.500 B.R.T. under Bygning og bestilt 86 Skibe paa ialt 127.390 B.R.T.

I Sverige er 54 Skibe paa ialt 198.640 B.R.T. under Bygning og bestilt 125 Skibe paa ialt 654.670 B.R.T.

I Danmark er 19 Skibe paa ialt 52.380 B.R.T. under Bygning og bestilt 29 Skibe paa ialt 163.990 B.R.T.

### MINISTRYGNINGEN

En Konference mellem Ministrygnings-Ekspertter fra en Række Østersø-Lande aabnedes for faa Dage siden i den russiske Hovedstad.

Foruden Sovjetunionen deltager Repræsentanter fra Danmark, Norge og Polen, mens der tillige er svenske Observatører til Stede. Paa Konferencen skal man drøfte de nærmere Fremgangsmaader for at rense Østersøen for Miner.

### ODENSE HAVN

Efter hvad Havnens Formand, Viceborgmester *Niels Jørgensen* oplyser, er den værste Krise for Odense Havn nu overstaaet, og for det kommende Aar regner man med, at Havne- og Bropenge stiger fra Krigsaaarenes 600.000 til 1 Million Kr. Man har Planer om en Ombygning af Bolværket udfor D.F.D.S.'s Plads og Opførelse af en ny Havnearbejderbygning, Anlæg af en ny Lystbaadehavn og Udgravning af yderligere et Bassin, et Projekt til 700.000 Kr., der for Tiden ligger i Ministeriet til Godkendelse.

### DANSK-NORSK SAMHANDEL

Udenrigsministeriet meddeler: I Dagene 11.—16. Marts har der i København fundet Forhandling Sted mellem en dansk og en norsk Delegation vedrørende Samhandelen mellem de to Lande.

Delegationerne er blevet enige om et Udkast til en Vareudvekslingsaftale med tilhørende Lister for Tidsrummet 1. April 1946—31. Marts 1947.

Dette Udkast vil nu blive forelagt de to Regeringer til Godkendelse.

Man har endvidere drøftet forskellige Spørgsmaal af Interesse for Samhandelen mellem Danmark og Norge, derunder Afsluttelse af en Betalingsaftale til Afløsning af den gældende Clearingordning. Et af Delegationerne udarbejdet Forslag til en saadan Betalingsaftale vil ligeledes blive forelagt de to Regeringer til Godkendelse.

### NORSKE FRIHAVNSPLANER

Den kendte norske Skibsreder *Oluf Skjelbred Knudsen* har udsendt en lille Brochure, hvori der slaas til Lyd for Oprettelsen af en norsk Frihavn i Kristiansand, idet Tidspunktet for Oprettelsen af en saadan Frihavn nu synes at være inde, dels fordi de tidligere tyske Frihavne, der var af saa stor Betydning for den nordiske Handel, for lange Tider maa anses for at være slaaet ud af Konkurrencen, og dels fordi en norsk Frihavn formenes at have store Chancer i Fremtiden, hvor Amerikas Andel i Verdenshandelen er i Stigen.

Skibsreder *Knudsen* skriver i sin Brochure: »Kristiansands Aktiv er Byens geografiske Beliggenhed og dens store isfri Havn. Det er Frihavnene i København, Göteborg, Malmø, Stockholm og Gdynia, der er vore Konkurrenter. I Forhold til disse Havne har vi mange naturlige Fordele paa Grund af vor Beliggenhed. Det vil ikke fordyre Varerne at anløbe Kristiansand. Jeg vil endda antage, at det for en Del større Skibe vil være en Fordel at anløbe denne By fremfor at søge til Byerne længere inde i Kattegat. Ogsaa for Varer, der skal til Østersøen, ligger Byen fordelagtigt og kan optage Konkurrencen med Gdynia. Med Jernbane har vi Chancer for at kunne levere Varerne billigere til Finland og Rusland, og med Hirtshalsfærger kan vi levere Varerne billigere i Norddanmark end Københavns Frihavn. I Konkurrence med denne Havn skulde vi ogsaa kunne levere Varer i tyske Østersø- og Nordsøhavne, naar de tyske Frihavne bliver nedlagt, hvad de sandsynligvis bliver.

Forholdene ligger overordentlig gunstigt for Kristiansand, og naar Frihavnen er bygget, vil Rederierne nok finde Vej til den fremfor til andre Landes Frihavne, saa Kristiansand kan blive et Fordelingscentrum af stor Betydning.

Norge er det eneste Land i Europa, der ikke har nogen Frihavn. Danskerne og Svenskerne har store Planer om at udvide deres Frihavne og trække endnu mere af Vareudvekslingen til Norden og Østersølandene til sig. Nu maa Norge gøre en Indsats for at tage Konkurrencen op.

### FRA FINLAND

De sidste to Ugers ret strenge Kulde har gjort det nødvendigt at lukke Mäntyluohto og Raumo for Søfarten, saaledes at for Øjeblikket kun Helsingfors, Hangö og Åbo holdes aaben ved Hjælp af Isbrydere.

Frosten har i de sidste Uger været saa haard i Sverige og Finland, at den finske Bugt er frosset helt til mellem Stockholm og Åbo, og det er muligt at staa paa Ski mellem disse to Byer, meddeler »Stockholms-Tidningen«. Ålandshavet er frosset helt til, og Baadene kan kun ved Hjælp af Isbrydere bane sig Vej gennem Ismasserne.

Særlig paa den finske Side er Isen meget tyk, og paa Isen i Åbo Havn kan man køre rundt i Bil og Hestevogn. Isen er jævn praktisk talt overalt og dækket med et tyndt Snedække.

### FRA SKIBSSALGSMARKEDET

Firmaet *Otto Danielsen* meddeler: Mulighederne for Placering af Kontrakter ved britiske Værfter for Levering i Løbet af 1947 svinder mere og mere ind. *Blyth Shipbuilding Co.*, som kunde have leveret en 3500 Tonner i Maj/Juni 1947, har netop sluttet

## Ugens Fragtberetning.

Siden vor sidste Fragtberetning er der ikke sket store Begivenheder indenfor Fragtmarkedet, idet saavel Befragtere som Redere stadig holder sig afventende, men da der er stort Behov for Tonnage paa de oversøiske Markeder ligger Fragterne omkring UMA-Raterne, i flere Tilfælde er der betalt over disse Rater, og kun i enkelte Tilfælde under.

Fra Vestindien noteres der 4/5000 Tons Sukker fra 1—2 Pladser Cuba til Nordfrankrig option Fransk Middelhavshavn eller Fransk Nordafrika for Afskibning pr. Slut. Marts/Beg. April til en Rate af 74/- Basis Nordfrankrig. For Kul fra Hampton Roads er der sluttet en græsk Damper ca. 5000 Tons Kul til Rosario for Afskibning pr. 5.—25. April til en Fragt af \$ 12.50, samme Befragtere har budt 7200 Tons Kul fra Baltimore til Buenos Aires til \$ 11.- for Afskibning ult. Marts/Beg. April, ligesom man forventer 7700 Tons Kul Philadelphia/Rio Grande do Sul til \$ 12.25 med 900 Tons Losning. I Forbindelse med disse Ordre er det værd at nævne at La Plata Markedet i den senere Tid har taget en Del Tonnage og stadig er aaben for Tonnage til saavel Nord-Amerika, Europa som Syd-Afrika. Britiske Befragtere kan tage en Del Tonnage til U. K. til UMA-Raterne, hvorimod andre Befragtere ikke er utilbøjelige til at betale lidt mere. Forøvrigt noteres der Majs fra Up River til Syd-Afrika til 80/-. For hjemgaaende Ladninger fra La Plata og Syd-Amerika kan nævnes, at der er sluttet s.s. »Point Clear« fra Bahia Blanca eller Buenos Aires til Antwerpen til \$ 18 paa UMA-Betingelser, og at disse Befragtere kan tage flere Skibe, men holder i Øjeblikket ud for \$ 17½ for April Lastning. Af andre oversøiske Noteringer kan vi nævne Hørfro i Sække fra Montevideo til Australien, for hvilken Befragterne nu synes villige at betale 120/- Basis een Lossehavn med 2/6d. extra for 2 Lossehavne. Fra Vestkysten af Amerika noteres der ca. 9000 Tons Korn fra Vancouver til 1—2 Havne Vest-Italien \$ 23.- for een Lossehavn og 50 Cts. extra hvis 2 Lossehavne 1000 Tons Losning, fri Losning, for Afskibning April/Maj, endvidere søger Schweiz Tonnage for Petroleumskoale fra San Francisco til Antwerpen, fio

Basis, April Lastning. Udgaende fra Europa synes der ikke at være særlige Ordre, dog kan det nævnes, at der kan slutes Tonnage for ca. 8000 Tons Cement fra London til Vera Cruz, Befragteren noterer en Rate af 32/6d. fob med 500 Tons Lastning og 1000 Tons Losning, Lasten er for prompt Afskibning. Middelhavet kan ligeledes tage en Del Tonnage, saaledes noteres der Salt fra Port Said til Triest for 4/6000 Tonnere, og fra Spanien kan der tages Skibe for ca. 6000 Tons Frugt fra 1—3 Pladser Barcelona/Malaga range til U. K. pr. 1.—15. April, Befragterne vil her betale UMA-Rate minus 3d. pr. Halv Kasse. Endvidere noteres der Malm fra Almeria til Ymuider ca. 3700 Tons til 26/- med 10d. for Lastning og 1/- for Losning. For Polsk Regning søges der Skibe paa 6/7000 Tons for Malm fra Sortehavet til Gdansk/Gdynia for Afskibning over Maj/Juni, uden at der dog nævnes nogen Fragtrate. For Malm fra Oxeløund til U. K. kan der atter tages Skibe pr. April, men da der noteres en Rate af 22/6d., synes disse Laster ikke at være eftertragtede.

Paa det hjemlige Marked har Vejret spillet en Rolle, saaledes at det har været sløjt med Brunkuls- og Tørvelaster, der er dog stadig sluttet Smaaskibe og enkelte Dampere. Salpeterlasterne fra Menstad til Danmark er nu atter i Markedet, for de mindre Skibe betales der d. Kr. 19.- à 20.-, der er saaledes sluttet en 2500 Tonner til Esbjerg til d. Kr. 20.- og en finsk Damper paa 500 Tons til Grenaa til d. Kr. 20.- paa sædvanlig Hydro charter.

Trælastmarkedet fra Sverige til Danmark ligger stadig stille, men man venter dog i den nærmeste Tid, at der skal komme en Del mindre Ordre fra Halmstad.

*Timecharter-Ordre.* Af disse er der stadig rigeligt Udbud, og vi kan saaledes nævne, at 3 Dampere paa ca. 10.000 Tons 10 Mils Fart er sluttet paa et 5 Maaneders Timecharter Lev.Freemantle Tilbagelev.Australien til 19/6d. ligesom flere engelske Befragtere søger Skibe med Levering U. K./Cont. Rundtur til Indien og Tilbagelevering i Finland til en Rate af 18/6d.

Kontrakt for en Bygning af Baad i denne Størrelse, og Værftets næste Leveringstermin bliver 1948. Messrs. Smiths Dock Company Ltd. har ligeledes netop sluttet Kontrakter for to Nybygninger, og Værftet vil tidligst kunne levere i Marts 1948. Der findes kun enkelte Værfter, som vil kunne paatage sig Levering i Løbet af 1947.

Et dansk Rederi har ført Underhandlinger om Køb af en britisk Damper paa 2539 Br.Reg.Tons, bygget 1905 i U. K. Købet var for saa vidt i Orden, men de danske Myndigheder afslog at bevilge den nødvendige Importtilladelse.

Dampskibsselskabet *Hetland A/S*, København, har overtaget Motorskibet *Titan*, som i nogen Tid har været oplagt i København. Skibet, der er bygget 1941, ca. 1100 gross reg.tons, er forsynet med to M.A.N. Dieselmotorer. Det behøver en større Ombygning, før end det kan indsættes i Fragtfarten.

Det forenede Dampskibs-Selskab A/S, København, har overtaget Skrogene af to ca. 9000 tons d.w. Nybygninger, som for tysk Regning var bestilt hos Burmeister & Wain, Værftets Byggenumre 681 og 684. Disse Baade vil blive forsynet med Dieselmotorer og bliver praktisk og tidssvarende indrettede.

Efterspørgslen for Fiskeskibe fra Færøerne har været ret betydelig i de sidste Maaneder, og der er solgt flere secondhand Fiskekuttere her fra Landet til Færøerne, og der er placeret et større Antal Nybygningskontrakter. Af de seneste Salg kan nævnes:

3/m Skonnert *Patricia*, 299 gross reg.tons, ca. 500 tons d.w., bygget Danmark af Eg og Bøg 1921.

3/m Skonnert *Asta*, 245 gross reg.tons, ca. 380 tons d.w., bygget Thuro af Eg og Bøg i 1913.

### DANMARKS KULIMPORT

Danmarks Allocationer af Kul og Koks for April Kvartal blev af den europæiske Kulorganisation fastsat til 270.000 Tons pr. Maaned, hvad der svarer til lidt over 800.000 Tons for andet Kvartal af indeværende Aar. Det betyder, at man trods de stigende Krav, der stilles til Ruhrproduktionen, har fundet det muligt ikke blot at opretholde vore Allocationer for de sidste Maaneder, men ydermere at give Danmark en Forhøjelse, selv om den er meget beskedent og i Realiteten ikke beløber sig til mere end ca. 8000 Tons pr. Maaned.

Disse Tal omfatter vore samlede Leverancer fra Ruhr, U. S. A. og Storbritannien, hvis indbyrdes Allocationer til Danmark i de kommende Maaneder vil svare omtrent til de hidtidige Forhold. Af vor sidste Allocation paa lidt over 260.000 Tons kom ca. 93.000 Tons fra U. S. A., 140.000 Tons fra Ruhr og Resten fra Storbritannien. I det kommende Kvartal regner man med, at de amerikanske Leverancer kommer til at andrage 97.500 Tons pr. Maaned eller ca. 5000 Tons mere end hidtil, medens Ruhrleverancerne antagelig vil overstige 150.000 Tons om Maaneden. Leverancen af engelske Kul bliver saaledes lidt mindre end hidtil.

## Fra Aarsberetninger og Regnskaber.

### D. F. D. S. 7 pCt.

Bestyrelsen for Det Forenede Dampskibs-Selskab har udsendt Regnskabsafslutningen for 1945, som efter at alle Driftsudgifter — derunder Udgifter til Skibenes Vedligeholdelse — er afholdt, udviser et Driftsoverskud af 9.775.653 Kr. Hertil lægges den Godtgørelse, som det er aftalt, at England skal yde for Brug af Selskabets Skibe i Aarene 1940 til 1945: 8.800.000 Kr., hvorefter det samlede Driftsoverskud andrager: 18.575.653 Kr.

Efter Fradrag af Udgifterne til Administration: 3.663.518 Kr., Personalets Pensionering: 396.165 Kr., ialt 4.059.683 Kr., udgør Netto-Overskudet: 14.515.970 Kr., som tillagt Overførslen fra 1944: 230.051 Kr. giver til Disposition: 14.746.021 Kr.

Af dette Beløb foreslaas det at anvende til Afskrivning paa Skibe: 5.507.000 Kr., paa Pakhuse og Inventar: 41.786 Kr. samt at overføre til Konto for Skatter: 1.600.000 Kr., til Afskrivningskonto for Garantiforsikring i Krigsforsikringen for danske Skibe: 2.000.000 Kr. D.F.D.S.s Pensionskasse: 1.000.000 Kr., til Udbytte Regulerings Konto: 1.200.000 Kr., ialt: 11.348.786 Kr.

Af det derefter fremkommende Beløb: 3.397.235 Kr. foreslaas det at udbetale 7 pCt. Dividende med 3.150.000 Kr., at afholde Bestyrelsens Tantième: 42.000 Kr., ialt 3.192.000 Kr. og at overføre Restbeløbet: 205.235 Kr. til næste Aar.

Som det fremgaar af ovenstaaende Meddelelse har Det Forenede Dampskibs-Selskab i 1945 haft et Driftsoverskud paa 9.775.652 Kr., hvilket er det dobbelte af Driftsoverskudet for 1944, der androg 4.906.556 Kr. Administrationsudgifterne har trods det fordoblede Driftsoverskud kun været ca. 600.000 Kr. større end Aaret forud og Bidraget til Personalets Pensionering er ca. 20.000 Kr. større, men paa Regnskabet for 1944 fandtes Udgifts-Posten 990.000 Kr. som Renter af Selskabets 6 pCt.s Reservefondsbeviser, saaledes at Netto-Overskudet blev 469.024 Kr. mod 5.715.970 Kr. for 1945, naar man ser bort fra de 8,8 Mill. Kr., som England skal yde for Brug af Selskabets Skibe i Krigsaarene. Udgiften til Renter af Reservefondsbeviser findes ikke paa det nu afsluttede Regnskab, idet Resten af disse Reservefondsbeviser som det vil erindres blev indfriet pr. 2. Januar 1945. Foruden nævnte Overskud paa 469.024 Kr. var der for 1944 en Overførsel paa 1.102.670 Kr., saaledes at der til Disposition blev ialt 1.571.694 Kr., hvoraf 1.341.643 Kr. anvendtes til Afskrivninger og Resten 230.050 Kr. overførtes til nyt Regnskab. Selskabet gav saaledes intet Udbytte for 1944. For Aaret 1943 var Dividenden 4 pCt., efter at man de to foregaaende Aar intet Udbytte havde givet. For 1940, det første Krigsaar, var Dividenden 6 pCt., efter at man i en 3-aarig Periode havde holdt Udbyttet paa 8 pCt.

### »DANNEBROG« 10 pCt.

Bestyrelsen for A/S Dampskibsselskabet »Dannebrog« meddeler, at Netto-Overskudet for 1945 andrager 2.125.984 Kr., hvortil kommer Renter 140.663 Kr. samt Overførsel fra forrige Aar 167.468 Kr., ialt 2.434.115 Kr., som foreslaas fordelt paa følgende Maade:

Henlæggelse til Afskrivningsfond 370.100 Kr., Henlæggelse til ekstraordinær Afskrivningsfond 887.342 Kr., ekstraordinært Bidrag til Pensionskassen 200.000 Kr., Bestyrelsens Tantième 32.500 Kr., 10 pCt. Udbytte til Aktionærerne 560.000 Kr., Overførsel til næste Aar 384.173 Kr.

Netto-Overskudet er iøvrigt fremkommet efter Fradrag af Skibenes Driftsudgifter 5.240.023 Kr., Klassifikation og Fornyelser samt Tab ved Havarier 186.775 Kr., Administrationsudgifter inkl. Skatter 375.073 Kr.

Det fremgaar af Regnskabsmeddelelsen, at Selskabets Netto-Overskud for 1945 har været 2.125.984 Kr., hvilket er fire Gange Overskudet for 1944, der androg 524.100 Kr. Renteindtægten af det overførte Beløb er noget mindre end Aaret forud, og der bliver da til Disposition 2.434.115 Kr. mod 1.013.448 Kr. foregaaende Aar. Dette giver sig Udtryk i, at Udbyttet sættes op fra 8 til 10 pCt. og i forøgede Henlæggelser. Der henlægges saaledes til Afskrivningsfonds 1.257.442 Kr. mod 387.872 Kr. Aaret forud, og yderligere benyttes 200.000 Kr. til Ekstrabidrag til Pensionskassen. Som det vil ses, fremkommer Netto-Overskudet efter at der forlods er fradraget 186.775 Kr. til Klassifikation og Fornyelser samt Tab ved Havarier og 375.073 Kr. til Administrationsudgifter inkl. Skatter. For 1944 var de tilsvarende Beløb 440.447 Kr. og 662.630 Kr.

### DANSK-NORSK 7 pCt.

Det Dansk-Norske Dampskibsselskab har udsendt den foreløbige Regnskabsmeddelelse for 1945. Det fremgaar heraf, at Netto-Overskudet andrager 51.642 Kr. og fra forrige Aar overføres 35.641 Kr., hvorefter til Disposition bliver 87.283 Kr. Der udbetales 7 pCt. til Aktionærerne, og iøvrigt fordeles Overskudet paa følgende Maade: Til lovmæssig Reservefond henlægges 10.000 Kr., Udbytte 7 pCt. af 300.000 Kr. (de nye Aktier deltager ikke i Udbyttet) 21.000 Kr., Skibsafskrivning 10.000 Kr., Konjunkturfond 6000 Kr., Tantième til Bestyrelsen 3105 Kr. og i ny Regning overføres 37.177 Kr.

For 1944 androg Overskudet 34.388 Kr., og med Overførslen, 33.618 Kr., var der 68.006 Kr. til Disposition. Heraf benyttedes 15.426 Kr. til Afskrivning, og efter Udbetaling af 5 pCt. Udbytte til Aktionærerne overførtes 35.641 Kr. i ny Regning.

### HEIMDAL 8 pCt.

Dampskibsselskabet »Heimdal« har udsendt den foreløbige Regnskabsmeddelelse for 1945, hvoraf fremgaar, at der foreslaas 8 pCt. Udbytte. Meddelelsen har følgende Ordlyd:

Paa et i Dag afholdt Bestyrelsesmøde i Aktieselskabet Dampskibsselskabet »Heimdal« oplystes det, at Selskabets Nettooverskud for 1945 incl. Renter, Kursdifferencer og Kursfortjeneste, Obligationer og efter Fradrag af Skatter, Administrationsudgifter, Kaplak til Kaptajnerne, Tilskud til Selskabets Pensionskasse m. m. udgjorde Kr. 75.169,66, hvortil kommer Overførsel fra 1944 Kr. 218.273,22 eller ialt Kr. 293.442,88.

Bestyrelsen foreslaar af dette Beløb at henlægge Kr. 4.542,41 til Ekstrareservefondet samt at betale et Udbytte for 1945 med 8 pCt. af Aktiekapitalen, Kr. 1.000.000, med Kr. 80.000,00, og at Resten, Kr. 208.900,47, fremføres i ny Regning.

Nettooverskuddet fremkommer efter Fradrag af Skatter, Administrationsudgifter, Kontingenter og Bidrag, Kaplak til Kaptajnerne, Tilskud til Selskabets Pensionskasse m. m., ialt Kr. 54.556,30, samt Reparation, Tab ved Havarier, Survey, Krigsudgifter o. s. v. Kr. 115.532,24.

Som det fremgaar af Regnskabsmeddelelsen har Netto-Overskudet for 1945 været 75.170 Kr. For 1944 var Overskudet 42.171 Kr., og der blev da udbetalt 6 pCt. Udbytte mod i Aar 8 pCt.

### AARSBERETNING FRA B. & W.

Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri, der fornylig offentliggjorde sit Regnskab, har nu udsendt Beretningen for 1945. Det hedder heri, at Selskabet efter Befrielsen har haft den Glæde at kunne genoptage Forbindelsen med de gamle Kunder i de allierede Lande, fra hvilke Ordre i betydeligt Omfang er indgaaet. Endvidere blev det muligt at aflevere forskellige Anlæg, som var blevet bestilt



under Krigen til det neutrale Udland, men som ikke havde kunnet afsendes under Besættelsen. Disse Afleveringer har haft stor Indflydelse paa Aarets økonomiske Resultat, som ogsaa er blevet gunstigt paa-virket af de mange Reparationer af udenlandske og danske Skibe, der er foretaget i anden Halvdel af Aaret.

Beskæftigelsen var før Krigen naaet op paa ca. 6700 Arbejdere, men var under Besættelsen jævnt nedadgaaende med Minimum i April 1945 med ca. 3200 Arbejdere. I Øjeblikket er Antallet af Arbejdere ca. 5600. Der har i 1945 i Gennemsnit været beskæftiget 4944 Arbejdere og Funktionærer imod 4790 Aaret før. I Arbejder- og Funktionærløn er udbetalt ca. 28,2 Mill. Kr. imod 26,8 Mill. Kr. i 1944. Der er i Aarets Løb faktureret Ordre til et samlet Beløb af ca. 85 Mill. Kr.

I Slutningen af 1945 og Begyndelsen af 1946 er der opnaaet et betydeligt Antal Ordre paa Skibe og Motorer, hovedsagelig til Udlandet, saaledes at Maskinfabrikerne og Skibsværftet foreløbig vil være godt beskæftiget. Denne gunstige Ordresituation skyldes i nogen Grad det under Krigen akkumulerede Behov, og det bør ikke overses, at den i de senere Aar skabte Stigning i Verdenstonnagen af Handelsskibe kan komme til at paavirke Ordremulighederne paa længere Sigt for Skibe og Skibsmotorer i ugunstig Retning. Værftet har i det sidste halve Aar været overordentlig stærkt beskæftiget med Reparationer af danske og allierede Skibe. De mange Ordre paa Nybygninger vil i den nærmeste Fremtid i nogen Grad formindske Mulighederne for en saa udstrakt Reparatonsvirksomhed.

I Forbindelse med en Omtale af Datterselskaberne: A/S Holeby Dieselmotorfabrik, A/S Frederikshavns Jernstøberi & Maskinfabrik, Carl Jacobsens Skibsværft, I/S Alpha Gas og A/S Nordisk Dieselauto, oplyses, at Nordisk Dieselauto har overtaget Repræsentationen for The White Motor Company, Studebaker Export Corporation, Willys Overland og Scania-Vabis, idet det i Forbindelse med Salget af Bur-Wain Motorer er af Betydning at kunne importere Lastvogns-Chassis'er. Der er truffet Aftale med nogle af disse Fabriker om Samarbejde, hvorefter Selskabet skal forsyne deres Lastbiler til andre Markeder med Motorer. Overtagelsen af Repræsentationerne vil nødvendiggøre Opførelsen af en Samlefabrik for Biler til en anslaaet Udgift af ca. 1½ Mill. Kr.

Beretningen slutter med at oplyse, at et engelsk Rederi har rejst Krav mod Selskabet i Anledning af tysk Beslaglæggelse af en Nybygning i 1940 — en Beslaglæggelse, der blev foretaget mod den danske Regerings og Selskabets Protest. Efter Selskabets Opfattelse henhører den eventuelle Opfyldelse af dette Krav enten under Krigsforsikringen eller under en af Staten i sin Tid overfor Selskabet afgiven almindelig Garanti for Følgerne af den omhandlede Beslaglæggelse. Saavel Krigsforsikringen som Staten mener at maatte henvise Spørgsmaalet til retslig Afgørelse. Det drejer sig om et Beløb paa 6—7 Mill. Kr.

#### SVITZER: 6 pCt.

Bestyrelsen for A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise meddeler, at Indtægterne ved Entreprensen Drift for Aaret 1945 udgør 4.412.371 Kr., Renter 54.949 Kr., og overført fra 1944 2.330 Kr., ialt 4.469.650 Kroner. Udgifterne andrager: 3.660.746 Kr. og til Disposition bliver derefter 808.904 Kr., der fordeles saaledes:

Overføres til Konto for Afskrivning paa Skibene: 156.780 Kr., afskrives paa Pakhuset, Lynettehavnen: 10.000 Kr., afskrives paa Værkstedet, Lynettehavnen: 5.741 Kr., Tantième til Bestyrelsen: 14.522 Kr., vedtægtsmæssig Henlæggelse til lovmæssigt Reservefond: 30.205 Kr., henlægges til Betaling af Skat: 150.000 Kr., Aktieudbytte 6 pCt.: 240.000 Kr., henlægges til Assu-

rancefond: 178.898 Kr., overføres i ny Regning: 22.758 Kroner.

#### FINSK REDERI-UDBYTTE

Finska Ångfartygs-Aktiebolagets Aarsberetning meddeler, at Selskabet for den egentlige Trafik kun har disponeret over et mindre Antal ældre og smaa Skibe, idet samtlige større og nyere Skibe har været anvendt ifølge Vaabenstilstandsoverenskomsten. Der foreslaas et Udbytte paa 10 pCt. for Stamaktier.

#### FRA SVENSKE REGNSKABER

Rederiet Svea har som ventet haft et ganske gunstigt Aar i 1945 med et Bruttoudbytte paa 10,92 Mill. Kr. eller nærlig lige saa meget som i 1942. Af Aarets Nettoudbytte, 2,11 Mill. Kr., foreslaar Bestyrelsen at udbetale 8⅓ pCt. til Aktionærene eller uforandret fra i Fjor.

Forøvrigt har Sveas tre Datterselskaber: AB Finn-boda Varf, Rederi AB Saturnus og AB Olaus Olssons kolimport i disse Dage overtaget Aktiemajoriteten i Waxholms Nya Ångfartygs AB. Dette Rederi giver 4 pCt. Udbytte for 1945.

Ångfartygs Aktiebolaget Gotland har for Aaret 1945 et Nettoudbytte paa 130.984 Kr. mod 132.624 Kr. i 1944. Bestyrelsen foreslaar at udbetale 10 pCt. Udbytte for 1945.

#### FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

##### M/S California

D.F.D.S.s store Motorskib *California* kom forleden Dag tilbage til dansk Havn efter seks Aars Forløb. Skibet, der har været beslaglagt af Brasilien under Krigen, afgik fra Rio den 18. Januar og har saaledes været smaa to Maaneder undervejs. Det har kun kunnet bruge den ene af sine to Motorer, og til Overflod har det haft en Brand om Bord, opstaaet ved Selvantændelse i Foderkage-Lasten, af hvilken Aarsag det maatte ind til Lissabon.

##### Dansk Skib til hollandsk Værft

De danske Skibsværfter er i denne Tid saa stærkt optagne, at der ofte er lang Ventetid for Skibe, der skal til Reparation. Forleden Dag maatte Rederiet Nordens Motorskib *Nordfarer*, der lige har losset en amerikansk Kullast i København, gaa til Rotterdam for at blive efterset ved et derværende Værft, da det ikke kunde finde Plads ved et dansk.

##### M/S Java

Ø. K.s Motorskib *Java* løb Natten til Lørdag paa Grund ved Halterbarn paa Østsiden af Samsø. Skibet staa haardt paa Stengrund, og Bjergningsarbejdet vil blive vanskeligt. Der er da ogsaa tilkaldt ikke færre end fire af Svitzers Bjergningsdampere, og Baltica, der er Assurandør for Skibet, har sendt sin Ekspert, Kaptajn *Ander-sen*, og Svitzers Inspektør *Bentzen* til Samsø for at tage Arbejdet i Øjesyn.

##### M/S Taronga

Det norske Motorskib *Taronga*, 10.550 Tons d.w., tilhørende Wilh. Wilhelmsens Rederi, blev i 1940 taget af Tyskerne og omdannet til Hjælpkrydser. Under et Ophold i Hamborg blev Skibet hombet og stærkt beskadiget. Det er nu blevet slæbt ind til B. & W. for Undersøgelse og evt. Reparation.

Et andet af Rederiets store Motorskibe *Templar* blev ligeledes beslaglagt og fandtes efter Kapitulationen i Kiel i stærkt beskadiget Tilstand, bl. a. havde det været udsat for en Minesprængning under tysk Flag. Det er nu blevet slæbt til Kockums Værft i Malmø for Reparation.

#### 3000 Kr. til ny Navigationsskole

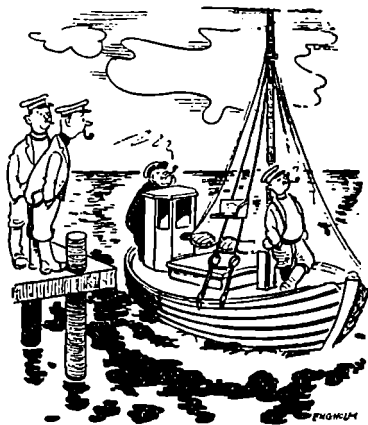
Svendborg Skibsværft har bevilget 3000 Kr. til Opførelsen af den nye Navigationsskole i Svendborg.

#### Ændringer i Aktieselskabsregisteret

»Aktieselskabet Københavns Bunkerkul Depot« af København. Grosserer Preben Harhoff, Olaf Poulsensvej 8, Charlottenlund, Grosserer Bennet Christian Kjellerup Hansen, Amaliegade 16, København, er indtraadt i Bestyrelsen.

»Aktieselskabet Øresunds Kystfart i Likvidation« af København. Under 14. Februar 1946 er Selskabet traadt i Likvidation. Bestyrelsen og Direktøren er fratraadt. Til Likvidatorer er valgt: Direktør Kaj Viben Tersling, Professor, Dr. phil. Aage Friis, Direktør Magnus Nicolaj Suen-son. Selskabet tegnes — derunder ved Afhændelse og Pant-sætning af fast Ejendom — af to Likvidatorer i Forening eller af Kaj Viben Tersling alene.

Aktieselskabet *Dampskibsselskabet »Dania«* af København. E. S. Meyer er udtraadt af, og Grosserer Poul Tage



— De er vel nok blevet høje i Hatten paa Marianna siden hun er blevet malet med HEMPEL's Farver.

Nielsen, Christiansholmsvej 5, Klampenborg, er indtraadt i Bestyrelsen.

#### Underholdningsaftener for Søfolk

Den næste Underholdningsaften finder Sted Torsdag den 28. Marts 1946 i Søfartsklubbens Lokaler, Nyhavn 63.

Aftenens Program er:

Kl. 19,30—20,30: Foredrag af Styrmand Kaj Lund: Bjergning.

Kl. 20,30—21,30: Fællessang under Ledelse af Kommunelærer Fritz Rudloff.

Aftenens Dirigent bliver Lederen af Søfartens Bibliotek, Kaptajn E. Juul-Hansen.

## PERSONALIA

### Søværnet

Hans Majestæt Kongen har resolveret som følger:

Under 6. Marts 1946:

Kaptajnløjtnant i Reserven Harry Larsen udnævnes i Henhold til Lov af 20. Juli 1945 om Adgang for Modstandsbevægelsens Befalingsmænd o. a. til umiddelbart at indtræde som Befalingsmænd o. l. i Hæren eller Søværnet til Orlogskaptajn i Reserven.

Søløjtnanterne af 1. Grad i Reserven

Alfred Arne Hansen Kok,  
Knud Alexander Edvars,  
Erling Rasmussen Viero og  
Gustav Thomsen

er udnævnt til Kaptajnløjtnanter i Reserven fra den 1. Marts at regne.

I Henhold til Lov af 20. Juli 1945 om Adgang for Modstandsbevægelsens Befalingsmænd o. a. til umiddelbart at indtræde som Befalingsmænd o. l. i Hæren eller Søværnet er:

Søløjtnant af 1. Grad i Reserven Per Østergaard Pedersen,

Skibsfører Yngve Melchior Thrane,  
Søløjtnant af 1. Grad i Reserven Rudolf Højfeldt og  
Styrmand Henning Spiir Schoubye

udnævnt til Kaptajnløjtnanter i Reserven.

Styrmændene  
Eigil Meisner Pedersen,  
Aage Hesdorf og  
Børge Carl Jensen

til Søløjtnanter af 2. Grad i Reserven,  
Maskinmester

Karl Anker Pertho

til Maskinmester af 3. Grad i Søværnets Reserve,

Reserveværkfører  
Finn Christensen

til Undermaskinmester af 2. Grad i Søværnets Reserve.

## Positionsliste pr. 19. Marts 1946

### D. F. D. S.

Alabama ank. Aalborg 7. Marts for at laste til Lissabon.  
— Alexandra afg. Aalborg 14. Marts til Hull/Grimbsy-Kbh. — Argentina afg. Las Palmas 11. Marts. — Arizona afg. St. Vincent 12. Marts til Kbh. — Bolivia afg. Santos 12. Marts via Las Palmas til Danmark. — Brasilien afg. Baltimore 11. Marts til Kbh. — California ank. Kbh. 12. Marts. Herfra forv. 19. Marts til Aalborg og Nr.-Sundby. — Delaware afg. Genua 13. Marts til Alexandria. — Dronning Alexandrine afg. Kbh. 16. Marts til Thorshavn-Reykjavik. — Egholm afg. Grimby 11. Marts. — Florida ank. New York 8. Marts. Derfra ca. 15. Marts til Kbh. — Frigga ank. London 10. Marts. Derfra ca. 16. Marts via Newcastle til Kbh. og Odense. — Halfdan afg. Kbh. 15. Marts til Cardiff/Newport/Swansea—Kbh. — Harald afg. Manchester 10. Marts til Kbh.—Randers—Aalborg. — Hindsholm afg. Liverpool 13. Marts til Kbh. — Hjortholm ank. Kbh. 6. Marts. Afgaar forv. 15. Marts til Aarhus. — Hroar ank. Kbh. 15. Marts. — Ivar afg. Randers 14. Marts til Antwerpen/Kbh. — J. C. Jacobsen ank. Antwerpen ca. 16. Marts. Derfra ca. 16. Marts til Esbjerg. — Jolantha ank. Menstad 13. Marts. Derfra ca. 16. Marts til Hadsund—Kbh. — Katholm afg. London 13. Marts via Grimbsy til Kbh. — Kentucky ank. Swansea 9. Marts. — Kjøbenhavn afg. Kbh. forv. 16. Marts til Oslo. — Knud ank. Kbh. 15. Marts. Fra Kbh. ca. 16. Marts til Manchester—Kbh./Randers/Odense. — Kronprins Frederik ank. Kbh. 11. Marts. — Kronprins Olav afg. Hull 14. Marts til Kbh. — Louisiana ank. Buenos Aires 5. Feb. Afg. ca. 15. Marts til Bahia. Derfra via Las Palmas til Danmark. — Maine ank. New York 13. Marts. — Margrethe ank. Grimbsy 14. Marts. Derfra ca. 15. Marts til Kbh. — Marocco forv. ank. Kbh. 15. Marts. — M. G. Melchior henligger i Kbh. — Møen afg. Randers 16. Marts til Hobro—Hadsund—Kbh. — Odense afg. Odense 15. Marts via Samsø til Kbh. — Paraguay ank. Kbh. 13. Marts. Herfra forv. 18. Marts til Kolding og Horsens. — Rota ank. Kbh. 14. Marts. — Saga ank. Kbh. 14. Marts. Fra Kbh. ca. 18. Marts til London/Hull—Kbh. — Skjold ank. Kbh. 6. Marts. Fra Kbh. ca. 18. Marts til Antwerpen. — Stadion II ank. Herøen 14. Marts. Derfra ca. 15. Marts til Kbh. — Swanholm afg. Kbh. ca. 18. Marts til London—Kbh. — Sønderjylland ank. Køge 14. Marts. Derfra ca. 15. Marts til Kbh. — Taarnholm afg. Kbh. 12. Marts til Liverpool—Kbh./Randers. — Texas afg. Huelva 11. Marts til Kbh. Pass. Finisterre 13. Marts. — Thyra afg. Kbh. 18. Marts via Aalborg/Aarhus til Hull. — Tomsk ank. Kbh. 12. Marts. Fra Kbh. ca. 18. Marts til Aalborg. Derfra ca. 22. Marts via Kbh. til Antwerpen. — Trondhjem i Dok i Fr.havn siden 6. Marts. — Tula ank. Antwerpen 8. Marts. Derfra ca. 15. Marts til Randers/Kbh. — Tyr ank. Esbjerg 14. Marts. — Uffe ank. Manchester 7. Marts. Derfra ca. 15. Marts til Kbh./Aarhus. — Uruguay ank. Kbh. 13. Marts. Herfra forv. 18. Marts til Horsens. — Vistula ank. Kbh. 9. Marts.

### Ø. K.

Annam pass. Madeira 17. Marts paa Vej til København. — Asia ank. London 15. Marts, forv. afgaa 23. Marts til U.S.A. — Erria ank. Liverpool 10. Marts, forv. afgaa 27. Marts til St. John. — Falstria pass. Pentland Firth 16. Marts paa Vej til New York. — Fionia pass. Gibraltar 16. Marts for Safaga/Kosseir og derfra til Australien. — India afg. St. Vincent 17. Marts til Danmark. — Java afg. Nakskov 15. Marts, grundstødt Hatterbarn. — Jyllandia ank. København 19. Marts, forv. afgaa 23. Marts til New York. — Kina ank. Aarhus 12. Marts, forv. afgaa 22. Marts til Kbhvn. — Korea ank. København 16. Marts, forv. afgaa 2. April til New York. — Lalandia pass. Fernando Noronha 18. Marts paa Vej til La Plata, forv. afgaa La Plata 12. April til Lissabon. — Malacca pass. Bishop Rock 16. Marts paa Vej til Pacific Kysten og Far East. — Manchuria ank. Antwerpen 16. Marts, forv. afgaa 23. Marts til Buenos Aires. — Meonia ank. Nakskov 1. Marts for Dokning. — Mongolia pass. Minikoi 15. Marts paa Vej til Singapore, Bangkok, Hongkong, Manila og Shanghai. — Selandia ank. Buenos Aires 11. Marts, laster til Nordfrankrig, muligvis Le Havre.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør:

KAY JUNGEBSEN

Telefon Central 17030

samt paa alle Postkontorer

# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

AKTIESELSKABET

## HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftets«

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

NYBYGNINGER

SKIBS- MASKIN- OG  
KEDELREPARATION

## Aalborg Værft A/S

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

## SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY  
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING  
STRIKEFORSIKRING

Amallegade 33  
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

Dampskibsaktieselskabet

## „Progress“

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-Adr. »Marlusons«

Telefon Central 12057

## DANSKE LLOYD

Holmens Kanal 42

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

## MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - CINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K  
Telefon: 9246

Telegramadr.:  
MONTANAKUL

## SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

## NORDHAVNS-VÆRFTET A/S

KØBENHAVN

## AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER



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

till INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDE

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

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



## NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV • DANMARK  
NYBYGNINGER  
OG  
REPARATIONER

Beddinger for Skibe Indtil 520' Længde  
Flydedok » » » 14500 Tons D.W.  
Ophalerbedding » » 800 » »  
Telegram-Adr.: »SKIBSVÆRFT«. Telefon: STAT 3.

... og  
**Pilsner**  
*det er*  
**HOF**





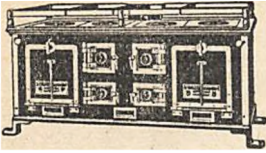
*Tegn Deres  
Forsikringer  
i*

## SKANDINAVIA

Kongens Nytorv 6, København K.  
Telefon Central 9316

### Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

<i>By:</i>	<i>Telegramadresse:</i>	
Aarhus	Aarhus Stevedore Compagni Direktor L. Mikkelsen Foreningens Formand Mammen & Drescher Direktor Math. Møller Næstformand og Kasserer Hans Brandt Medlem af Bestyrelsen Stevedorekompagniet Hassing & Drescher Stevedore-Kompagniet A/S Einar Sørensen S. J. Sørensen Søren Andersen Jørgen Schultz Arbejdsglvernes Stevedor-Kontor Holger Jørgensen Skjold Andersen København's Stevedore Comp. Jullus Nielsen's Stevedoreforretning A/S	Labore Spedition Dispatch Stevedore Stevedoring Schultz Oldstevedore
Nyborg	Andrea Basballe	
Nakskov	Halfdan Rasmussen Henry Petersen Simonsen og Møller S. Christoffersen & Co. Vejle Stevedoreforretning v. Kaptajn Thygesen	
Nyborg		
N. Sundby		
Odense		
Randers		
Vejle		

**BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S**

HOLMBLADSGADE 47  
KØBENHAVN S.

*Kabys & Komfurer  
til Kul og Olie*

Forlang Katalog Tit. C. 1630

A/S

**EM. Z. SVITZERS BJERGNINGS ENTREPRISE**

KVÆSTHUSGADE 1, KØBENHAVN K

TELEFON CENTRAL 5195  
UDENFOR KONTORTID CENTRAL 5195 A  
TELEGRAMADRESSE: SVITZERSALVAGE

**Dampskibsaktieselskabet****„Progress“**

Kalvebod Brygge 4

København

Telegr.-Adr. »Marluson«

Telefon Central 12057

**DANSKE SKIBSMÆGLERE****ASSENS****ALFRED LARSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER

**ASSENS**

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

**KOLDING****A. GJØRDING'S EFTF.**

SVANE & GJØRDING

Statsautoriserede Skibsmæglere

**KOLDING**

BEFRAGTNING ··· KLARERING ··· SPEDITION ··· ASSURANCE

AGENT FOR DEN KJØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1910—1811

**BANDHOLM****ALFR. HOVMAND**

SKIBSMÆGLER

**BANDHOLM**

Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:  
»HOVMAND«

**MARIAGER****P. RUDBECK-LARSEN • MARIAGER**

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

*Statsautoriseret Skibsmægler*

Telf.: Cementcentralen Nr. 1

Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114

Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“

Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

**FAABORG****P. A. NIELSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING

SPEDITION — ASSURANCE

**FAABORG**

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 808

**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 413

TELEGR. „RØRHOLM, HOBRO“

**SVENDBORG****E. W. v. d. HUDE & SØN**

Etableret 1852

A. THEJLL

Etableret 1852

Edsv. Skibsmæglere

**SVENDBORG**

Tlf: 25 (2 Lin.), 262

Stat 2.  
Privat 1030

Telegr.-Ad.  
»Hude«  
Svendborg

**KALUNDBORG****JØRGEN SCHULTZ**

Statsautoriseret Skibsmægler

**KALUNDBORG**

Lloyds Agent

TELEFON  
NO. 4. 601.

TLGR. ADR.  
SCHULTZ

**A. E. SØRENSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**SVENDBORG**

TELEGRAM-ADR.: SHIPPING  
THE BOE CODE

TELEFONER: 1151—955  
PRIVAT: 1551

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 13

FREDAG 29. MARTS 1946

53. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### MINISTRYGNINGEN

Marinens Pressetjeneste meddeler, at i Februar Maaned er der i danske Farvande strøget en Afstandsmine, d. v. s. magnetisk eller akustisk Bundmine. Minen blev strøget af en tysk Ministryrger med tysk Besætning, men under Kommando af den danske Ministryrningstjeneste Øst for Anholt.

Med denne Mine er ialt strøget 121 Bundminer siden Kapitulationen og 1167 siden Krigens Begyndelse. I Februar led to Skibe Totalhavari, Fiskekutteren *Elna H. 81* af Hundested minesprængtes 15. Februar Vest for Hesselø, og det norske Dampskib *Hodna Berg* minesprængtes 24. Februar ved Hals Barre. I første Tilfælde blev hele Besætningen reddet, i det andet reddedes 6 Mand, medens 9 Mand savnes. Ialt er 23 Skibe totalforlist i danske Farvande siden Kapitulationen, heraf er 15 danske, 3 svenske, 1 norsk og 1 tysk. 16 Skibe har bragt Miner til Eksplosion, de 12 uden selv at have taget Skade.

### DANSKE SKIBE, DER BYGGES I UDLANDET

Finansudvalget har haft Samraad med Finansminister Thorkil Kristensen. Man drøftede bl. a. Mulighederne for at lade danske Skibe, der bygges paa udenlandske Værfter, komme toldfrit hjem til de danske Redere for derved at give dem Mulighed for hurtigere at afskrive en Del paa Nybygningerne. De politiske Partier skal nu tage Stilling til Spørgsmaalet.

### HAVNEN I DAKAR

Udenrigsministeriet har fra Konsulatet i Dakar modtaget en saalydende den 23. f. M. dateret Indberetning:

»Konsulatet tillader sig herved at indberette, at den nye Mole, som er under Konstruktion mellem Dakar og Øen »Gorée« nu er saa vidt fremskredet, at Skibene ikke mere kan passere mellem Øen og Fastlandet og maa sejle udenom Øen for at anløbe Dakar.

Autoriteterne har ikke afmærket Spærringen af den nu ikke mere passable Aabning og sender Radiovarsler eller Lyssignaler til Baadene.

Det er hændt, at to norske Baade ikke har modtaget Signalerne og alligevel er gaaet igennem Passet, hvor maximum Dybden er 18 Fod, og saaledes har risikeret alvorlige Havarier.

Konsulatet anmoder Udenrigsministeriet om at ville bekendtgøre ovenstaaende til de interesserede Parter.«

### FRA NORGE

Rederiet Fearnley og Eger har bestilt et Motorskib paa 9.100 Tons d.w. i Sunderland. Skibet skal afleveres i Juli 1947 og bliver en aaben Shelterdækker. Det skal kunne medføre 12 Passagerer og skal kunne løbe 14 Knob.

\*

E. B. Aabys Rederi A/S Oslo har paa A/S Bertos Vegne købt et canadisk Dampskib *Liverpool Loyalist* paa 2.800 Tons d.w. Et andet canadisk Dampskib *John Cacot* paa ca. 1.400 Tons d.w. skal ligeledes være købt til Norge til Rederiet M. Clausen, Hauge-sund. Dette Skib er bygget i Sverige i 1921 og har tidligere været norsk.

\*

Sarpsborg Mek. Verkstedes Nybygning Nr. 14 Motorstankskibet *Esperance* paa 600 Tons d.w. var forleden Dag paa Prøvetur. Skibet var bestilt af Tyskerne, men blev efter Befrielsen overtaget af Rederiet Bj. Ruud-Pedersen, Oslo, for ca. 1 Mill. Kr. Rederiet oplyser, at Skibet er sluttet for 2 Aar til Vinfarten mellem Algier og Marseille.

\*

Forleden Dag fandt den første Stabelafløbning siden 1941 Sted i Bergen. Det var et Skib paa 5.200 Tons, som blev bestilt af Tyskerne i 1941, men som ikke blev sat i Arbejde før i 1943. Direktoratet for fjendtlig Ejendom disponerer nu over Skibet og efterlyser for Tiden en Køber. Skibet er det største, som nogensinde er løbet af Stabelen i Bergen.

\*

To af de Skibe, som Tyskerne bestilte ved svenske Værfter, er i disse Dage blevet solgt til Norge. Det ene, et Dampskib paa 4.045 Tons, er købt af M. Thorsviks Rederi, Oslo, og ventes leveret fra Værftet i Juli-August i Aar. Det andet Skib, et Dampskib paa 3.780 Tons, er solgt til Jacob Odland og Søn Akts., Haugesund.

### FRA FINLAND

En finsk Delegation er afrejst til Vesttyskland, bl. a. til Hamborg og Bremen for at undersøge, hvorledes det staar til med de 11 finske Skibe, der »strandede« i Vesttyskland. Det synes, som om der ikke skulde være noget i Vejen for, at Finland faar disse Skibe tilbage. I den russiske Zone findes der ligeledes nogle finske Skibe, men man har endnu ikke faaet Indrejsetilladelse dertil.

Af de 15 finske Skibe, der ved Aarets Begyndelse laa i Norge, er nogle allerede blevet sendt tilbage, mens andre ligger til Reparation i Norge. Forhandlingerne om de 8 finske Skibe i U.S.A. har endnu ikke ført til noget Resultat.

### The Finnish Shipbrokers' Association.

Den 9 ds. afholdt The Finnish Shipbrokers' Association sit Aarsmøde i Helsingfors, under Ordførerskab af Magister N. Kurten.

Bestyrelsen blev i sin Helhed genvalgt og bestaar af følgende Personer: N. Kurten, Helsingfors, Formand, G. Lindh, Helsingfors, Næstformand, M. Nurminen, Helsingfors, Kasserer, S. Swanljung, Wasa, N. E. Perander, Helsingfors, Sekretær, I. Stenberg, Kotka.

Til Udvalget for Klarering valgtes: M. Alfthan, H. Fogelholm, H. Hacklin, B. Dunderfeldt og H. Sandberg.

Til Udvalget for Befragtning valgtes: G. Lindh, A. Krause, N. Kurten, N. E. Perander og H. Windmüller.

### Timecharter Baade for Sovjetunionen.

Af de 33 finske Skibe, som af den finske Stat er timecharteret til Rusland, udløb Timecharteren for 10 Baades Vedkommende i Februar Maaned, men da Russerne stadig har stort Behov af Tonnage, blev kun 5 Baade tilbageleveret til Rederne, og de øvrige 5 Skibe fortsætter med 6 Maaneders Timecharter.

For de øvrige 23 Baade, der er paa 12 Maaneders Timecharter, udløber Perioden i Juli/Aug. Maaned.

## Fra Aarsberetninger og Regnskaber.

D. F. D. S.

Det forenede Dampskibs-Selskab, der forleden meddelte, at der for 1945 var et Driftsoverskud paa 9,7 Mill. Kr. samt 8,8 Mill. Kr. for Englands Brug af Selskabets Skibe under Krigen, og at Bestyrelsen foresløg 7 pCt. i Udbytte, har nu udsendt Regnskabet, ledsaget af en Beretning, hvori redegøres for Selskabets Tab under Krigen og dets Nybygningsprogram.

I Beretningen oplyses, at ved Tysklands pludselige Kapitulation den 5. Maj 1945 blev Truslen om yderligere Ødelæggelse af Selskabets Materiel hævet, og Genopbygningen af dets Virksomhed kunde paabegyndes.

Krigen har bragt Selskabet tunge Tab; ialt har 209 danske Mænd sat Livet til, medens de gjorde Tjeneste ombord i Selskabets Skibe, og de Besætninger, som stod Krigen igennem, har paa Grund af de farefulde Forhold, de virkede under, været udsat for en Belastning, som i mange Tilfælde ikke har kunnet undgaa at paavirke deres Helbred alvorligt. Det danske Samfund og Det forenede Dampskibs-Selskab skylder dem alle Tak, fordi de i frygtløs Pligttroskab satte deres Liv ind paa Udførelsen af deres Gerning, hvad enten det var for at yde de allierede Magter Hjælp eller ved den Sejlads, som maatte opretholdes, for at de nødvendige Tilførsler kunde sikres Danmarks Befolkning.

Ogsaa Selskabets Flaade har lidt store Tab, men først efter Krigen Afslutning er nøjagtigere Oplysninger herom kommet frem, og det kan nu opgøres, at der under Krigen er gaaet ialt 32 Skibe tabt, nemlig:

I 1939: s.s. *Magnus* i Fart for Danmark. 1940: m.s. *Algier* og m.s. *Argentina* begge i Fart for Danmark; s.s. *Bellona* og s.s. *Gorm* i Fart for henholdsvis England og Belgien, og s.s. *Charkow*, s.s. *Maryland*, s.s. *Minsk*, s.s. *Rhone*, s.s. *Sigrun*, s.s. *Sleipner* og s.s. *Vidar* alle i Fart for Danmark. I 1941: s.s. *Algarve*, s.s. *Dagmar* og s.s. *Diana* alle i Fart for England. I 1942: s.s. *Ebro*, s.s. *Flora* og s.s. *Tennessee* alle i Fart for England, s.s. *Nevada* under brasiliansk Flag og s.s. *Rita* i Fart for Danmark, samt m.s. *Sicilien* i Fart for U.S.A. I 1943: s.s. *Douro* og s.s. *Olaf* begge i Fart for Danmark. I 1944: s.s. *Broholm* og s.s. *Frode* begge i Fart for U.S.A., m.s. *England* under tysk Beslaglæggelse, samt s.s. *Svanhild* i Fart for Danmark og s.s. *Spava* i Fart for England. I 1945: m.s. *Bogø* i Fart for Danmark, s.s. *Egholm* og m.s. *Oregon* i Fart for England og m.s. *Jylland* under tysk Beslaglæggelse.

Den 9. April 1940 befandt 31 Skibe sig udenfor Selskabets Kontrol; heraf har under Krigen 22 sejlet under engelsk, 5 under amerikansk, 3 under brasiliansk og 1 under belgisk Flag, men af disse eksisterede ved Tysklands Kapitulation ialt kun 16 Skibe, hvoraf 12 sejlede for England, 2 for U.S.A. og 2 Skibe for Brasilien. Af de 12 Skibe, som af Tyskerne beslaglagdes i Løbet af de sidste Krigsaar, eksisterede kun 10 Skibe, og heraf blev de 9 kort efter Kapitulationen af de allierede overført til Selskabet, medens det tiende, m.s. *Esbjerg*, under Tilbageføringen til Danmark sank udenfor Stevns efter en Mineekspllosion, og det er tvivlsomt, om dette Skib vil kunne bjerges.

Samtlige eksisterende Skibe, der havde sejlet for England og Brasilien, blev inden Aarets Udgang stillet til Selskabets Disposition, medens Forhandlinger endnu føres med De forenede Staters Regering om Tilbageleveringen af m.s. *Tunis* og s.s. *Georgia*, som endnu er under amerikansk Flag.

De Skibe, som kom tilbage fra tysk Beslaglæggelse, var stærkt mishandlet, og ogsaa de oplagte Skibe og de, der kom tilbage fra allieret Fart, skulde efterses m. m. inden de kunde sættes i Fart, og da Selskabet til Trods for Tabene raadede over 73 Skibe ved Aarets Udgang, har det kun været muligt at gennemføre det

hermed forbundne store Arbejde samtidig med, at Forbindelserne udadtil atter blev knyttet, ved et utrætteligt og dygtigt Arbejde fra alle Selskabets Funktionærer baade i Land og ombord.

I Begyndelsen af Aaret 1945 var Selskabets Virksomhed stærkt paavirket af de Forhold, som prægede Tiden umiddelbart forud for Tysklands Sammenbrud. Kultiførslen fra Tyskland blev standset den 19. Januar, og samtidig beslaglagde Tyskerne en Del af Selskabets Kulbeholdninger, men det var dog muligt at opretholde den indenlandske Fart og Farten paa Norge lige til Krigen Ophør. Da Danmark atter var frit, varede det ikke længe, før Sejladsen paa det ene Land efter det andet blev genoptaget.

Allerede i Juni Maaned var det muligt at afsende de første Skibe fra Danmark til England, Norge, Belgien, Holland og Frankrig, og efterhaanden som Skibene blev færdige, og Betalingsoverenskomster blev truffet med Udlandet, er Skibene blevet sat ind paa Selskabets Ruter paa Nordamerika, Sydamerika, Middelhavet, Island og Færøerne, hvilket det har været muligt at gøre i fuld Overensstemmelse med de Direktiver, som blev givet af U.M.A. og det danske Fragtævn. Udover den almindelige Sejlads blev der efter Opfordring fra den engelske og danske Regering i Slutningen af Aaret indsat fire af Selskabets Passagerskibe: *Kronprins Olav*, *Vistula*, *Aarhus* og *Dronning Maud* i Transport af Soldater paa Orlov mellem Kontinentet og England. Disse Skibe vil blive tilbageleveret i Løbet af Foraaret 1946, og saa snart den særlige Indretning, som er blevet indbygget for Troppettransporten, er fjernet, vil Skibene blive istandsat og anvendt i Selskabets Passagereruter.

Naturligvis har det med de særlige Forhold, som endnu hersker, ikke været muligt overalt at genoprette de før Krigen eksisterende Ruter, men efterhaanden som Forholdene muliggør det, vil Selskabet med den planlagte Erhvervelse af ny og hurtiggaaende Tonnage fuldt ud være i Stand til at genoprette og yderligere udbygge sit gamle Rutenet.

Med Hensyn til Selskabets Flaade skal i Tilknytning til omstaaende Oversigt anføres, at de seks Nybygninger: *Argentina*, *Bolivia*, *Paraguay*, *Uruguay*, *Florida* og *Maine*, som først blev gjort sejldygtige, efter at Krigen var sluttet, har vist sig at være meget vellykkede Skibe, som Selskabet har haft uvurderlig Gavn af, da det gjaldt om at indsætte Materiel i de gamle Ruter.

Som Følge af de store Tab af Skibe vil det være nødvendigt snarest at fremskaffe yderligere Tonnage, og Selskabet har derfor købt to af de saakaldte »Hansa«-Baade: *Egholm* og *Hjortholm*, og desuden har man kontraheret om Bygningen af 4 Skibe til Middelhavsruterne, et Skib af »Florida«-Typen samt et Søsterskib til m.s. *Kronprins Frederik*.

For de 22 Skibe, som under Krigen har sejlet under engelsk Flag, vil Selskabet modtage en Godtgørelse for Brugen af Skibene og en Erstatning for de Skibe, der er gaaet tabt. Ingen af disse Beløb var indgaaet ved Regnskabsaarets Afslutning, men inden Regnskabets er affattet, er der truffet endelig Aftale med den engelske Regering om en Ordning, der omfatter samtlige danske Skibe i England, og Selskabets Ledelse har derfor ment at burde optage den Selskabet tilkommende Brugsgodtgørelse, der andrager 8,8 Mill. Kr., og som hidrører fra Driftsaarene 1940—1945, i Driftsregnskabet for 1945.

De tilsvarende Forhandlinger om Skibene i Amerika og Brasilien er ikke afsluttet endnu, og om Størrelsen af de Beløb, der senere herfra kan tages til Indtægt for Driften, kan derfor nu kun udtales, at da det her blot drejer sig om ialt 8 Skibe, maa Be-

## Ugens Fragtberetning.

Tonnagestillingen paa de oversøiske Markeder er uden større Ændringer. Der noteres en lang Række Ordre i de forskellige Trades, og der gøres naturligvis ogsaa mange Forretninger, men nogen principiel Ændring i Forholdene er ikke indtruffet siden UMA's Ophør d. 2. Marts. Som vi her hjemme har vort Fragnævns, saaledes har de andre Shippingnationer ogsaa deres Institutioner, der kontrollerer den nationale Tonnage, og saalænge Forholdene ligger saaledes, at Størstedelen af Verdenstonnagen er under Statskontrol, og at Raterne i alle de vigtigste Trades er regulerede, kan man ikke vente større Bevægelser i Fragniveauet.

I transatlantisk Fart er der gjort betydelige Forretninger i Korn fra Northern Range og Canada til forskellige europæiske Destinationer til uændrede Rater. Sukker fra Cuba til UK/Cont. har ligeledes taget betydelige Mængder Tonnage til de fastsatte Rater, og det samme gælder Kulafskibningerne fra Hampton Roads til de forskellige europæiske Lande, som synes at forløbe programmessigt. Iøvrigt næres der Frygt for en ny Strejke i de amerikanske Kulminer fra næste Uges Begyndelse. Konsekvenserne heraf kan blive alvorlige nok, ikke alene for de Lande her i Europa, som trænger til de amerikanske Kul, men ogsaa for Bunkersituationen i de amerikanske Havne.

Paa det inter-amerikanske Marked bemærkes stadig mange Kullaster fra Hampton Roads til de gammelkendte Destinationer i Vestindien og Sydamerika. Raterne er de af WSA. fastsatte. Der sluttes ligeledes Malm fra Cuba og Brasilien til Northern Range, Salpeter fra Chile til Golfen og South Atlantic o. s. v., alt til de fastsatte Rater. Fra Golfen til Kina noteres stadig forskellige Ladninger Bomuld til uændrede Rater; Svovl fra Golfen til New Zealand indikerer 90/-.

Fra River Plate er Efterspørgslen efter Skibsrum stort set uforandret. For fransk Regning er sluttet 8000 Tonner fra Rosario completing Buenos Aires til

Havre/Dunkirk range til 91/-, option Casablanca til 80/-. Buenos Aires/Antwerpen har for svejtsisk Regning betalt \$18. Rosario og Buenos Aires til Montreal søger Tonnage for 8000 Ts. Majs til \$16. Der er stadig enkelte Kornladninger i Markedet fra Buenos Aires til Sydafrika kombineret med Kul tilbage fra Durban til Buenos Aires. Raterne er uforandrede.

Fra Sydamerika søges Tonnage for Kul til en lang Række Destinationer til uændrede Rater, ligesom der kan placeres Skibsrum, for forskellige Malmlaster til UK. og U.S. Atlantic. Durban/USNH. indikerer \$9.50, fio., og for Krommalm fra Lourenco Marques til Montreal noteres \$12.

Fra New Caledonia noteres Krommalm til Northern Range til \$14.50. Sukker fra Queensland til Vancouver indikerer 90/-.

Paa de europæiske Markeder søges stadig Tonnage for de sædvanlige Malm-, Fosfat o. s. v. Laster fra Middelhavet og Marokko til forskellige Havne i UK./Cont. I vore nære Farvande er Forholdene stadig rolige, men efterhaanden som Solen kommer højere paa Himlen vil Beskæftigelsen selvfølgelig vokse. Der sluttes stadig Tonnage for Kul og Koks fra England og Emden til danske Havne. Der foreligger endnu ikke Meddelelse om de nye Rater.

Paa Timechartermarkedet er der stadig meget betydelig Aktivitet. Saavel den engelske som den franske Regering har taget yderligere Tonnage for 12 Maaneder. Franskmandene har betalt 18/3d. for 8000 Ts. kulbrændende Damper, medens den engelske Regering har faaet en stor oliebrændende Græker til 18/9d. For belgisk Regning er sluttet 8200 Tonner for ca. 3 Maaneder til 18/6d. For amerikansk Regning søges der ligeledes megen Timechartertonnage saavel for world-wide trade som i Vestindiefarten, men hvad Amerikanerne kan betale er noget usikkert, da der ventes en Regulering opefter af de i vor Beretning for 14 Dage siden nævnte WSA. Rater for Timecharter.

løbet forventes at blive væsentlig mindre end Godtgørelsen fra England.

s.s. *Gorm*, som blev beslaglagt af den belgiske Regering, blev minesprængt umiddelbart efter Beslaglæggelsen, og for dette Skib forhandles der om Erstatning for Forlis.

Indtil Danmarks Befrielse var Selskabet ligesom de tidligere Aar Selvassurandør for almindelig Søforsikring og Isskade for de Skibe, der sejlede under dansk Flag, men efter at Sejlsadsen udover de hjemlige Farvande er genoptaget, er man gaaet over til for de mere værdifulde Skibe at dække en Del af Risikoen for Søforsikring i private Assuranceselskaber, saaledes at Selskabet nu kun delvis er Selvassurandør for disse Skibe samtidig med, at de øvrige som hidtil helt dækkes af Selvforsikring.

Paa Grundlag af en efter Aarets Udgang foretagen Opgørelse over Forsikringsvirksomheden er der for Aaret 1945 og tidligere Aar konstateret et Overskud paa ialt 1.820.472 Kr. 79 Øre, hvoraf 1.320.472 Kr. 79 Øre er krediteret det i Aarets Løb paa Skibenes Rejseregnsskaber posterede Præmiebeløb, medens 500.000 Kr. er overført til Selvforsikrings Reservecfonds Konto, som derefter andrager 3.444.150 Kr. 06 Øre.

Flaaden bestod 1. Januar 1945 af 54 Dampskibe, 27 Dieselmotorskibe, 9 Bugserfartøjer og 5 søgaaende Lægtre med en samlet Brutto Register-Tonnage af 167.112 Tons, endvidere 48 overdækkede Pramme, 3.654 Tons og 1 Kulelevator, 86 Tons, ialt 170.852 Tons.

I Aarets Løb tilkom: Nybygningen Dieselmotorski-

bet *Maine* fra Frederikshavns Værft og Flydedok Akts. med en Brutto Register-Tonage af 3.541 Tons, ved Køb af Dampskibet *Egholm* (ex *Rønæs*) 1.751 Tons, ved Tilbagelevering af Dampskibene *Hebe* og *Knud*, som tidligere har været betragtet som forliste i engelsk Tjeneste 2.901 Tons og ved Ombygning o. lign. 1.075 Tons, ialt 9.268 Tons. Tilsammen 180.120 Tons.

Derimod fragik som Følge af Krigsbegivenheder eller Forlis Dampskibene *Broholm*, *Ebro*, *Egholm*, *Flora*, *Frode*, *Nevada*, *Svanhild* og *Svava* samt Dieselmotorskibene *Bogø*, *Jylland*, *Oregon* og *Sicilien* med en samlet Brutto Register-Tonnage af ialt 24.160 Tons.

Flaaden bestod saaledes ved Udgangen af 1945 af: 49 Dampskibe, 24 Dieselmotorskibe, 9 Bugserfartøjer, 5 søgaaende Lægtre, 49 dækkede Pramme og 1 Kulelevator med en samlet Brutto Register-Tonnage af 155.960 Tons, samt af 32 aabne Pramme med en samlet Bæreevne af 2.130 Tons.

Under Bygning var ved Aarets Udgang hos Akts. Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri 3 Dieselmotorskibe paa hver ca. 1.800 Brutto Register-Tons til Middelhavsfarten, 1 Dieselmotorskib paa ca. 3.500 Brutto Register-Tons til Amerikafarten og 1 Dieselmotorskib paa ca. 3.900 Brutto Register-Tons til Englandsfarten og hos Frederikshavns Værft og Flydedok Akts. 1 Dieselmotorskib paa ca. 1.800 Brutto Register-Tons til Middelhavsfarten. Endvidere var ved Aarets Udgang indkøbt til senere Overtagelse Dampskibet *Hjortholm* (ex *Asnæs*) paa 1.730 Brutto Register-Tons.



## »PROGRESS« 12½ PCT.

Bestyrelsen for Dampskibs-Aktieselskabet »Progress« meddeler, at Skibenes Driftsoverskud for 1945 har udgjort 2.394.256 Kr. Hertil kommer Forskud paa engelske Fragtindtægter under Krigen: 500.000 Kr., der sammen med indvundne Renter 627.416 Kr. i Forbindelse med Overførslen fra forrige Aar paa 674.125 Kr. giver en samlet Indtægt af 4.195.797 Kr.

Efter Fradrag af betalte Skatter, Administrationsomkostninger, samt Klassifikationer og Tab ved Havarier ialt 1.233.699 Kr. er til Disposition 2.962.098 Kr., hvilket Beløb Bestyrelsen foreslaar Generalforsamlingen anvendt saaledes: 12½ pCt. Udbytte 906.250 Kr., Henlæggelse til Konjunkturfond 362.500 Kr., til Skatter 500.000 Kr., Henlæggelse til Kursreguleringsfond 210.188 Kr., Garantiforpligtelse i H. t. Lov af 3. Februar 1941 130.000 Kr., Overførsel til næste Aar 853.160 Kr.

Som det fremgaar af Meddelelsen, har der for 1945 været et Driftsoverskud paa 2.394.256 Kr., som sammen med Forskud paa engelske Fragtindtægter, Renter og Overførsel andrager 4.195.797 Kr. For 1944 var der efter Fradrag af Skatter, diverse Omkostninger og Kursregulering til Disposition 1.424.054 Kr., medens det tilsvarende Beløb for 1945 udgør 2.962.098 Kr., idet her forinden ogsaa er fradraget Skatter og Administrationsomkostninger samt Tab ved Havarier. Efter Henlæggelse til Konjunkturfond, Skatter, Kursreguleringsfond og Garantiforpligtelse kan der som nævnt udbetales 12½ pCt. Udbytte. De 1.424.054 Kr., der var til Disposition paa Regnskabet for 1944, blev benyttet til Kursreguleringsfond 50.000 Kr., Klassifikation 73.924 Kr., Tab ved Havarier 64.131 Kr. og 10 pCt. Udbytte af gamle Aktier 362.500 Kr. samt 5½ pCt. Udbytte af de nye Aktier, der blev tegnet ved Aktieudvidelsen i Juni 1944, 199.375 Kr. Medens Beløbet til Udbytte i 1944 saaledes androg ialt 561.875 Kr., anvendes for 1945 906.250 Kr. til Udbytte.

## GEORG STAGE 1945

Bestyrelsen for Stiftelsen »Georg Stages Minde« har udsendt Beretning om Stiftelsens Virksomhed i 1945. Til Indledning bringes en Omtale af Skoleskibets Fører, Kaptajn J. P. Svendsen, der omkom ved en ulykkelig Hændelse for et Aar siden, og der gives Udtryk for Stiftelsens Taknemmelighed overfor Skibets tidligere mangeaarige Fører, Kaptajn J. B. Junker, der straks erklærede sig villig til indtil videre at overtage Føreren. Ligeledes takkes Bidragyderne, hvis Velvilje vil vise sig særlig paakrævet i den kommende Tid paa Grund af de stigende Priser og de betydelige Udgifter til Skibets forestaaende 12 Aars Klasse. En særlig Tak rettes til Dansk Dampskibsrederiforening og Ø. K., uden hvis Hjælp det vilde have været vanskeligt at udruste Skoleskibet.

Ligesom i 1944 foregik Skoleskibets »Togter« i 1945 for Anker i Isefjorden, men i Modsætning til tidligere blev der gennemført to saadanne »Togter«, hver med godt 80 Elever, som fik en tre Maaneders Uddannelse. Indtil Nytaar havde 91 af Drengene indsendt Meddelelse om, at de havde faaet Hyre med danske Skibe. Der var indkommet 238 Ansøgninger om at komme med Georg Stage, og 163 blev antaget. Gennemsnitsalderen var 16¼ Aar. Af Eleverne var 55 fra Køben-

havn, 52 fra Østifterne og 56 fra Jylland. Forbavsende faa af dem var Sømands- eller Fiskersønner, nemlig henholdsvis 11 og 14. Landbruget var repræsenteret med 7 Elever, Haandværk med 38, Handel med 24, Tjenestemænd, Funktionærer og Skolelærere med 41 — den største Gruppe — og »forskelligt Arbejde« med 28. 29 Elever var enten faderløse eller uden Støtte af Faderen. 17 fik den ensartede Paaklædning frit. Den faste Besætning bestod af Føreren samt Overstyrmand J. P. Nørgaard, 2. Styrmand V. Hansen, Lærer og Baadsmand A. H. Sørensen, Regnskabsfører G. Jensen, to Gange fire Understyrmand (alle de nævnte var gamle Georg Stage-Dreng) samt en Kok.

Beretningen slutter med Stiftelsens Regnskab og Status samt en Fortegnelse over Bidragyderne.

## KJØBENHAVNS SKIPPERFORENING

Kjøbenhavns Skipperforening har afholdt Generalforsamling, som sædvanlig i Børssalen under Rampen. Sagfører, cand. jur. E. Becker var Dirigent, og Formanden, Kaptajn H. L. Rosfeldt, aflagde Beretning, idet han indledede med at mindes de Medlemmer, der var afgaaet ved Døden i Aarets Løb.

Formanden omtalte Aaret, der havde bragt Afslutning paa Krigen, hvor mange af Medlemmerne havde været med i allieret Tjeneste i farifulde Hverv. Flere har faaet varigt Men heraf, og han haabede, at deres Indsats ikke maatte blive glemt, nu de var kommet hjem.

Foreningen havde i Aarets Løb haft en Tilgang paa 7 Medlemmer, og Medlemstallet var 242 ved Aarets Slutning. Han gentog Opfordringen fra tidligere Generalforsamlinger om et Arbejde for Tilgang af nye Medlemmer. Der havde været store Udtrækninger af Obligationer blandt Foreningens Midler, ialt 173.000 Kr. Erstatningskøbene havde kostet 2200 Kr. samtidig med, at Renteindtægten var blevet 1200 Kr. mindre. Kun for to af Legaterne var Portionerne nedsat. Til trængende Medlemmer, Enker og Børn var der i Aarets Løb udbetalt 68.350 Kr.

Foreningen havde ansøgt Skattedepartementet om Fritagelse for Erhvervsstat paa Ejendommen, idet man da vilde benytte en Del af Overskudet derfra til velgørende Formaal, men Skattedepartementet havde i den Anledning forlangt Ændringer i Foreningens Vedtægter af en Art, som Bestyrelsen ikke havde kunnet tiltræde.

Formanden fremlagde derefter Regnskaberne for Foreningen, Legaterne og Stiftelsen, for hvilke blev givet Decharge.

Til Bestyrelsen genvalgte Kaptajnerne E. Kall og R. K. Tving, og efter at en af Beboerne i Stiftelsen havde bragt en Tak for de gode Forhold, og Kaptajn Th. Jørgensen havde støttet Formandens Opfordring til et Arbejde for forøget Medlemstilgang, sluttede Generalforsamlingen.

**S. A. THE ENGINEERING CO.**

**Skibsreparationer**

10, Rue des Indes ANTWERPEN  
Telegr.Adr.: Engineering Tlf. 359 90 & 342 07

„CROMPTON“

ASKEOPHEJSNING

„ATMOS“ VENTILER

**SV. DYHR**

Øresundsvej 140

København S

Telefon: C. 8901

### Important International Shipping Firm requires CHARTERING CLERK,

*preferably with some tanker experience,  
who will be attached to one of their offi-  
ces on the Continent.*

*Send full particulars to Scandinavian Ship-  
ping Gazette, Copenhagen, Ref. No. 1946.*

### En Lodsstilling ved Dragør Lodseri

ønskes besat med en dertil kvalificeret Navigator mellem 25 og 37 Aar. Skriftlig Ansøgning bilagt med bekræftede Afskrifter af Eksamensbeviser, Skibsfører- eller Styrmandsbevis og af eventuelle Forholdsattester modtages indtil den 15. April d. A. under Adresse: Lodsdirektoratet, Overgaden o/V. 60, København K.

Lodsdirektoratet, den 25. Marts 1946.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Maskinistundervisningen

Direktøren for Maskinistundervisningen meddeler, at der til den i Marts afholdte Elektroinstallatør-Prøve for Maskinister mødte 34 Eksaminander, hvoraf 26 bestod.

### Vraget af s.s. Gneisenau

Bjærgningsentreprenør Aage Dahl, Nykøbing F., har sammen med to københavnske Bjærgningsselskaber af Marineministeriet købt Vraget af den 25.000 Tons store tyske Passagerliner *Gneisenau*, der i tre Aar har ligget i Østersøen to Timers Sejlads ude mellem Falster og Darserør. Det er det største Vrag, der henligger i danske Farvande. Det hæver sig som en lille Ø op af Havet, og under den sidste Del af Krigen benyttede Tyskerne det som Flakskylsbatteri og havde indrettet Mandskabsbarakker etc. paa Vraget. Skibet skal skæres op paa Stedet, og man regner med paa denne Maade at faa ca. 15.000 Tons Metaller bjærget. Ligeledes har man købt Kuldampere *Rita* paa 8500 Tons, der fuldt lastet med Kul ligger 10 Minutters Sejlads fra *Gneisenau*.

### Skoleskibet »Danmark«

Efter at Skoleskibet *Danmark* er kommet hjem fra Amerika, har det vist sig nødvendigt at udføre forskellige større Reparationsarbejder. Bl. a. skal Banjerdækket fornyes. Der var beregnet 30.000 Kr., men det har vist sig nødvendigt at forhøje Beløbet med 200.000 Kr.

### Ny Rute England—Færøerne—Island

Omkring den 20. Marts aabnedes en ny britisk Skibsroute mellem Fleetwood, Thorshavn og Reykjavik. Hidtil har der kun været Forbindelse fra Færøerne til England ved en regelmæssig Rute til Leith.

## FRA SØRETTEN

Der blev forleden Dag afholdt Søforhør i Sø- og Handelsretten i Anledning af fire danske Skibes Krigsforlis.

### M.S. Leise Mærsk

M.S. *Leise Mærsk* blev den 23. November 1940 ramt i en Konvoj paa 33 Skibe, hvoraf 14 torpederedes, og sank paa 4 Minutter, hvorved 15 danske Sømænd gik ned.

### S.S. Agnete Mærsk

S.S. *Agnete Mærsk*, gik tabt den 29. Marts 1941 ved Krigshandlinger, hvorved hele Skibets Besætning, hvoriblandt 21 danske Sømænd, salte Livet til.

### S.S. Susan Mærsk

S.S. *Susan Mærsk* er ifølge Meddelelse fra Handelsministeriet gaaet tabt ved totalt Forlis den 3. Juni 1941 som Følge af Krigshandlinger, og hvorved der omkom 20 danske Sømænd.

### S.S. Irene Marie

Dagen sluttede med et Forhør i Anledning af, at Dampskibsselskabet »Dania« s.s. *Irene Marie* ifølge en fra Gesandtskabet i Stockholm indløbet Meddelelse maa antages at være forlist ved Krigshandlinger den 28. November 1940, da Skibet sejlede i Konvoj med andre Skibe. Der er ikke senere hørt fra Skibet eller dets Besætning, hvoraf 20 var danske, og de maa derfor anses for omkomne.

### D. F. D. S.

*Alabama* ank. Aalborg 7.3. for at laste til Lissabon. Afgaar ca. 30.3. — *Alexandra* afg. Newcastle ca. 26.3 til Kbh. — *A. P. Bernstorff* afg. Esbjerg 26.3. til Harwich. Derfra 30.3 til Esbjerg. — *Argentina* ank. Santos 23.3. Laster til Danmark. — *Arizona* afg. Bahia 6.2. Afg. St. Vincent 12.3. til Kbh. — *Bolivia* afg. Santos 12.3. via Las Palmas og Huerva til Danmark. Ventes ank. Las Palmas ca. 27.3. — *Brasilien* afg. Baltimore 11.3. til Kbh. Ventes her ca. 1.4. — *Delaware* afg. Alexandria 23.3. til Catania. — *Dronning Alexandrine* afg. Reykjavik 25.3. — *Egholm* afg. Tarragona 25.3. til Valencia. — *Florida* afg. New York 16.3. til Kbh. Ventes her ca. 30.3. — *Frederikshavn* i Kbh.-Oslo Ruten. Fra Kbh. Søndag og Torsdag. Fra Oslo Mandag og Fredag. — *Frigga* ank. Odense 25.3. Derfra 26.3. til Kbh. — *Garonne* i Fart Kbh.-Østnorge. Afg. Hurum 26.3. via Drammen til Kbh. — *Halfdan* ank. Newport 25.3. Derfra ca. 27.3. via Swansea til Kbh. — *Hindholm* ank. Kbh. 20.3. Fra Kbh. ca. 29.3. til Liverpool/Kbh. — *Hjortholm* afg. fra Aarhus ca. 27.3. til Valencia. — *Hroar* ank. Kbh. 15.3. — *Ivar* afg. Antw. 23.3. til Kbh. — *J. C. Jacobsen* ank. Antw. 25.3. Derfra ca. 26.3. til Esbjerg. — *Jolantha* ank. Nakskov 26.3. Derfra ca. 27.3. til Oslo. — *Katholm* ank. Kbh. 21.3. Fra Kbh. ca. 28.3. til Manchester/Kbh. — *Kentucky* ank. Swansea 9.3. Derfra ca. 2.4. til Kbh. — *Knud* ank. Manchester 25.3. Derfra ca. 1.4. til Kbh./Randers/Odense. — *Louisiana* ank. Bahia 25.3. Derfra ca. 27.3. via Las Palmas til Danmark. — *Maine* ank. New York 13.3. Forv. afg. 25.3. til Kbh. og Gdynia. — *Margrethe* ank. Kbh. 18.3. Fra Kbh. ca. 29.3. til London/Kbh. — *Marocco* ank. Aalborg 23.3. Derfra ca. 26.3. til London/Kbh. — *Paraguay* forv. afg. Randers 26.3. til Kolding. Derfra ca. 28.3. til Antw./Danmark. — *Parkeston* afg. Harwich 27.3. til Esbjerg. Derfra 30.3. til Harwich. — *Rota* ank. Aalborg 26.3. Fra Aalborg 26.3. Fra Aarhus 27.3. til Leith. — *Saga* ank. London 24.3. Derfra ca. 29.3. via Hull til Kbh. — *Skjold* ank. Antw. 23.3. Derfra ca. 28.3. til Aarhus/Odense/Kbh. — *Stadion II ank.* Oslo 25.3. Derfra ca. 27.3. via Drammen, Skien, Aalborg og Aarhus til Kbh. — *Svanholm* ank. London 25.3. Derfra ca. 30.3. til Kbh. — *Taarnholm* ank. Liverpool 19.3. Derfra ca. 28.3. til Kbh./Randers. — *Thyra* ank. Hull 25.3. Derfra ca. 5.4. til Kbh. — *Tomsk* ank. Kbh. 24.3. Fra Kbh. 26.3. til Antw./Danmark. — *Tula* ank. Randers 24.3. Derfra ca. 29.3. via Kbh. til Rotterdam/Antw. — *Tyr* ank. Esbjerg 21.3. — *Uruguay* ank. Helsingør 23.3. for Dokning. Derfra ca. 27.3. til Kbh. Afgaar herfra ca. 29.3. til New York. — *Virginia* Ank. Clyde 8.4. for Reparation.

### Ø. K.

*Annam* ank. Kbh. 26.3. — *Asia* forv. afg. London 30.3. til Philadelphia. — *Erria* forv. afg. Liverpool 27.3. til St. John. — *Falstria* ank. New York 25.3. — *Fionia* afg. Port Said 24.3. til Australien. — *India* forv. ank. Kbh. 29.3. — *Java* forv. afg. Kbh. 29.3. til La Plata. — *Jutlandia* pass. Pentland Firth 25.3. paa Vej til New York. — *Kina* ank. Kbh. 22.3. for Dokning. — *Korea* forv. afg. Kbh. ca. 5.4. til Pacific Kysten. — *Lalandia* pass. Fernando Noronha 18.3. paa Vej til La Plata. — *Malacca* pass. Flores 20.3. paa Vej til Pacific Kysten. — *Manchuria* pass. Finisterre 25.3. paa Vej til La Plata. — *Meonia* ank. Nakskov 1.3. for Dokning. — *Mongolia* ank. Singapore 21.3. — *Selandia* afg. Buenos Aires 21.3. til Le Havre.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGÉ

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33, KØBENHAVN K

Abonnement

Redaktør:

Telefon \*Central 17030

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

KAY JUNGEBSEN

samt paa alle Postkontorer

# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

NYBYGNINGER

SKIBS- MASKIN- OG  
KEDELREPARATION

## Aalborg Værft A/S

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

## SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY  
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING  
STRIKEFORSIKRING

Amallegade 33  
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

## PENSIONS FORSIKRINGS ANSTALTEN A/S



HAMMERENSGADE 6  
KØBENHAVN K. - C. 7809

REDERI- OG HANDELSELSKABET

## MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K  
Telefon: 9246

Telegramadr.:  
MONTANAKUL



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

til INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDE

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

## TUBORG



GRØN  
eller  
RØD



Viking  
Kompasser  
Viking  
Loddemaskiner  
Chronometre  
Sekstanter  
Marinekikkerter

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

## CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW.

LEITH.

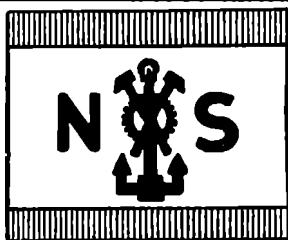
GRANTON.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



## NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV • DANMARK  
NYBYGNINGER  
OG  
REPARATIONER

Beddinger for Skibe Indtil 520' Længde  
Flydedok » » » 14500 Tons D.W.  
Ophalerbedding » » » 800 » »  
Telegram-Adr.: »SKIBSVÆRFT«. Telefon: STAT 3.

AKTIESELSKABET  
**BURMEISTER & WAIN'S**  
MASKIN- OG SKIBSBYGGERI  
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK  
REFSHALEØEN STRANDGADE 4  
STØBERI OG STAALVÆRK  
TEGLHOLMEN

REPARATION OG  
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER  
3 DOKKER  
INDTIL 13.600 T.  
3 OPHALINGSBEDDINGER  
DIESELMOTORER  
FRA 10-3000 HK. PR. CYLINDER

# B&W



Tegn Deres  
Forsikringer  
i

## SKANDINAVIA

Kongens Nytorv 6, København K.  
Telefon Central 9316

## Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

By:	Telegramadresse:	
Aarhus	Aarhus Stevedore Compagnul Direktor L. Mikkelsen Foreningens Formand Mammen & Drescher Direktor Math. Møller Næstformand og Kasserer Hans Brandt Medlem af Bestyrelsen Stevedorekompagnulet Hassing & Drescher Stevedore-Kompagnulet A/S Einar Sørensen S. J. Sørensen Søren Andersen Jørgen Schultz Arbejdsgl. vernes Stevedor-Kontor Holger Jørgensen Skjold Andersen København's Stevedore Comp. Julius Nielsen's Stevedoreforretning A/S	Labore Spedition Dispatch Stevedore Stevedoring Schultz Oldstevedore
Aalborg	Halfdan Rasmussen	Andrea
Aarhus	Henrik Baaballe	Baaballe
Esbjerg	Henry Petersen	
Frederikshavn	Simonsen og Møller	
Holbæk	S. Christoffersen & Co.	
Horsens	Vejle Stevedoreforretning v. Kaptajn Thygesen	
Kallundborg		
Korsør		
København		
—		
—		
Nakskov		
Nyborg		
N. Sundby		
Odense		
Randers		
Vejle		

## 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 3,2 m. Ved Enghavn Brygge 6,3 m, ved Teglsøen 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Registertonnage + 12 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Sejlfartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 6 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bøjer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikko ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsforødenheder o. s. v. Ind- og Udtagning af Ballast. Alle Afgifter undt. Knippelsbro-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 Skibsforødenheder, 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 Havari anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejse.

Ingen Lodstvang. Lodspegne betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybgaende og den Distance, der losses 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 en efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvesenet). Toldhavnen. Tordokke for Skibe op til ca. 158 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 13,600 Tons. Ophalingsbedding, store Maskinværksteder og Jernskibbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatisk Kornlossapparater, 2 flydende Kraner til Løft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Løft af 75 Tons (Orlogsværftet), 7 faste Kraner til Løft indtil 25 Tons samt 2 private, faste Kraner (Burmeister & Wain) til Løft indtil 100 Tons.

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

## FREDERIKSHAVN

Dydden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 m; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 m. Havnepenge pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sejlfartøjer, reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefylders fri. Naar Loda benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1941, Kulfylders dog ca. ¼ mindre. Buggsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m<sup>3</sup>. Losning og Ladning foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Tordokker indtil 95,7 Motors Længde, 2 Flydedokker med indtil 3900 Tons Bæreevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

## HELSINGØR

Dydden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,8 til 7,8 m. Havnepenge (pr. N.R.T.) er for udenbys, maskindrevne Fartøjer: 25 Øre for Indg. og 25 Øre for Udg., for alle andre udenbys Fartøjer: 20 Øre for Indg. og 20 Øre for Udg. Reducerede Afgifter for reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefylders samt provianterende Skibe er fri. Lodaer ved Havnen og i Fyrskibet »Lappegrunde«. Faste Takster. Buggsering efter Aftale. Ballastpenge: 4 Øre pr. N.R.T., Ballast ca. 5 Kr. pr. m<sup>3</sup>. Vand: i Havnen 1,75 à 2,00 Kr., paa Reden 4,00, alt pr. m<sup>3</sup>. Losning og Lastning til faste Takster. 2 af Svitzers Bjergningsdampere er stationeret i Havnen. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 8 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. Moderne Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt, 2 Tordokker indtil 115 m Længde. Kraner til 80 T. Løfteevne.

## HORSSENS

Vanddybde i Indsejlingsløbet og i Ny-Havn 6,90 m. Indsejlingsfarvandet vel afmærket, Havnen kan besøjes ogsaa om Natten. Ingen Lodstvang. Havneafgift: Fartøjer med Maskinkraft pr. N.R.T. for saavel Indg. som for Udg. 15 og 25 Øre for henholdsvis inden- og udenbys Fartøjer, de tilsvarende Afgifter for Fartøjer uden Maskinkraft 10 og 20 Øre. Vand: 1,50 Kr. pr. m<sup>3</sup>, dog mindst 5 Kr. ialt. 2 faste Kraner med henholdsvis 5 og 15 T. Løfteevne, 2 bevægelige Stykgodsakraner med henholdsvis 1½ og 2½ T. Løfteevne samt 4 private Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Ophalingsbedding for mindre Fartøjer. Træskibbyggeri og Motor- og Maskinfabrikker forefindes.

## 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 gunstlig. Farvandene stærkt belyste. Roden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejlsk. 24 Øre, Sejlsk. med Hjælpekruer 32 Øre. Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Vareafgift: Moderat. Buggserdamp. uforud. Ingen Lodsafg., naar Loda ikke benyttes; iøvrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Losn. og Lastn. besørger hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kelhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

## RUDKJØBING

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

## ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande: I det 200 m brede uddybede Løb over Graadybsbarren er der i fuld Bredde 7,5 m og i Fyrlinien 8,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Sluse-tærskelen 5,6 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,6—8,8 m, i Fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Fløjtetønder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodstvang. Lodspegne efter Dybtgaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Netto-drægtighed, Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m<sup>3</sup>. — Losning og Lastning: Losning og Lastning besørger af herværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttetvæde. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbedding for Fartøjer paa indtil 500 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

## FAABORG

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

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 14

FREDAG 5. APRIL 1946

53. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### FRA RIGSDAGEN

Handelsminister *Villemoes* har i Folketinget forelagt Forslag om Forlængelse af og Ændringer i Loven om ekstraordinære Foranstaltninger vedrørende Skibsfarten. I sine Bemærkninger til Lovforsaget udtalte Ministeren bl. a., at Regeringen, som Forholdene ligger, maa anse det for paakrævet at opretholde Fragtnævnet, og det foreslaas derfor at forlænge Loven til Udgangen af Marts 1947. Samtidig foreslaas det at opheve Tillægget til Loven, idet det paa et Møde i London i Februar 1946 mellem Repræsentanter for de i Skibsftalen af August 1944 deltagende Nationer er vedtaget ikke at forlænge denne Aftale udover den 2. Marts 1946.

Der var dog Enighed om at opretholde en vis Kontrol med Skibsfarten bl. a. af Hensyn til Sikringen af Forsyningstransporterne til de befriede Lande, og da det er naturligt, at ogsaa Danmark stiller Tonnage til Raadighed hertil, er det foreslaaet, at Fragtnævnet faar de i denne Henseende nødvendige Bemyndigelser.

Ved Finanslovens 3. Behandling foreslaas Bevillingen til Oprensning af Frederikshavns Havn forhøjet med 135.000 Kr., Bevillingen til Esbjerg Havn med 446.000 Kr. og Bevillingen til Statens Anlægspladser ved Ringkøbing og Hvide Sande, der var opført med godt 40.000 Kr., foreslaas nedsat med 10.500 Kr. Under Kontoen »Statens Opmudringsmateriel« findes Forhøjelser paa godt 1,3 Mill. Kroner.

### GRØNLANDSK MARINEKOMMANDO

Fra den 1. April oprettes en Marinekommando, der benævnes Grønlandske Marinekommando. — Chef for denne Kommando bliver Orlogskaptajn *Tegner*, og desuden er Søløjtnanterne *J. V. S. Larsen* og *E. Hansen* beordret til Tjeneste dér.

Grønlandske Marinekommando skal gøre Tjeneste paa Grønland og faar Hovedkvarter i Godthaab, hvortil Kommandoet afsejler med *Heimdal* den 6. April. Styrken kommer foruden Ledelsen til at bestaa af en halv Snes Mand, og dens Opgave bliver at lede Opmaalingsstjenesten, Kystinspektionen og foretage almindelig Stationstjeneste paa Grønland. Til Raadighed for Arbejdet er først og fremmest Opmaalingsfartøjet *Ternen*, der ligger i Grønland, og senere skal *Heimdal* anvendes. Dette Skib skal i første Omgang sejle Kommandoet, nogle Geodæter og Passagerer til Grønland, men vender senere paa Sommeren tilbage dertil for at deltage i Fiskeriinspektionen.

### MÆGLER-UNIONEN

Mæglerkorporationen i København afholdt den 25. Marts sin aarlige Generalforsamling.

Formanden, Skibsmægler *Herman Hansen*, mindedes de i Aarets Løb afdøde Medlemmer, Skibsmægler *J. Wonsild* og Varemægler *P. J. Bang*, og afgav Beretning.

Endvidere gav Formanden nærmere Meddelelse om Samarbejdet mellem Mæglerkorporationen og Provinsmæglerforeningen og de andre Organisationer indenfor Shipping, som var etableret gennem det den 13. Juni 1945 stiftede Organ kaldet Unionen af danske Skibsmæglere og Agenter (UDSA), et Samarbejde, der hav-

de vist sig at have været af største Betydning dels i Forhold til de Forretninger, der skulde afvikles med de Allierede, dels til Varetagelse af Standens Interesser i Forbindelse med Fragtnævnet og UMA Ordningen. Samarbejdet har i alle Maader været tilfredsstillende, og Korporationen maa anse det for en meget stor Fordel for Medlemmerne, idet man derigennem i Modsætning til i Krigsaarene havde sikret Medlemmerne Andel i Befragtningsforretningerne og i Fordeling af de derved indkomne Beløb. Dette har været en god Støtte for Standen, som var meget haardt ramt under Krigsaarene.

Med UMA's Ophør den 2. Marts er ogsaa Unionens egentlige Mission ophørt, men der vedtoges eenstemmigt et Forslag om, at Samarbejdet fortsættes gennem Unionen, saaledes at alle Spørgsmaal af fælles Interesse for Standen kan blive behandlet der og Interesserne ensartet varetaget.

Regnskabet godkendtes, og til Bestyrelsen genvalgte for 2 Aar som Formand Skibsmægler *Herman Hansen*, som Næstformand Varemægler *F. S. Eskildsen* og som Bisiddere Varemægler *Mogens Broe* og Skibsmæglerne *Aage Bruhn* og *V. Th. Sass*. Ligeledes genvalgte Revisorerne, Skibsmægler *A. V. Aschengreen* og Varemægler *Viggo Fich*.

### SØMANDSMISSIONEN I KØBENHAVN

Sømandsmissionen i København har udsendt Aarsberetning for 1945. Virksomheden omfatter Sømandshjemmet »Bethel« i Nyhavn, der forleden fejrede 40 Aars Jubilæum, og Sømandshjemmene i Nordre Frihavnsgade og i Gasværkshavnen. Desuden har Sømandsmissionærerne aflagt 300 Sygebesøg paa Hospitalet og 4500 Besøg paa Skibe i Havnen. Der er uddelt 1900 Julepakker, dels ved Julefester paa Sømandshjemmene og dels til Skibe, der afsejlede før Jul. Arbejdet støttes med Penge og Julepakker m. m. af Medlemmerne af Byens 31 Sømandskredse.

Regnskabet viser Indtægter paa ialt 68.360 Kr. og slutter med en Kassebeholdning paa 3000 Kr. imod 8000 Kr. ved Aarets Begyndelse, og der vil saaledes være al Anledning for de nuværende Bidragydere til at opretholde eller helst forøge deres Tilskud og for nye Bidragydere til at melde sig. Blandt de Opgaver, som i Aar gerne skulde bringes et stort Skridt nærmere til deres Løsning, er en haardt tiltrængt Forøgelse af »Bethel«s Værelser og Samlingslokaler. Der har længe været for lidt Plads, og det føles lidt beskæmmende, at vore Sømænd, der kommer hjem fra den dødsens farlige Sejlads i allieret Kristtjeneste, ikke kan faa et Sted at bo eller opholde sig i København.

### DET DANSKE KULKOMPAGNI

Aktieselskabet Det danske Kulkompagni meddeler, at Selskabets hidtilværende Underdirektør *Niels Westergaard* fra 1. April er udnævnt til Direktør.

Udnævnelsen af den nye Direktør i Selskabet medfører iøvrigt ikke nogen Ændring i dettes Ledelse, idet Direktør *Adler Svanholm* fortsat vil være Selskabets administrerende Direktør.

Den nye Direktør, der er 47 Aar gammel, har været ansat i Selskabet i 18 Aar.

## Fra Aarsberetninger og Regnskaber.

### »DANIA« 8 pCt.

Bestyrelsen for A/S Dampskibsselskabet »Dania« meddeler: Overskudet for Aaret 1945 — efter Fradrag af samtlige Udgifter — andrager 410.726 Kr., hvortil kommer Overførsel fra forrige Aar, 201.101 Kr.

Der er saaledes til Disposition 611.827 Kr., som Bestyrelsen vil foreslaa den kommende Generalforsamling at fordele med: 100.000 Kr. Afskrivninger paa Skibene, 100.000 Kr. henlægges til Dispositionsfond, 30.000 Kr. henlægges til Konjunkturfond, 50.000 Kr. henlægges til Kursreguleringsfond, 120.000 Kr. til Aktionærerne, 8 pCt., 211.827 Kr. overføres til næste Aar.

Overskudet for 1945, der, som det vil ses, andrager 410.726 Kr., er betydeligt større end for 1944, hvor det beløb sig til 113.980 Kr. Med Overførselen var der til Disposition 306.100 Kr., hvoraf 105.000 Kr. benyttedes til 7 pCt. Udbytte, og Resten overførtes til nyt Regnskab, idet der ingen Afskrivninger fandt Sted. For 1945 kan man, foruden at Dividenden sættes op til 8 pCt., anvende 280.000 Kr. til Afskrivninger og Henlæggelser samtidig med, at det overførte Beløb forøges til 211.827 Kr.

### »TORM« 15 pCt.

Dampskibsselskabet »Torm« meddeler, at Selskabets Nettooverskud inklusive Aaret 1945's Andel i Brugsgodtgørelse for Skibe i engelsk Tjeneste, men uden Afskrivninger paa Skibene andrager 2.599.242 Kr., hvortil kommer indvundne Renter 208.610 Kr. Efter Tillæg af Overførsel fra forrige Aar 518.799 Kr. er til Disposition 3.326.652 Kr.

Paa et Møde har Bestyrelsen vedtaget at foreslaa at betale 15 pCt. i Udbytte med 900.000 Kr., at afskrive ekstraordinært paa Nybygninger 1.610.392 Kr., at henlægge til Assurancefond 275.000 Kr. og — efter at have afholdt Bestyrelsens vedtægtsmæssige Tantième 27.000 Kr. — at overføre til næste Aar Kr. 514.260 Kr. Nettooverskudet fremkommer efter Fradrag af Administrationsudgifter, Henlæggelse til Skatter, Kaplak, Tantième og Dyrtidstillæg til pensionerede Søfarende ialt 734.253 Kr.

»Torm« gav for 1944 10 pCt. i Udbytte, der sker saaledes for 1945 en Forhøjelse med 5 til 15 pCt., men Overskudet er ogsaa fordoblet. Det udgjorde for 1944 uden Afskrivninger 864.577 Kr., hvortil kom indvundne Renter 239.349 Kr., og efter Tillæg af Overførsel 529.698 Kr. var der ialt 1.633.624 Kr. til Disposition.

### »VENDILA 5 pCt.

A/S Dampskibsselskabet »Vendila«s Regnskab for 1945 udviser et Driftsoverskud paa Kr. 281.523, hvortil kommer Renteindtægt 3121 Kr. minus Kursdifferencer 432 Kr., ialt 284.212 Kr.. Efter Fradrag af Kaplak og Omkostninger ialt 149.783 Kr. og Henlæggelse til Afskrivningsfond 84.000 Kr. med Fradrag af Tilbageførsel af Henlæggelsen 69.000 Kr. for de i 1942 og 1945 forliste Skibe, 15.000 Kr. og efter Tillæg af den overførte Saldo fra 1944 1477 Kr. samt af 30.000 Kr., der overføres fra Ekstra-Reservefond, haves til Disposition 150.906 Kr., hvoraf Bestyrelsen foreslaar at udbetale et Udbytte af 5 pCt., 150.000 Kr., og at overføre Resten 906 Kr. til 1946.

Af Ekstra Reservefond er foruden ovennævnte 30.000 Kr. afholdt Tab ved Havari, Klassifikationer og Udgifter til Ombygning af Mandskabsrum etc. med ialt 177.042 Kr., hvorefter Saldo paa denne Fond udgør 380.970 Kr.

Regnskabet for 1944 viste et Driftsoverskud paa 312.668 Kr., hvortil kom Renteindtægter og Kursdifferencer med 3450 Kr., ialt 316.118 Kr. Efter Fradrag af Kaplak og Omkostninger 150.170 Kr., Tab ved Havarier 72.322 Kr. og vedtægtsmæssig Henlæggelse

til Afskrivningsfondet 110.000 Kr., og efter Tillæg af overført Saldo 18.851 Kr. fremkom en Saldo paa 1477 Kr., der overførtes til 1945. Der blev altsaa ikke udbetalt noget til Aktionærerne, der for 1943 fik udbetalt 4 og for 1942 5 pCt.

### DAMPKIBSSELSKABET AF 1866

Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866 har afholdt ordinær Generalforsamling, hvor Formanden, Direktør *Bidstrup*, bød velkommen og udtalte Mindeord over de Søfolk i Selskabets Tjeneste, der i det forløbne Aar havde mistet Livet.

Formanden, Direktør *Bidstrup*, aflagde derefter Beretningen og oplyste bl. a.:

1945 havde budt paa store Vanskeligheder paa Grund af de særlige Restriktioner, som blev paabudt for Ruten Rønne—København. Videre omtalte Formanden »Østersøen«s Malmø-Tur og Skibets Anvendelse til Militærtransporterne efter Befrielsen. »Rotna« blev stærkt beskadiget efter Bombardementet, og Haabet om at kunne indsætte Skibet i Sommerens Trafik brast. Selskabet lejede derfor DSB-Baaden »Sverige«, men paa Grund af Kulsituationen kunde der kun udføres et begrænset Antal Ture, hvilket naturligvis indvirkede paa Turistsæsonens Forløb.

Efter at »Frem« og »Rotna« var indsat paa Ruten, konstateredes en stor Stigning i Passagerantallet, hvis Slutresultat for hele Aaret viser en stor Fremgang fra 49.244 i 1944 til 54.173. Den forløbne Tid af indeværende Aar har ogsaa vist stor Fremgang i Passagerantallet.

Med Hensyn til Godsbefordringer har der været en lille Tilbagegang i første Halvdel af 1945. Slutningen af Aaret viste derimod en betydelig Fremgang, saa den endelige Tilbagegang er kun paa 2,62 pCt.

Aarets Driftsresultat har ikke været utilfredsstillende, og man har været i Stand til af det opsejlede Overskud, 286.459 Kr., at afskrive paa Skibene og vedtægtsmæssig henlægge ialt 270.175 Kr., og af det herefter fremkomne Restoverskud i Forbindelse med en Overførsel fra Dispositions-fonden at reservere til Udbytteudbetaling 5 pCt. af Aktiekapitalen.

Direktør *Th. Lund* fremlagde derefter det reviderede Regnskab, der balancerede med 2.049.455 Kr. Status balancerede med 5.006.373 Kr. Driftsregnskabet viste et Nettooverskud paa 53.033 Kr. og en Kassebeholdning paa 4.435 Kr. Til Aktionærerne udbetales i Udbytte 62.500 Kr. Pensionskassens Regnskab balancerede med 38.754 Kr. Kassens Formue udgør 1.183.384 Kr.

### »HEIMDAL«s GENERALFORSAMLING

Dampskibsselskabet »Heimdals« afholdt den 29. af M. ordinær Generalforsamling med Overretssagfører *H. Winther* som Dirigent.

Bestyrelsens Formand, Skibsreder *H. P. Carl*, mindedes de mange Søfolk, der havde sat Livet til under Tjenesten paa Selskabets Skibe. Formandens Oplæsning af det paagældende Afsnit af Beretningen, hvori hver enkelt af de omkomne var omtalt, paahørtes staaende.

Formanden henviste til den tidligere udsendte Beretning, der har været omtalt.

Skibsreder *Jørgen Carl* gennemgik Regnskabet, der ligeledes har været omtalt. Aarets Overskud, 293.442 Kr., fordeles saaledes: Ekstra Reservefond 4542 Kr., 8 pCt. Udbytte 80.000 Kr., Overførsel 208.900 Kr.

Regnskabet godkendtes, og Revisorerne genvalgte.

### »ORION«

Dampskibsselskabet »Orion« afholdt forleden Generalforsamling med Højesteretssagfører *N. J. Gorrison* som Dirigent. Den korresponderende Reder,

## Ugens Fragtberetning.

Et af de største Usikkerhedsmomenter ved en Bedømmelse af den nærmeste Fremtid for Verdensskibsfarten er Spørgsmaalet om, hvad Amerikanerne vil gøre med den uhyre Handelsflaade, de har opbygget under Krigen. Et Lovforslag herom har længe været til Behandling i den amerikanske Congress og ifølge Meddelelser fra New York synes en Afgørelse at være nær forestaaende. Hvad denne Afgørelse i Enkeltheder gaar ud paa, vides endnu ikke, men det synes givet, at amerikanske Borgere vil faa en Fortrinsstilling, naar Regeringen begynder at sælge ud og kun saafremt der ikke melder sig amerikanske Købere, vil Udlændinge faa Tilladelse til at købe. Hvor meget eller hvor lidt den Præferencestilling, der vil blive givet amerikanske Købere, vil komme til at betyde i Praksis, er svært at sige, alene Mandskabs-spørgsmaalet vil utvivlsomt komme til at volde Amerikanerne mange Bekymringer, hvad Udviklingen siden Krigen Afslutning tydelig har vist, saa de eventuelle Liebhave fra andre Nationer behøver sikkert ikke at frygte for, at Amerikanerne skal købe alle Skibene. Iøvrigt er det vel et Spørgsmaal, hvor stor Interessen for disse krigsbyggede Skibe i det hele taget er. Her hjemme synes Tiltroen til disse Skibe i hvert Fald ikke at være særlig stor. I denne Forbindelse kan iøvrigt nævnes, at der fra New York foreligger Meddelelse om, at to Liberty Dampere skal være sluttede for 3 Aars Timecharter, at regne fra det Øjeblik Baadene er købte af den amerikanske Regering, til en Rate af \$2.10. Befragterne er to store amerikanske Concerns, der nok plejer at vide, hvad de gør, men under hvilket Flag disse Baade skal sejle, savnes der endnu Underretning om.

Mens vi er ved amerikanske Forhold skal lige tilføjes, at den i vor sidste Beretning omtalte Revision af WSA.s' Timecharterater endnu ikke er offentliggjort, men Afgørelsen herom synes dog at være lige paa Trapperne. Det menes nu, at Raterne vil komme til at ligge i Nærheden af de af WSA. i 1944 fastsatte.

Paa de oversøiske Markeder er Forholdene uden større Ændringer. Den amerikanske Kulstrejke synes nu at være en Kendsgerning. Det turde være overflødig at bemærke, at Følgerne heraf kan blive meget alvorlige, ikke alene i selve Staterne, men overalt hvor de »sorte Diamanter« fra Amerika danner Grundvolden for det økonomiske Liv, især hvis Strejken trækker længe ud, da Kullene ikke kan skaffes

andre Steder fra. Forhaabentlig findes der derfor snart en Løsning paa Spørgsmaalet. I transatlantisk Fart sluttes der de sædvanlige engelske »Ministry directed« Forretninger for Korn, Sukker o. s. v. — Af anden Forretning kan nævnes Mel i Sække fra Northern Range til Lissabon til \$16 fio., Concentrate fra Botwood til Antwerpen til 45/-, fio., og en lang Række Netcharterforretninger fra Northern Range til UK./Cont. B/H. range til Rater omkring 21 Cts. à 22 Cts. for Baade paa omkring 400.000 Cbft. bale, og lidt mere for mindre Tonnage. I interamerikansk Fart sluttes stadig Kul til Vestindien og Sukker Retur til uforandrede Rater. Fra Vestkysten af Nordamerika noteres forskellige Laster til Europa, saaledes Asfalt fra Los Angeles til fransk Middelhavshavn til 90/-, Korn fra British Columbia til Bordeaux/Dunkirk range til 97/6d., maaske lidt mere. Fra River Plate søges stadig Tonnage til Eire til 92/6d. og til Nordfrankrig til 91/-. Buenos Aires/Montreal er sluttet til \$16, hvilket kan gentages.

Fra Sydafrika søges stadig Tonnage til Kul til forskellige Destinationer, saasom Port Sudan, Aden, Colombo o. s. v. til uforandrede Rater. Der er ligeledes sluttet nogle Baade for Salt fra Aden til Calcutta til de kendte Rater. For Jute fra Calcutta til fransk Atlanterhavshavn søges Tonnage til 80/- fio. pr. Ton dw.

De europæiske Markeder er ligeledes uden større Ændringer. Af udgaaende Kulforretninger fra England kan nævnes: 7200 Ts. Humber/Lissabon 20/-, 7500 Ts. Wales/Freetown 25/-. Clay fra Fowey til Montreal betaler 20/-. Fra Middelhavet findes mange Forretninger til UK/Cont. til uændrede Rater. Russerne, der for 8 Dage siden betalte 65/- for Korn fra Odessa til Marseilles, meldes nu at have reduceret deres Ide til 55/- og Tonnage skal være fremme til 60/-. Der ses endnu ikke at være sluttet Tonnage til denne Rate. I vore hjemlige Farvande er der ikke større Nyheder. Der sluttes stadig Tonnage for Kul og Koks fra England og Emden til danske Havne. Trælastfarten ventes snart at komme i Gang.

Paa Timechartermarkedet er Efterspørgsel efter Tonnage stadig meget livlig. Af afsluttet Forretning kan nævnes: 8000 Tons græsk Damper til engelske Befragtere for ca. 6 Maaneder til 18/-, 10.000 Toner Englænder, Levering UK., Tilbagelevering Beira for Turen ud til 12/6d., norsk 8000 Ts. Motorskib, ca. 12½ Knob, ca. 4/5 Maaneder til norske Befragtere til \$5.50.

Skibsreder *Otto Jelstrup*, aflagde Beretning, hvori oplystes:

Efter Tysklands Kapitulation kom Dampskibet *Orion* igen i Fart i Juni Maaned og har i Aarets Løb deltaget i Transporter her til Landet af Kul, Koks, Salpeter og Tømmer, ligesom man har taget et Par Laster til England. Trods de herskende usikre Forhold har Baaden kun haft mindre Ophold i Havnene.

*Orion* har siden indeværende Aars Begyndelse udelukkende været beskæftiget med Tilførsler af Kul og Koks her til Landet.

Efter afsluttende Forhandlinger med den engelske Regering vedrørende Erstatning for Dampskibet *Astra* vil der formentlig kunne forventes fuld Erstatning gennem Krigsforsikringen.

Spørgsmaalet om Nyanskaffelse af Tonnage har Rederiets fulde Opmærksomhed, og man haaber, at Forholdene snart vil tillade Erhvervelse af passende, velregnede Baade.

Skibsreder *Jelstrup* fremlagde ogsaa Regnskabet, der tidligere har været omtalt. Der foresloges 6 pCt. Udbytte, og der blev givet Decharge for Regnskabet. Til

Bestyrelsen genvalgtes Højesteretssagfører *N. J. Gorissen*, og Revisorerne *Joh. P. Christensen* og *K. Mørch*, genvalgtes ligeledes.

### B. & W.

Aktieselskabet *Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri* afholdt forleden i *Wivex'* Selskabslokaler ordinær Generalforsamling, hvortil der var løst 266 Adgangskort, repræsenterende 17.700.652 Kr. af Aktiekapitalen. Formanden for Bestyrelsen, Ingeniør *Per Kampmann*, bød velkommen og fremhævede til Indledning den store Indsats, der under Besættelsen er gjort af Selskabets Arbejdere og Funktionærer, ofte under de vanskeligst tænkelige Forhold. Der kunde ikke altid træffes direkte Aftaler mellem Ledelsen og Medarbejderne, men der herskede en stilltende, gensidig Forstaaelse, som var til Gavn for Virksomheden. Fire Medarbejdere mistede Livet: Overingeniør *Rob. Christensen* blev af Gestapo myrdet i sit Hjem, Assistent *Bernh. Chait* druknede under Forsøg paa Flugt til Sverige, og Assistent *H. P. Andersen* og Arbejdsmand *Svend Aage Johansen* døde i tysk Koncen-



trationslejr. Formanden udtalte et »Æret være deres Mindel«

Under sin Gennemgang af Aarsberetningen meddelte Formanden bl. a., at B. & W. af Hansaprogrammet paa 37 Skibe fik overdraget 12 Skibe, deraf 7 for tysk og 5 for dansk Regning. Derudover skulde Værftet bygge 3 tyske Fragtskibe. Af disse ialt 10 Skibe blev dog kun eet afleveret til Tyskerne. Bygningen af de andre blev trukket i Langdrag, og de er alle efter Befrielsen overdraget til den danske Regering og færdigbygges nu for dansk Regning.

Derudover har B. & W. bygget og afleveret 8 Skibe til danske Redere, nemlig M.S. *Rotna* til 1866-Selskabet, M.S. *Mongolia* og M.S. *Manchuria* til Ø. K., M.S. *Vedby* til A/S Motortramp, Motortankskibet *Esso Nyborg* til D. D. P. A., Gasmotorskibet *Navitas* til A/S Navitas, M.S. *Benny Skou* til Skibsreder Ove Skou og M.S. *Dansborg* til Rederiet C. K. Hansen.

Allerede kort efter Besættelsen forsøgte Tyskerne gennem Aktieopkøb at faa Indflydelse paa Selskabet, men denne Fare blev overvundet ved den nye B. & W.-Lov i Foraaret 1942. De engelske Interesser i B. & W. fra før Krigen ligger stadig paa engelske Hænder, og disse Aktionærer har efter Befrielsen faaet Underrretning om, hvad der er sket her under Besættelsen.

Som Svar paa en Forespørgsel oplyste Ingeniør *Møller*, at den nye Færge til Statsbanerne skal sættes i Begyndelsen af Maj og vil kunne leveres i Løbet af Sommeren.

Til Bestyrelsen genvalgte Direktør S. *Gjersøe* og nyvalgte Professor *Carl Iversen* i Stedet for Skibsreder L. R. *Schmidt*, der paa Grund af Alder har ønsket at fratræde. Ingeniør *Kampmann* takkede Skibsreder Schmidt for mange Aars loyalt og dygtigt Arbejde i Bestyrelsen. Revisorerne genvalgte.

#### SVENSKA LLOYD 10 pCt.

Svenska Lloyd har i Aaret 1945 haft et Bruttooverskud paa 6,43 Mill. Kroner mod 5.02 Aaret forud, hvad der først og fremmest skyldes den Omstændighed, at Rederiet i sidste Halvdel af 1945 har kunnet disponere over sin fulde Tonnage.

Af Bruttooverskudet medgaar 1,80 Mill. Kr. til Af-skrivninger paa Skibene mod 1,92 Mill. Kr. Aaret forud, 0,61 Mill. Kr. paa Nybygninger mod 2,49 Mill. Kr. i 1944, til Skatter hensættes et Beløb paa 1,20 Mill. Kr. mod 0,16 Mill. Kr. og til Selskabets Pensionsfond 0,30 Mill. Kr., hvorefter der fremkommer et Nettoudbytte paa 2,52 Mill. Kr. plus Overførsel fra forrige Aar eller ialt 2,80 Mill. Kr. Heraf foreslaas der udbetalt som Udbytte 1,18 Mill. Kr. mod 1,06 Mill. Kr. i Fjor (eller 10 pCt. mod 9 pCt. i 1944), medens Resten overføres til ny Regning eller til Dispositions-fonden.

#### FINSK ISMELDING

Firmaet Hacklin i Råfsö meddeler gennem deres herværende Agenter, Danish Maritime Service, København, at Mäntyluotos Havn aabnes for Trafik den 10. April.

#### FRA SVENSKA VÆRFTER

Den 21. Marts søsattes ved Kockums varv et Lastmotorskib paa 6000 Tons d.w. til Rederiet Tifring for Svenska Orient Linien i Gøteborg. I Daaben fik Skibet Navnet *Naboland*

Skibet, der er af Shelterdæktypen, har følgende Hoveddimensioner: Længde 395', Bredde 56', Dybde til Hoveddæk 25' 1", til Shelterdæk 34' 4", Dybgaende 23' 5". Hovedmaskineriet bestaar af en dobbeltvirkende 2-Takts Kockum-Man-Diescl-Motor paa 6000 IHK, der vil kunne give Skibet en Fart paa 16½ Knob paa fuld Last.

Den 29. Marts kunde Lindholmens Værft sende det 2950 Tons d.w. store Motorskib *Diana*, bygget til Rederiet »Diana«, Tore Ulff, i Stockholm, paa

Prøvetur. Skibet, der er bygget med shelterdeck forude, raised quarterdeck og løftet poop, har følgende Hoveddimensioner: Længde 261', Bredde 41', Dybde til Hoveddæk 20' 11", Middeldybgaende 19'.

Hovedmaskineriet, der er placeret agterude, bestaar af en omstyrbar, otte-cylindret, 2-Takts Polardieselmotor Type M58M, der udvikler 1310 IHK. ved 250 OM/Min.

Skibet har to Lastrum og 4 Luger, der betjenes af 6 Lossebomme. Kaptajnen har sin Beboelse i Dæks-huset midtskibs, medens de øvrige Officerer og Besætningen har deres Kahytter og Messer agterude.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Havnefogederne

Københavns Havnebestyrelse har vedtaget at anbefale en Indstilling fra Havnedirektøren til Ministeriet for offentlige Arbejder om at ændre Havnens Uniforms-Reglement saaledes, at Havnefogederne faar tre Snore og Havnekaptajnen fire Snore som Ærmedestinktion.

### Endnu en Sveriges-Rute

Der er atter blevet aabnet en Rejserute for danske Sverigesrejsende, idet Det Forenede Dampskibs-Selskab nu har indsat Damperen *Odin* i Farten mellem København og Gøteborg.

Skibet har Plads til 40 Passagerer.

### Bjærgningen ved Bornholm

Svitzers Bjærgningsdamper *Svava* er afgaaet fra København til Bornholm med de to Løftepontoner *Odin* og *Thor* paa Slæb. Svitzer skal ud for Rønne hæve to russiske Krigsfartøjer, der under Stormen for nogle Uger siden blev slaat paa Grund og senere er sunket.

Begge de to Skibe er Krigsbytte fra Tyskland.

### Ny Havnefoged i Nørresundby

Som Havnefoged i Nørresundby er fra 1. Maj ansat Styrmand, engelsk Oberstløjtnant *Helge C. Jensen*, København.

Den nye Havnefoged har en ualmindelig Karrière, idet han i alle Krigsaaene var i allieret Tjeneste, og efter Invasionen var han Havnekommandant i Invasionshavnen Rouen.

### S/S Sveaborg

Sveabolagets Damp *Sveaborg*, som blev alvorligt beskadiget ved en Eksplosion i Texas City, vil ifølge Telegram til »Svenska Dagbladet« blive bugseret til Sverige for at blive repareret, saa snart Skibet er tætnet. Det bliver antagelig Hollænderne, der skal bugserer Skibet den lange Vej, som vil begynde i Midten af Maj og vare en Maaned. Antagelig vil Skibet medføre en Olielast paa Rejsen.

### Radar til norske Handelsskibe

Den norske Amerikalinies Damp *Stavangerfjord* skal paa en af sine første Rejser til New York have installeret et Radar Apparat af General Electric's Fabrikat. Det bliver antagelig det første Handelsskib i Verden, som udstyres med Radar.

### Panamakanalen

Da Amerika pludselig i September sidste Aar ophævede Laane- og Lejeloven, blev det nødvendigt for England at spare mest muligt paa alle Udgifter i amerikansk Valuta. Der blev truffet forskellige drastiske Forholdsregler i dette Øjemed, og i Skibsfartskredse vakte det særlig Opmærksomhed, at det britiske Krigstransportministerium forbød britiske Skibe paa visse Ruter at benytte Panama-Kanalen. Nu meddeler et Reuter-Telegram fra Wellington-New Zealand, at dette Forbud er ophævet.

England betalte i 1940 omkring £ 1.250.000 i Afgifter i Panamakanalen, hvad der var mere end noget andet Land undtagen Amerika. Under Laane- og Leje-Loven var britiske og Dominion-Skibe fritaget for at betale Afgift.

### Ændringer i Skibsregisteret

S.S. *Angamos* af Aalborg (OZIM) er udslettet som solgt til Udlandet.

S.S. *Jutta* af Esbjerg (OXHH). Skibets Navn er nu *Jutta Dan*.

S.S. *Maria* af Esbjerg (OYYL). Skibets Navn er nu *Maria Dan*.

Netto-Tonnagen for S.S. *Stal* af København (OXTA) er nu 1312 Tons.

Brutto- og Netto-Tonnagen for M.S. *Java* af København (OYJC) er nu henholdsvis 8684 og 5445 Tons.

## Positionsliste pr. 2. April 1946

### D. F. D. S.

*Alabama* afg. Aalborg 1. April til Lissabon. — *Alexandra* ank. Aalborg 1. April. Derfra 3. April til Kbh. — *Argentina* ank. Santos 23. Marts. Laster til Danmark. — *Arizona* afg. Bahia 6. Feb. Afg. St. Vincent 12. Marts. Ventes til Kbh. 3. April. — *Bolivia* afg. Santos 12. Marts. Afg. Las Palmas 27. Marts. Ventes til Kbh. ca. 6/7 April. — *Brasilien* ank. Kbh. 31. Marts. — *California* ank. Nr. Sundby 29. Marts. Afgaar 2. April til Kbh. for Dokning. — *Delaware* afg. Catania 28. Marts til Algeciras Huelva og Kbh. — *Egholm* ank. Gandia 31. Marts. Forv. afgang 1. April til Cartagena. — *Florida* ank. Kbh. 30. Marts. Afgaar forv. 6. April til Helsingør for Dokning. Fra Kbh. ca. 12. April til New York. — *Frigga* ank. Kbh. 27. Marts. — *Halddan* afg. Swansea 29. Marts til Kbh. — *Harald* ank. Aalborg 27. Marts. Derfra ca. 2. April via Kbh. til Cardiff/Newport/Swansea-Danmark. — *Hindholm* afg. Kbh. 29. Marts til Liverpool/Kbh. — *Hjortholm* afg. Aarhus 28. Marts til Valencia via Grimsby. Ank. Grimsby 1. April. — *Hroar* ank. Kbh. 15. Marts. — *Ivar* ank. Kbh. 28. Marts. Fra Kbh. ca. 5 April til Middelfart/Kbh. — *Katholm* afg. Kbh. 29. Marts til Manchester/Kbh. — *Kentucky* ank. Swansea 9. Marts. Derfra ca. 3. April til Kbh. — *Knud* ank. Manchester 25. Marts. Derfra ca. 3. April til Kbh./Randers/Odense. — *Louisiana* afg. Bahia 27. Marts via Las Palmas til Kbh. Ventes til Las Palmas ca. 9. April. — *Maine* afg. New York 30. Marts til Kbh. Red og Gdynia. — *Margrethe* afg. Kbh. 1. April. Fra Aarhus 3. April til Newcastle/London. — *Marocco* ank. London 29. Marts. Derfra ca. 4. April til Kbh. — *Paraguay* ank. Antwerpen 2. April. Derfra ca. 8. April til Middelfart og Kbh. — *Rota* ank. Leith 31. Marts. — *Saga* ank. Hull 31. Marts. Derfra ca. 4. April til Kbh. — *Skjold* ank. Aarhus 2. April. Derfra ca. 4. April til Odense/Kbh. — *Svanholm* ank. London 25. Marts. Derfra ca. 1. April til Kbh. — *Taarnholm* afg. Liverpool 28. Marts til Kbh./Randers. — *Texas* ank. Aalborg 27. Marts. Afgaar 3. April til Antwerpen, Valencia og Piræus. — *Thyra* ank. Hull 25. Marts. Derfra ca. 5. April til Kbh. — *Tomsk* ank. Antwerpen 30. Marts. Derfra ca. 4. April til Kbh., Randers og Aalborg. — *Tula* afg. Kbh. 30. Marts til Rotterdam/Antwerpen/Rotterdam-Randers/Kbh. — *Tyr* ank. Esbjerg 21. Marts. — *Uffe* ank. Aarhus 1. April. Derfra ca. 3. April til Liverpool. — *Uruguay* afg. Kbh. 30. Marts til New York. — *Virginia* i Dok i Glasgow indtil ca. 1. Maj.

### Dannebrog

*Dansborg* afg. Aarhus 27. Marts til Baltimore. — *Ellensborg* afg. København 2. April til Emden. — *Frederiksborg* ank. København 2. April. — *Lilleborg* ank. København 31. Marts. — *Nordborg* ank. Aalborg 20. Marts. — *Silkeborg* ank. Workington 30. Marts, derefter Swansea/Aarhus. — *Skodsborg* afg. Immingham 1. April til Malaga. — *Soborg* ank. Middlesbrough 26. Marts, derefter Hull/Aalborg. — *Taarnborg* ank. Frederikshavn 29. Jan. — *Uranienborg* pass. Grangemouth 23. Marts til Baltimore. — *Ørneborg* ank. København 30. Marts, derefter Dok i Helsingør.

### Ø. K.

*Annam* ank. København 26. Marts. — *Asia* forv. afgang London 2. April til Philadelphia. — *Erria* afg. Liverpool 27. Marts til St. John N.B. — *Falstria* i New York. Forv. afg. ca. 10. April til København. — *Fionia* afg. Kosseir (Røde Havet) 28. Marts til Melbourne. — *India* ank. København 29. Marts. — *Jawa* pass. Dover 1. April paa Vej til Sydamerika. — *Jutlandia* pass. Pentland Firth 25. Marts paa Vej til New York. — *Kina* ank. København 22. Marts. — *Korea* i København, forv. afg. 6. April til Pacific Kysten og Østen. — *Lalandia* ank. Buenos Aires 26. Marts. — *Malacca* afg. Cristobal 30. Marts paa Vej til Pacific Kysten. — *Manchuria* pass. de Kap Verdiske Øer 29. Marts paa Vej til Sydamerika. — *Meonia* i Nakskov. — *Mongolia* afgik Singapore 30. Marts til Bangkok. — *Selandia* pass. Pernambuco paa Vej til Le Havre 28. Marts.

### Norden

*Nordlys* afg. Norfolk 25. Marts til Danmark. — *Nordfarer* afg. Rotterdam 29. Marts til Baltimore. — *Nordkap*

afg. Kbh. 20. Marts til Baltimore. — *Nordkyn* ank. Göteborg 1. April.

### Orient

*Astoria* ank. Marseille 1. April. — *Westralia* afg. Baltimore 28. Marts.

## FRA SØRETTENE

I Sø- og Handelsretten er afholdt Søforhør i Anledning af Sammenstødet mellem Sandpumperen *Kronborg* og M.S. *Odense*, som fandt Sted i Københavns Havn den 23. Marts. Sandpumperen var gaaet ind paa Inderreden og havde taget Lods ombord, hvorefter den var blevet sejlet til Afmagnetisering. Derefter styrede man mod Marmorkajen, hvor Lods'en skulde sættes i Land.

Umiddelbart for Langeliniemolen kom M.S. *Odense* Haven ind fra Kroneløbet op efter Toldboden. Farten blev nedsat paa *Kronborg*, for at *Odense* kunde passere. *Odense* gav to Stød i Fløjten, som man paa *Kronborg* forstod saaledes, at den vilde dreje Bagbord over for at gaa agten om *Kronborg*. Da dette imidlertid ikke skete, sloges der Bak og afgaves 3 Stød i Fløjten. Skibene tørnede dog sammen.

Paa *Kronborg* bøjedes Forstavnen, 4 Bovplader m. m. paa *Odense* trykkedes Skibssiden ind, og Karmen omkring Ladeporten blev stærkt beskadiget.

### M/S Java

Forleden afholdtes i Sø- og Handelsretten Søforhør i Anledning af M.S. *Javas* Grundstødning den 15. Marts paa Halterrevet.

Lodsformand *Kronskjold* forklarede, at han intet anede om, at Lystønderne var inddraget i Ruten mellem Halterrev og Halterbarn og erstattet med Vintersømærker. Da det blev ham klart, taltes der om at vende om, men han var bange for at komme for meget ud af Tvangsruuten og fortsatte derfor. Kl. 20,37 tørnede Skibet Grunden. Han mente, at det ikke havde været meddelt i Efterretninger for Søfarende, at Ruten var nedlagt.

Kaptajn A. S. *Hansen* forklarede, at han vilde have fulgt den østlige Rute, men Lods'en, der optraadte meget overlegen, overtalte ham til at benytte Ruten mellem Halterrev og Halterbarn. Da han saa, at Lystønderne var fjernet, vilde han vende om, men Lods'en vilde fortsætte. Lods'en havde heller ikke brudt sig om Pejlingerne, men sejlede »paa Instinkt«. Den 14. Marts havde der i Efterretninger for Søfarende staaet, at Ruten nedlagdes, og han kunde ikke forstaa, at en Lods ikke fulgte nøjere med i disse Meddelelser.

## PERSONALIA

### 60 Aar

En kendt Medarbejder i Rederiet A. P. Møller, Prokurist *Niels Bonnesen*, fyldte 60 Aar den 3. April. Prokurist Bonnesen indtraadte allerede i 1913 i Rederiet A. P. Møller og er nu Leder af Rederiets Købs- og Salgs-Afdeling.

### 50 Aar

Tidligere Fører i D/S »Progress«, Kaptajn J. P. V. *Jensen*, fyldte den 3. April 50 Aar. Kaptajn Jensen er bosiddende i Væggeløse pr. Nykøbing F.

### Søværnet

I Henhold til Lov af 20. Juli 1945 om Adgang for Modstandsbevægelsens Befalingsmænd o. a. til umiddelbart at indtræde som Befalingsmænd o. l. i Hæren eller Søværnet er Maskinmester *Vilhelm Sandel Adlerkreutz Nilsson* udnævnt til Maskinmester af 3die Grad i Søværnets Reserve fra den 1ste Marts 1946 at regne.

Midlertidig Kaptajnløjtnant i Reserven *Peter Kristian Johannes Nielsen* er der efter Ansøgning meddelt Afsked fra den 15. Marts 1946 at regne.

Artilleri-Kvartermester af 2den Grad uden for Nummer i Søværnet *Poul Eilert Honum* er der efter Ansøgning meddelt Afsked fra Udgangen af Marts Maaned 1946 at regne.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
ANALIEGADE 33. KØBENHAVN K

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør:

KAY JUNGEBSEN

Telefon Central 17030

samt paa alle Postkontorer

# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

## ODENSE STAALSKIBSVÆRFT A/S

(Odense Steel Shipyard Ltd. A/S.)

TELEGR. STAALVÆRFT

TELF. ODENSE 1859

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 (2 LIN.) STATSTELEFON 21  
FORVALTEREN TELF. 1269

## A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3200 Tons Ladeevne.  
» 2. » » » » » 1000 » » »

NYBYGNINGER

SKIBS- MASKIN- OG  
KEDELREPARATION

## Aalborg Værft A/S

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9



Viking  
Kompasser  
Viking  
Loddemaskiner  
Chronometre  
Sekstanter  
Marinekikkerter

Indehavere  
SØLVER & SVARRER  
Norsk statsaut. Kompassrettere  
Forlang ill. Katalog

PENSIONS  
FORSIKRINGS  
ANSTALTEN A/S



HAMMERENSGADE 6  
KØBENHAVN K. - C. 7809

## SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING  
ODENSE

DAMPSKIBSSELSKABET

## PACIFIC A/S

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH  
Korresponderende Reder

## AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

## DANSKE LLOYD

Holmens Kanal 42

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

... og  
Pilsner  
det er  
**HOF**

Tegn Deres  
Forsikringer  
**SKANDINAVIA**  
Kongens Nytorv 6, København K.  
Telefon Central 9316

**JAN M. LYNGBY**  
INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779  
TELEGR. »JANBY«

KJØBENHAVN K.  
TOLDRODGADE 18

elektrisk drevne  
**Imo-Pumper**  
som  
Smøreoliepumper  
Brændseloliepumper

AKTIESELSKABET  
**BURMEISTER & WAIN'S**  
MASKIN- OG SKIBSBYGGERI  
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT  
REFSHALEØEN

MASKINFABRIK  
STRANDGADE 4

STØBERI OG STAALVÆRK  
TEGLHOLMEN

REPARATION OG  
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER  
3 DOKKER  
INDTIL 13.600 T.  
3 OPHALINGSBEDDINGER  
DIESELMOTORER  
FRA 10—3000 HK. PR. CYLINDER

**B&W**

## AKTIESELSKABET

**HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI**

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftets»

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

**EINAR SCHMITH**

Befragtning &amp; Klarering

AMALIEGADE 13

KØBENHAVN K.

Telf.: Palæ 8316-17 — Tel.-Adr.: Elnarship

**AARHUS  
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreninge

Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

DAMPKIBSSELSKABET

**PACIFIC A/S**

AMALIEGADE 33

Telefon: 4242 &amp; 4248 — Telegram Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

**NORDHAVNS-VÆRFTET A/S**

KØBENHAVN

**DANSKE SKIBSMÆGLERE**

AARHUS

**AUG. O. HERLØV**

Statsautoriseret Skibsmægler

Dynkarken 2

AARHUS

Telefon: 6280  
Privat: 4628Telegr.-Adr.:  
„NAVIGATION“

ODENSE

**FRIIS & FREDERIKSEN**

(H. RASK-PETERSEN)

STATSAUTORISERET SKIBSMÆGLER

ODENSE - BOGENSE

Tlf. 30 - 2 Lin.  
2830

Tlg. Adr. Friis

BANDHOLM

**ALFR. HOVMAND**

SKIBSMÆGLER

BANDHOLM

Telefoner 11 &amp; 41

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

Partners:

C. Hoppe  
edsv. SkibsmæglerJoh. Sørensen  
P. M. Michelsen

ODENSE

Telefon:  
988-688Telgr. Adr.  
Brokerhoppe

FAABORG

**P. A. NIELSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING  
SPEDITION — ASSURANCE

FAABORG

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 &amp; 808

RANDERS

**CARL HASSAGER & CO**

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERS

Telefoner 91 & 92  
Statstelefon 17

Telegr. Adr. "Hassager"

ODENSE

**CHR. CLEMMENSEN**

Grundlagt 1866

INDEHAVERE:

UPPE CLEMMENSEN, edsv. Skibsmægler  
KAI BACKHAUSEN, statsaut. Skibsmægler

ODENSE

Telgr. Adr.: "Clemmensen"

Telf. 14 og 83  
Rigstelefon 88

SVENDBORG

**A. E. SØRENSEN**

EDSVØREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORG

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

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 15

FREDAG 12. APRIL 1946

53. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### DEN DANSKE DELEGATION TIL SØFARTS-KONFERENCE I SEATTLE

Den danske Delegation, der i Juni Maaned skal deltage i den 28. internationale Arbejdskonference, Søfartssamlingen, i Seattle i U. S. A., er nu udpeget og er kommet til at bestaa af følgende:

Regeringsrepræsentanter og Raadgivere for disse: Afdelingschef i Ministeriet for Handel, Industri og Søfart *Ove Nielsen*, Repræsentant, Delegationens Formand.

Ekspeditionssekretær i Ministeriet for Handel, Industri og Søfart, Cand. jur. *Ejner Lysgaard*, Repræsentant.

Kontorchef i Arbejds- og Socialministeriet *J. Juhl-Christensen*, Suppleant og Raadgiver.

Sekretær i Ministeriet for Handel, Industri og Søfart, Cand. jur. *Tage Leth*, Raadgiver, Delegationens Sekretær.

Arbejdsgiverrepræsentant og Raadgivere for denne: Skibsreder *T. C. Christensen*, Repræsentant. Administrerende Direktør i Dansk Dampskibsrederiforening, Cand. jur. *E. Maegaard*, Suppleant og Raadgiver. Sekretær i Dansk Dampskibsrederiforening, Kaptajn *Th. Petersen*, Raadgiver.

Arbejderrepræsentant og Raadgivere for denne: Formanden for Sømændenes Forbund i Danmark *Th. Laursen*, Repræsentant. Formanden for Søfyrbødernes Forbund i Danmark *Harry Rasmussen*, Suppleant og Raadgiver. Formanden for Maskinmestrenes Forening, Maskinmester *K. A. Rasmussen*, Raadgiver.

### MINERNE

Det store Efterkrigsarbejde med at rense de europæiske Farvande for Miner for at gøre dem sikre for Skibsfarten fortsættes, og det menes, at Farvandene i det nordvestlige Europa vil være sikre for Skibsfarten i Sommeren 1947, og at Farvandene omkring de britiske Kyster vil være mindefri i Juni eller Juli i Aar.

I Marineministeriet meddeler man, at der stadig er 18.500 Mand og 205 britiske Minestrygere beskæftiget med Strygning af Miner. Under Krigen blev der udlagt over  $\frac{1}{2}$  Million Miner, og fra Fjendtlighedernes Begyndelse til nu har de britiske Minestrygere strøget over 23.400 Miner. Desuden har de inddraget Minerne i Forsvarsomraaderne omkring de britiske Øer og i andre europæiske Farvande.

Mellem V-Dagen og nu er 72 Handelsskibe og Fiskerfartøjer af alle Nationaliteter blevet sænket eller beskadiget af Miner i de europæiske Farvande. Af disse er 61 blevet sænket eller beskadiget paa Grund af egen Uforsigtighed ved at sejle ind i ustrøgne Farvande eller, hvad Fiskerfartøjerne angaar, ved at trawle i Farezoner.

Der er i sidste Krig blevet udlagt dobbelt saa mange Miner som i Krigen 1914—1918, og Strygningen har været betydelig vanskeligere paa Grund af de mange Minetyper.

### ISSITUATIONEN

Firmaet O. W. Hacklin & Co., Räfsö, meddeler, at Sejladserne paa Mäntyluoto er aabnet.

Ogsaa paa Sundsvall er Skibsfarten nu efter halvanden Maanedes Isstandsning blevet genaabnet, idet

den svenske Damper *Waria* ankom til Havnen den 7. April.

### VAREOMSÆTNINGEN I FEBRUAR

Af Statistisk Departements Oversigt over Vareomsætningen med Udlandet i Februar fremgaar det, at vi har haft en Eksport paa 92,6 Mill. Kr. og en Import paa 141,9 Mill. Kr., saaledes at der fremkommer en Merindførsel paa 49,3 Mill. Kr. mod i Januar 37,7 Mill. Kr.

Fra Storbritannien alene havde vi en Indførsel paa godt 62 Mill. Kr. mod en Udførsel paa kun godt 28 Mill. Kr.

Ved Vurderingen af disse Tal maa det dog tages i Betragtning, at de tre Krigsskibe, vi har købt i England, er medtaget i Februar-Statistiken med 11,5 Mill. Kroner.

### NORSK TILSKUD TIL »PETER WESSEL«

Fra Oslo meddeles, at »Arbejderbladet« mener at have Grund til at tro, at der vil blive givet en Statsbevilling paa indtil 200.000 Kr. paa visse nærmere fastsatte Vilkaar til Drift af Færgen *Peter Wessel* i Sommer. Færgen, der i sin Tid var beslægtet af Tyskerne, gennemgaar for Tiden en omfattende Reparation og vil være fuldstændig istandsat til Sommer. Det skal være Hensigten at oplage Farten mellem Frederikshavn og Larvik omkring Sct. Hans.

### SØMANDSFORENINGEN

Paa Sømandsforeningens aarlige Generalforsamling oplyste Formanden, Admiral *Bastrup*, i sin Beretning, at Antallet af Medlemmer nu er paa 510, men der burde være større Tilgang i Betragtning af den Hjælp, der ydes. I Aaret 1945 udbetaltes der i Alders- og Enkehjælp ca. 25.000 Kr. I Prinsesse Mariæ Hjem og Hjemmet Sct. Annæ Plads 18 var i Fjor Antallet af Friboliger 110 med 176 Beboere. Hjemmet for Styrmandselever giver Bolig til 23 Elever fra Københavns Navigationsskole. Der ydes dem uden Betaling møbleret Værelse, Lys, Morgenmaaltid og Rengøring.

### NORSKE AMERIKA-LINIEN

Den norske Amerika-Linie har til Erstatning for det under Krigen sænkede *Oslofjord* sluttet Kontrakt med et hollandsk Værft om Bygning af et nyt Passagerskib paa 17.000 Tons d.w. Skibet skal udstyres med to dobbeltvirkende 2-Takts Stork-Motorer paa ialt 20.000 IHK, der skal kunne give Skibet en Fart paa 20 Knob. Det bliver endvidere udstyret med et diesel-elektrisk Kraftanlæg paa 1700—1800 Kilowatt. Skibet skal kunne medføre 200 Passagerer paa I Klasse og 370 paa III Klasse og bliver udstyret med indbygget Svømmebassin om Læ og Friluftssvømmebassin paa Dækket, Gymnastiksal m. m. Begge Klasser bliver rigeligt forsynet med Badeværelser. Lastummene faar en Kapacitet paa ca. 250.000 Kubikfod med Fryse- og Kølerum.

Skibet bliver endvidere forsynet med Radar, Ekklod og alle øvrige moderne Instrumenter. Det skal bygges i Amsterdam og være færdigt i September 1948. Af Rederiet to andre Amerikabaade er *Bergensfjord* stadigvæk i allieret Tjeneste, medens *Stavangerfjord* i Øjeblikket gennemgaar en omfattende Reparation i Gøteborg.

## Fra Aarsberetninger og Regnskaber.

### SVITZER — 6 PCT.

Aktieselskabet Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise har udsendt Regnskabet for 1945, der ledsages af følgende Beretning:

I Aaret 1945 er der i hjemlige Farvande bjerget 9 strandede Damp- eller Motorskibe mod 5 i 1944 og 44 mindre Fartøjer mod 37 Aaret i Forvejen. Endvidere er der bjerget 4 minesprængte Damp- eller Motorskibe mod 14 sidste Aar samt 13 bomberamte Skibe, deraf 4 i Søen og 9 i Havn.

Et Skib er indbjerget med Havari fra Søen, og der er i Aarets Løb foretaget 17 forgæves Ture mod 20 i Fjor samt udført 16 Dykkerundersøgelser med Bjergning for Øje.

Af Arbejder, der ikke falder ind under den egentlige Bjergningsvirksomhed, kan nævnes, at der i Forening med Det Forenede Bugerselskab er udført en Del Langbugseringer, samt at s.s. *Garm* assisterede Skoleskibet *Danmark* fra Nordsøen til København i November Maaned.

Ligesom det var Tilfældet i Fjor, har Staten gennem Fragnævnet udøvet en vis Regulering af de Aftaler om Bjergeløn, som Entreprisen havde truffet med udenlandske Rederier og Assurandører, og ved denne Foranstaltning er adskillige Bjergelønne reduceret betydeligt under de Beløb, der kunde forventes under Hensyn til Sølovens Bestemmelse om Fastsættelse af Bjergeløn, hvilket naturligvis atter i Aar har maattet paavirke Aarsregnskabet i ikke ringe Grad.

Straks efter Befrielsen kom Entreprisen i Forbindelse med det engelske Admiralitet, der under Besættelsesaarene havde rekvireret Bjergningsdamperne *Protector* i Rødehavet og *Valkyrien* i Middelhavet. Da den britiske Regering imidlertid under Forhandlingerne om Tilbagelevering stærkt understregede, at den fortsat ønskede at gøre Brug af disse to Skibe, blev der fra Entreprisens Side ikke foretaget nogen Protest herimod, da Admiralitetet oplyste, at det under de herskende usikre Navigationsforhold paa Middell- og Rødehavet — særlig paa Grund af Minerisiko m. m. — vilde lade Regeringsbjergningsbaade stationere dernede for i paakommende Tilfælde at kunne yde Assistance til Handelsskibsfarten.

Efter de senest indgaaede Meddelelser kan det forventes, at *Valkyrien* vil blive frigivet i April Maaned og *Protector* i Løbet af nogle Maaneder. Skibene vil da formentlig komme til dansk Værft for Hovedreparation, forinden disse igen eventuelt udstationeres.

I den forløbne Del af indeværende Aar har Beskæftigelsen været ret god, men de stigende Udgifter til Bjergningsskibenes Stationering, Reparationer og Vedligeholdelse nødvendiggør ogsaa, at Beskæftigelsesgraden ikke forringes yderligere.

De Omraader, hvor Selskabet har kunnet holde Skibene beskæftiget, har stadig været underkastet stor Risiko saavel for Mandskab som for Materiel, og Entreprisen vil derfor gerne ogsaa i Aar bringe samtlige søfarende om Bord i Skibene en Tak for den ydede Indsats til Gavn for saavel Selskabet som for det danske Samfund.

Af Regnskabet fremgaar det, at Indtægterne ved Bjergninger, Dykkerarbejder m. m. har andraget 4.412.371 Kr., hvilket er godt 600.000 Kr. mindre end Aaret forud, men da Udgifterne kun andrager 3.660.746 Kr., bliver der til Disposition 808.903 Kr. mod 429.462 Kr. for 1944. Dette giver sig Udtryk i, at Udbyttet foreslaas forhøjet fra 5½ til 6 pCt., samtidig med at der foretages betydelige Henlæggelser til Skat og Assurancefond.

### »PACIFIC« — 15 PCT.

Dampskibsselskabet »Pacific« meddeler, at Nettooverskudet for 1945 uden Afskrivninger paa Skibene og efter at der i Aarets Løb er betalt 46.635 Kr.

i Skat, andrager 380.308 Kr. Hertil kommer en Renteindtægt paa 90.954 Kr. samt en Overførsel fra 1944 paa 46.468 Kr., saaledes at der pr. 31. December 1945 til Disposition er ialt 517.730 Kr.

Bestyrelsen har besluttet at foreslaa den kommende ordinære Generalforsamling, at der af ovennævnte Beløb henlægges 325.000 Kr. til Dispositionsfond, at der betales 15 pCt. i Udbytte til Aktionærerne med 135.000 Kr., at der betales 23.563 Kr. i Tantième til Bestyrelsen, og at der overføres 34.167 Kr. til 1946.

Afskrivninger paa Skibene er foretaget med 350.577 Kr., som er taget fra »Nybygnings- og Afskrivningsfond«.

For 1944 var der til Disposition 398.284 Kr., hvoraf der henlagdes 225.000 Kr., og til 12 pCt. Udbytte anvendtes 108.000 Kr. Efter Afholdelse af Tantième blev der 46.468 Kr. at overføre til nyt Regnskab.

### »DANSK-FRANSK« — 9 PCT.

Bestyrelsen for A/S Det dansk-franske Dampskibsselskab meddeler, at Drifts- og andre Indtægter for Aaret 1945 andrager 90.505 Kr. Renteindtægter 504.886 Kr. samt à Conto Brugsgodtgørelse for Skibe i engelsk Tjeneste er optaget med 1.000.000 Kr.

Efter Fradrag af Administration, Skat og andre Udgifter, ca. ialt 184.179 Kr. samt Afskrivning paa Skibene og Garantiandelen i Krigsforsikringen for danske Skibe med 390.000 Kr., fremkommer et Netto-Overskud paa 1.021.213 Kr., som tillagt Overførslen fra sidste Aar, 45.513 Kr., giver til Disposition 1.066.727 Kr., der foreslaas fordelt med Henlæggelse til lovmæssigt Reservefond 54.948 Kr. 9 pCt. Udbytte til Aktionærerne af 4.500.000 Kr., 405.000 Kr., Tantième til Bestyrelsen 25.920 Kr., ekstraordinære Afskrivninger paa kontraherede Bygninger 450.000 Kr., medens Restbeløbet, 130.858 Kr., overføres i ny Regning.

For 1944 var Overskudet, der indbefattede Renter og diverse Driftsindtægter, ialt 474.455 Kr. Efter Afskrivninger var der et Netto-Overskud paa 143.902 Kr., hvoraf blev udbetalt 6 pCt. til Aktionærerne med 180.000 Kr., og Restbeløbet, 45.513 Kr., overførtes i ny Regning.

### DRACO 6 PCT.

Dampskibsselskabet »Draco« har i 1945 haft et Overskud paa 226.508 Kr., og Bestyrelsen foreslaar, at der udbetales Aktionærerne 6 pCt. i Udbytte.

Rederiet har i sidste Uge overtaget en tidligere engelsk Dampner paa 4400 Tons Dødvægt, og Skibet har faaet Navnet *Salling*.

### MYREN 12½ pCt.

Dampskibs-Aktieselskabet »Myren« meddeler, at Netto-Overskudet for Aaret 1945 udgør 1.309.612 Kr., hvortil kommer Saldo fra forrige Aar 327.087 Kr. og Renter 239.718 Kr. Ialt 1.876.417 Kr., hvoraf Brugs-godtgørelsen fra England andrager 1.093.617 Kr. Bestyrelsen foreslaar Overskudet fordelt som følger:

Henlæggelse til lovmæssigt Reservefond 100.000 Kr. Henlæggelse til Konjunkturfond 200.000 Kr. Henlæggelse til Dispositionsfond 400.000 Kr. og til Kursreguleringskonto 80.000 Kr. samt Udbetaling af Udbytte 12½ pCt. med 500.000 Kr. Efter Udredelsen af Tantième til de Kommitterede fremkommer en Saldo paa 547.537 Kr., som overføres til 1946.

Netto-Overskudet er fremkommet efter Afholdelse af de ordinære Skibsudgifter 1.472.053 Kr. Lønninger og diverse Udgifter 180.973 Kr., Skatter 44.300 Kr. Klassifikationer og Tab ved Havarier 90.139 Kr. samt Afskrivning paa Skibene 440.000 Kr. Kurstabt paa Obligationer og Aktier 180.000 Kr. er afholdt af Kursreguleringskonto.

### ORIENT 6 pCt.

Bestyrelsen for Dampskibsselskabet »Orient« meddeler, at Selskabet under Krigen har mistet 4 Skibe og at de tilbageværende 2 Skibe ogsaa i 1945

## Ugens Fragtberetning.

De tidligere fra New York foreliggende Formodninger om, at WSA's Ratekontrol vilde fortsætte gik ikke i Opfyldelse. Der foreligger nu officiel Meddelelse om, at Ratekontrollen er definitivt ophævet. Denne Foranstaltning har medført en Udvidelse i Efterspørgslen efter Tonnage paa Timecharter for amerikansk Regning, saavel i Vestindienfarten som for længere Ture, men foreløbig er der kun gjort lidt Forretning, dels fordi der synes at herske ikke saa lidt Usikkerhed med Hensyn til Raterne, og set fra de amerikanske Operators Synspunkt vanskeliggør Kulstrejken Dispositionerne, i hvert Fald for de prompte Positioners Vedkommende.

Paa de oversøiske Markeder er Efterspørgslen stadig meget betydelig, og der er tilsyncladende mange flere Laster end disponible Skibe, men til Trods herfor synes Tonen i Øjeblikket at være noget svagere. Om dette nu skyldes den amerikanske Kulstrejke — mange store Baade, der var nominerede for Kul fra Northern Range til forskellige Destinationer maa nu søge anden Beskæftigelse —, eller om det er det første Varsel om, at det nuværende Fragtniveau paa de oversøiske Markeder ikke kan opretholdes i det lange Løb, er det ikke let at blive klog paa, men Fremtiden vil ogsaa besvare dette Spørgsmaal. Meget vil afhænge af, i hvor stor Udstrækning de amerikanske Liberty-Skibe sælges til Grækere og andre Nationer med lave Driftsomkostninger.

Om de enkelte Markeder er der iøvrigt ikke meget nyt at berette. For engelsk Regning slutes der stadig adskillige Forretninger i Transatlantisk Fart til de af Transportministeriet fastsatte Rater. UNRRA er ligeledes i Markedet for adskillige Laster fra Northern Range og Canada til forskellige europæiske Destinationer, saaledes f. Eks. for Havre i Sække fra St. Lawrence til Gdansk (Danzig), Vestitalien eller Adriaterhavet. Raterne herfor betales i Dollar og er f. Eks. Montreal/Triest \$16. Montreal/Gdansk er iøvrigt slut-

tet for Stykgods til Lumpsum \$130.000 for 7400 Tonner. For fransk Regning noteres forskellige Stykgods- og Kornlaster fra saavel Northern Range som fra St. Lawrence til fransk Atlanterhavshavn som til fransk Middelhavshavn til de tidligere gældende WSA. Rater. For Netcharter betales uforandret 22 Cts. à 22½ Cts. fra 1 Havn Northern Range til 1 Havn Bordeaux/Dunkirk Range. Asfalt i Tønder fra Tampico til Nordfrankrig indikerer \$22. Paa de interamerikanske Markeder vanskeliggør Kulstrejken alle Dispositioner.

Fra River Plate er der stadig Efterspørgsel efter Tonnage til Frankrig til 88/6d. Basis Necochea Komplettering Buenos Aires til Bordeaux/Dunkirk range, Option Casablanca eller Algiers til 82/6d. For svejtsisk Regning kan placeres Tonnage Buenos Aires/Antwerpen eller Rotterdam til 90/-. Fra Brasilien søges stadig Tonnage for Bomuld til Shanghai.

Sydafrika noterer Malm Durban/Baltimore til \$10.50 og Lourenco Marques/Montreal til \$12.

Paa de europæiske Markeder er det stadig smaat med udgaaende Laster. 6000 Tonner er sluttet for Kul fra Wales til Gibraltar til 17/6d. For en mindre Ladning Cement fra Antwerpen til Maracaibo noteres 65/-. Paa de almindelige europæiske Markeder er der iøvrigt tilfredsstillende Aktivitet til stort set uændrede Rater. I Kulfarten fra England og Emden til Danmark er der ikke større Ændringer. Fra Polen haaber man at faa noget større Kvantiteter efterhaanden som Transportforholdene fra Gruberne til Udskebningshavnene bedres.

Paa Timechartermarkedet er der stadig meget god Efterspørgsel efter næsten enhver Størrelse og Position. For stor moderne Kulbrænder ligger Raten uforandret paa omkring 19/- for ca. 12 Maaneder. For hollandsk Regning bydes \$5.50 for moderne Motorskib for 3—4 Maaneder Levering og Tilbagelevering Europa.

har været beskæftiget af de Allierede udenfor Selskabets Kontrol.

Driftsregnskabet og Status giver derfor ikke noget fuldstændigt Billede af Virksomhedens Forløb i 1945 eller af Selskabets Stilling ved Aarets Udgang, hvorfor Regnskabet kun kan aflægges med fornødent Forbehold. Da Brugsgodtgørelsen for Skibene i engelsk Fart nu er opgjort for en Del af Krigsperioden, er der i Regnskabet optaget et à Contobeløb paa 350.000 Kr. Hertil kommer Renter og Udbytte i fremmede Selskaber m. v. 74.851 Kr., samt Overførsel fra forrige Aar 35.973 Kr. Administrationsudgifterne er 128.840 Kr. Diverse Udgifter vedrørende Skibene 19.834 Kr. og Tantiører 2617 Kr.

Bestyrelsen vil foreslaa Generalforsamlingen, at der udbetales et Udbytte paa 6 pCt. med 300.000 Kr., hvorefter Restsaldoen, 9532 Kr., overføres til næste Aars Regnskab.

### VENDILA

Dampskibsselskabet »Vendila«, der som tidligere meddelt giver 5 pCt. Udbytte, har udsendt Regnskabet for 1945, der ledsages af følgende Beretning:

Som Følge af s.s. *Otto Petersen's* Minesænkning i Januar 1945 og s.s. *Svend Pii's* Reparation af Krigsskader har Selskabet i det forløbne Aar kun haft s.s. *Svend Pii* i Fart fra 7. Juli til Aarets Udgang, d. v. s. i 177 Dage. Skibet har været beskæftiget i Nord- og Østersøfart og har sejlet efter Fragtævnets Direktiver til de af United Maritime Authority fastlagte Fragtrater og Betingelser.

I Tiden fra 1. Januar til 6. Juli har s.s. *Svend Pii* haft ialt 188 Havaridage og Oplægningsdage. Skibet har gennemgaaet en meget omfattende Reparation, der-

under Klassifikation og Ombygning af Mandskabsrum etc. og er nu i god Stand.

s.s. *Otto Petersen* laa, stærkt beskadiget, sænket i Norge fra 12. Januar 1945. Bjergningen, som var meget vanskelig, lykkedes ikke før i December Maaned, da Skibet førtes til Nakskov Skibsværft, hvor det nu bliver underkastet en gennemgribende Reparation samt Klassifikation og paakrævede Ombygninger og Forbedringer. Disse Arbejder haaber man at faa færdige til Efteraaret.

Siden sidste Generalforsamling har Rederiet faaet Meddelelse om s.s. *Chr. J. Kampmann's* Totalforlis under canadisk Flag i November 1942, og om s.s. *Lars Kruse's* Totalforlis under engelsk Flag i December 1943. I begge Tilfælde skyldes Forlisene Krigshandlinger, og Selskabet beklager meget, at der ved disse ulykkelige Hændelser omkom 36 Mand, hvoraf 7 danske. Den øvrige Besætnings Nationalitet er Rederiet ubekendt.

»Vendila« har saaledes i Krigsaarene mistet s.s. *Edv. Nissen* og s.s. *Lars Kruse* under engelsk Flag samt s.s. *Chr. J. Kampmann* og s.s. *Erik Boye* under canadisk Flag, repræsenterende tilsammen 15.215 Tons d.w.

Med England foreligger Aftale, hvorefter der senere vil indgaa Erstatning for Forlis og Brug, naar endelig Opgørelse og Fordeling kan foretages.

Om tilsvarende Erstatninger fra Canada ventes Forhandlinger snart at kunne optages.

Om s.s. *P. N. Damm* og s.s. *E. M. Dalgas*, som i 1941 blev beslægtet af U. S. A.s Regering, føres der Forhandlinger, som kan forventes at medføre Tilbagelevering af disse to Skibe samt Erstatning for Brug.

Som det fremgaaer af Beretningen, har Selskabet nu



Klarhed over Skibenes Skæbne, og det viser sig, at fire Skibe paa tilsammen 15.215 Tons d.w. er gaaet tabt i Krigsaarene. Tilbage er 4 Dampere paa ialt 18.125 Tons d.w., bogført til 2,8 Mill. Kr. Selskabets Reserver bestaar af lovmæssigt Reservefond 362.275 Kr., Afskrivningsfond 1.517.348 Kr. og Ekstra-Reservefond 380.969 Kr., ialt ca. 2,2 Mill. Kr.

### TORM

Dampskibsselskabet Torm har udsendt Regnskabet for 1945, ledsaget af en Beretning, hvori det hedder:

Med Krigens lykkelige Afslutning blev der igen Mulighed for at komme i Kontakt med vore Forbindelser ude i Verden og at faa Rede paa, hvilke af vore Skibe der var tilbage. Det viste sig, at af de 14 Skibe, der var beslaglagt af de allierede Magter, var ved Fjendtlighedernes Afslutning 6 endnu i Behold, deraf 4 i England og 2 i U. S. A.

Paa Grund af de specielle Farter, som vore Skibe var anvendt i, har vi ved Aarets Udgang kun faaet eet Skib tilbageleveret, nemlig s.s. *Gyda* den 27. Oktober. Af de resterende fik vi s.s. *Hilde* tilbage den 18. Januar 1946, men dette Skib var i en saa daarlig Forfatning, at dets Istandsættelse ikke vil være tilendebragt før engang i April. Af de øvrige venter vi at faa s.s. *Thyra S.* tilbage midt i April, efter at det er blevet midlertidigt repareret i England, men en gennemgribende Reparation vil senere blive nødvendig; m.s. *Helvig* skal have en saa gennemgribende Reparation, at det ikke kan ventes i Fart før til Efteraaret 1946.

Om de 2 Skibe m.s. *Gertrud* og m.s. *Ragnhild*, der var taget af U. S. A. den 12. Juli 1941, har der været ført Forhandlinger siden Maj 1945. Disse Forhandlinger er stadig ikke bragt til Afslutning, og der kan intet siges om Skibenes Tilstand eller om, hvornaar Tilbagelevering finder Sted.

Af de beslaglagte Skibe er følgende gaaet tabt: i britisk Tjeneste m.s. *Olga S.* i 1941, s.s. *Birgitte* i 1942, i brasiliansk Tjeneste m.s. *Herdis* i 1944 og i fransk Tjeneste m.s. *Almena* i 1942, s.s. *Viola* i 1941, s.s. *Estrid* i 1942, s.s. *Gerd* i 1943 og s.s. *Ingeborg S.* i 1943. Desuden har vi som meddelt i tidligere Aarsberetninger mistet i Hjemmefarten s.s. *Tekla* i 1940, s.s. *Aase* i 1940, s.s. *Freja* i 1940, s.s. *Kirsten* i 1940 og s.s. *Agnete* i 1943, og af de 24 Skibe, som Flaaden bestod af, da Krigen brød ud, er der 11 Skibe tilbage. Heri er medregnet s.s. *Gunhild*, der blev ramt af Brandbomber i Bremen Havn og sank den 18. August 1944. Skibet er siden hævet og slæbt til Svendborg Skibsværft, hvor det nu reparerer. Skaderne er meget omfattende, og Reparationen vil næppe være tilendebragt før i Slutningen af indeværende Aar.

Ved disse Krigsforlis har 36 Sømænd, heraf 30 danske, sat Livet til, og Selskabet beklager dybt det smertelige Tab af disse Sømænd.

Det i Marts 1939 ved Helsingør Skibsværft bestilte Motorskib *Tekla* blev i 1941 oplagt i København. Det undgik kun med Vanskelighed Tyskernes Efterstræbelser, blev færdigbygget efter Krigens Afslutning og gik i Fart den 22. September 1945.

Foruden 2 Nybygninger i Helsingør og Odense, som ventes leveret henholdsvis i Maj og August, har man i Slutningen af 1945 bestilt yderligere 2 Motorskibe, hvert paa ca. 4000 Tons d.w. til Levering i Foraaret 1947.

Under Forudsætning af, at man faar m.s. *Ragnhild* og m.s. *Gertrud* tilbage, vil Flaaden bestaa af følgende: Motorskibene *Tekla*, *Gertrud*, *Ragnhild*, *Helvig* og *Thyra S.* og Dampskibene *Gyda*, *Anne*, *Hilde*, *Astaug*, *Gudrun*, *Alice* og *Gunhild* foruden ovennævnte 4 Nybygninger, hvorefter vor samlede Tonnage vil andrage 56.222 Tons d.w., medens vor Flaade ved Krigens Udbrud androg 63.100 Tons d.w.

Naar Regnskabet viser et væsentligt bedre Drifts-

resultat end for 1944, skyldtes det bl. a., at der er indgaaet forskellige Tilgodehavender fra Udlandet for Tiden før 9. April 1940, og at der er krediteret Aaret den Andel af Brugsgodtgørelsen for Skibe i engelsk Tjeneste, som vedrører Aaret 1945. Aftalen med den engelske Regering omfatter tillige Erstatning for forliste Skibe. Pengene er først indgaaet i Marts 1946.

Der er endnu ingen Ordning truffet med U. S. A., Frankrig og Brasilien, som ogsaa gjorde Brug af vore Skibe under Krigen, og der kan intet siges om, hvilke Erstatninger og eventuel Brugsgodtgørelse der kan ventes at indgaa.

Pr. 31. December 1945 var ingen Erstatninger indgaaet for Skibe i fremmed Tjeneste, og disse Skibes Forliskonti er derfor opført med Skibenes bogførte Værdi.

Da der stadig er en Del Spørgsmaal over for udenlandske Regeringer og Forbindelser, som er uafklarede, fremlægges Regnskabet med fornødent Forbehold.

### DANNEBROG

Dampskibsselskabet »Dannebrog«s Aarsberetning for 1945 indledes med en Oversigt over Selskabets Tonnagetab under Krigen. Ialt er 8 Skibe paa tilsammen 30.960 Tons d.w. gaaet tabt — d. v. s. 52 pCt. af Førkrigstonnagen, der var 59.635 Tons d.w.

To Nybygninger har Rederiet faaet afleveret i 1945 — *Taarnborg* og *Dansborg* — og i Aarets sidste Maaneder har Selskabet endvidere overtaget Hansa-Nybygning Nr. 82 ved Aalborg Værft. Dette Skib, der forsynes med en Dampmaskine, som Rederiet bestilte fra Helsingør Skibsværft i Februar 1944, ventes sat i Fart i August i Aar. Med disse tre nye Skibe vil den samlede Tonnage være bragt op paa 46.400 Tons d. w.

To Begivenheder — hedder det i Beretningen — har i 1945 haft en altovervejende Indflydelse paa Driften, nemlig den tyske Beslaglæggelse af samtlige Kulbeholdninger i Januar Maaned, og de Betingelser, hvorunder Skibene sejlede efter Danmarks Befrielse. Den tyske Embargo bevirkede, at Dampskibene *Skodsborg* og *Viborg*, der laa tillastet i henholdsvis Gdynia og Stettin, blev beordret til at udlosse i tyske Havne, og at alle Selskabets Skibe maatte oplægges i forskellige danske Havne, hovedsagelig med Besætningerne om Bord. Denne Oplægning strakte sig over ca. 4 Maaned. Efter Befrielsen kom Skibene i Løbet af en Maanedes Tid i Fart under U. M. A. Bortset fra s.s. *Nordborg's* Grundstødning i Oktober har Selskabets Skibe ikke været udsat for større Havarier i 1945. s.s. *Taarnborg*, der grundstødte ved Barsebäck i Januar i Aar, er nu til Reparation ved Frederikshavn Skibsværft og ventes færdig i April Maaned.

Erstatningerne til Selskabet for de Skibe, der har sejlet i engelsk Fart, var ved Regnskabsaarets Slutning ikke indgaaet og er endnu ikke endelig fastsat og derfor ikke medtaget i Regnskabet. Herefter udestaar Rederiets Krav paa den hollandske Regering i Forbindelse med m.s. *Stjerneborg* samt Godtgørelse og Erstatning for s.s. *Aalborg*, der, efter at være beslaglagt af Storbritannien, blev overført til fransk Flag. I denne Anledning maa der, ligesom i de fem foregaaende Aar, tages Forbehold for Regnskabets Vedkommende.

Regnskabet viser et Overskud paa godt 2,2 Millioner, og der foreslaas 10 pCt. Udbytte med 560.000 Kr. Af en Oversigt over Selskabets Flaade fremgaar, at Anskaffelsesprisen for de to Nybygninger, m.s. *Dansborg* og s.s. *Taarnborg*, har været henholdsvis 5.979.080 Kr. og 2.964.661 Kr.

### A. E. SØRENSENS REDERIER

Der er afholdt Generalforsamling i 4 Rederi-Aktieselskaber, hvor Skibsreder A. E. Sørensen aflagde Beretning og Regnskab.

Rederiet »Garibaldi« giver 6 pCt. i Udbytte.

Rederiet »Ørkihus« giver med et Driftsoverskud paa 14.255 Kr. 2½ pCt. i Udbytte.

Rederiet »Svendborgsund«, hvis Overskud var 28.074 Kr., giver 6 pCt. i Udbytte.

Rederiet »Gerda« giver 6 pCt. i Udbytte.

#### FRA SVENSKKE VÆRFTER

Den 5. April søsattes fra Eriksberg Mek. Verkstad et Motorskib paa ca. 9050 Tons d.w. til Rederiet Wallenco i Stockholm. Skibet, der fik Navnet *Benguela*, har følgende Hoveddimensioner: Længde 405', Brede 56' 6", Dybde til Hoveddæk 28' 9", Dybde til Shelterdæk 38' 9", Middeldybgaende 25' 9".

Skibet har 4 Lastrum samt Dybtank til ca. 1000 Tons Olie og er forsynet med 5 Luger og 12 Stk. 5-Tons Lossebomme. To af disse kan ved ekstra Tilrigning løfte 15 Tons.

Hovedmaskineriet bestaar af en enkeltvirkende 2-Takts omstyrbar »solid injection« Dieselmotor af Eriksbergs Konstruktion, der udvikler 5400 IHK.

Skibet har Aptering for 8 Passagerer.

\*

Forleden Dag sendte Gøtaverken det kombinerede Malm- og Tankskib *Raunala*, bygget til Trafik A/B Grångesberg-Oxeløund ud paa Prøvetur.

M.S. *Raunala*, der er et Søsterskib til det tidligere leverede M.S. *Rautas*, er paa 12.100 Tons d.w. og repræsenterer en ny Type af Kombinationen Malm- og Tankskib, idet denne Type uden Forandringer f. Eks. kan tage Malm paa Udrejsen og Olie paa Hjemturen, medens de tidligere Typer kun efter en Del Forandringer m. m. kunde skifte om fra Malm til Olie. Paa *Rautas* og *Raunala* ligger Malmlasterne i Forlængelse af hinanden i Skibets Længderetning, medens Olie-lasterne er anbragt under dem og langs deres Sider, altsaa i en Slags U-Form.

Skibet har følgende Hoveddimensioner: Længde 488' 9½", Brede 59', Dybde 35' 6", Dybgaende paa Sommerfribord 27' 9". Hovedmaskineriet bestaar af en sekscylindret, enkeltvirkende 2-Takts Dieselmotor af Gøtaverkens Konstruktion, der udviklende 5200 IHK. vil kunne give Skibet en Fart paa 13½ Knob paa fuld Last.

Med M.S. *Raunala* har Værftet nu bygget 24 Skibe paa tilsammen 192.000 Tons d.w. til Grångesbergsbolaget. Heraf er 11 bygget i de sidste 5 Aar. Hertil kommer saa det 6000 Tons store Motorskib *Karesuando*, der er under Bygning paa Værftet, og som snart skal ud paa sin Prøvetur.

## PERSONALIA

### 60 Aar

Søndag den 14. April fylder pensioneret Fører i Det Østasiatiske Kompagni, Kaptajn *H. Th. S. Hansen* 60 Aar. Kaptajn Hansen gik i Land paa Grund af Sygdom i 1940 og er bosiddende i Nordby, Fanø.

Kystløjtnant af 1ste Grad i Reserven *Carlo Marius Moller Pedersen* er udnævnt til Kystkaptajn løjtnant i Søværnets Reserve fra den 1. April 1946 at regne.

### Positionsliste pr. 9. April 1946

#### D. F. D. S.

*Alabama* afg. Aalborg 1. April til Lissabon. Ventes der-til 9. April. — *Alexandra* ank. Kbh. 4. April. — *Argentina* ank. Santos 23. Marts. Derfra ca. 11. April til Rio Grande. Fra Rio Grande ca. 17. April via Las Palmas til Danmark.

— *Arizona* ank. Kbh. 4. April. Herfra 10. April til Aalborg/Nr. Sundby. — *Bolivia* ank. Kbh. 6. April. Herfra 10. April til Aalborg/Nr. Sundby og Esbjerg. Derefter til Helsingør for Dokning. — *Brasilien* ank. Kbh. 31. Marts. — *California* ank. Kbh. 4. April for Dokning. — *Delaware* afg. Huelva 6. April til Kbh. Aarhus og Horsens. — *Dronning Alexandrine* afg. Thorshavn 8. April til Reykjavik. — *Egholm* ank. Huelva 8. April. Derfra ca. 9. April via Pasajes til Kbh. — *Florida* ank. Helsingør 6. April for Dokning. Fra Kbh. ca. 12. April til New York. — *Frigga* ank. Odense 9. April. Fra Odense 9. April. Fra Aalborg 10. April til Hull. — *Halfdan* ank. Kbh. 4. April. Fra Kbh. ca. 9. April til Liverpool/Danmark. — *Harald* afg. Kbh. 4. April til Cardiff/Newport-Danmark. — *Hindsholm* ank. Liverpool 4. April. Derfra ca. 13. April til Kbh. — *Hjortholm* afg. Aarhus 28. Marts til Valencia. Pass. Dover 4. April. — *Hroar* afg. Kbh. 9. April. Fra Aarhus 10. April til Hull. — *Ivar* afg. Middelfart 9. April til Kbh. Fra Kbh. ca. 12. April til Antwerpen. — *J. C. Jacobsen* ank. Antwerpen 9. April. Derfra ca. 10. April til Esbjerg. — *Jolantha* afg. Kbh. 9. April til Nakskov/Tønsberg. — *Katholm* ank. Manchester 4. April. Derfra ca. 12. April til Kbh., Aalborg og Aarhus. — *Kentucky* afg. Swansea 3. April til Kbh. — *Knud* afg. Manchester 5. April til Kbh., Randers og Odense. — *Kronprins Frederik* ank. Kbh. 11. Marts. — *Louisiana* afg. Bahia 27. Marts via Las Palmas og Lissabon til Kbh. Ventes til Las Palmas 10. April. — *Maine* afg. New York 30. Marts. Ventes til Kbh. Red ca. 13. April. Herfra til Gdynia/Kbh. — *Margrethe* ank. Newcastle 6. April. Derfra ca. 9. April via London/Kbh. — *Marocco* ank. Kbh. 9. April. — *Paraguay* afg. Antwerpen 7. April til Middelfart og Kbh. — *Saga* ank. Kbh. 9. April. — *Skjold* ank. Kbh. 8. April. Fra Kbh. ca. 10. April til Newport/Cardiff/Swansea-Kbh. — *Svanholm* ank. Kbh. 8. April. Fra Kbh. ca. 12. April til London. — *Taarndholm* ank. Kbh. 4. April. Fra Kbh. ca. 10. April til Randers. Derfra ca. 13. April til Manchester-Kbh./Randers. — *Texas* ank. Antwerpen 6. April. Afgaar ca. 9. April til Valencia og Piræus. — *Thyra* ank. Hull 25. Marts. Derfra ca. 9. April til Kbh. — *Tomsk* ank. Kbh. 9. April. Fra Kbh. ca. 11. April til Randers og Aalborg. — *Tula* ank. Antwerpen 4. April. Derfra ca. 10. April via Rotterdam til Aarhus, Odense og Kbh. — *Tyr* henligger i Esbjerg. — *Uffe* afg. Aarhus 4. April til Liverpool. — *Uruguay* afg. Kbh. 30. Marts til New York. Ventes til New York ca. 13. April. — *Virginia* i Dok i Glasgow indtil ca. 15. Maj. — *Vistula* henligger i Kbh.

#### Dannebrog

*Dansborg* afg. Aarhus 27. Marts til Baltimore. — *Ellensborg* ank. Emden 4. April. Laster til Kbh. — *Frederiksborg* afg. Kbh. 5. April til Swansea. — *Lilleborg* ank. Emden 7. April. — *Nordborg* ank. Aalborg 20. Marts. — *Silkeborg* ank. Swansea 8. April. Laster til Aarhus. — *Skodsborg* afg. Immingham 1. April til Malaga, derefter Torrevieja/Kbh. — *Soborg* afg. Hull 6. April til Aalborg. — *Taarndborg* ank. Frederikshavn 29. Januar. — *Uranienborg* pass. Grangemouth 23. Marts til Baltimore. — *Ørneborg* ank. Helsingør 4. April.

#### Norden

*Nordfurer* afg. Rotterdam 29. Marts til Baltimore. — *Nordlys* afg. 25. Marts til Kbh. — *Nordkap* ank. Baltimore 8. April. — *Nordkyn* afg. Gøteborg 4. April til Baltimore.

#### Orient

*Astoria* afg. Marseille 9. April til Casablanca. — *Westralia* afg. Baltimore 28. Marts til Danmark.

#### Ø. K.

*Annam* ank. Esbjerg 9. April, forv. afg. 11. April til Kbh. — *Asia* pass. Scilly Isles 4. April paa Vej til Philadelphia. — *Erria* afg. Liverpool 27. Marts til St. John N.B. — *Falstria* i New York, forv. afg. 9.—10. April til Kbh. — *Fionia* pass. Kap Guardafui 3. April paa Vej til Melbourne. — *India* ank. Aarhus 4. April. — *Java* afg. Las Palmas 6. April til Sydamerika. — *Jutlandia* ank. New York 4. April. — *Kina* i Kbh. — *Korea* pass. Dover 8. April paa Vej til Pacific Kysten. — *Lalandia* i Buenos Aires. — *Malacca* ank. Long Beach, Kalifornien, 7. April, forv. afg. 13. April til San Francisco. — *Manchuria* pass. Rio de Janeiro 5. April paa Vej til La Plata. — *Meonia* i Nakskov. — *Mongolia* afg. Bangkok 5. April til Manila. — *Selandia* pass. Finisterre 7. April paa Vej til Le Havre.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33, KØBENHAVN K

Abonnement  
Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør:  
KAY JUNGEBSEN

Telefon \*Central 17030  
samt paa alle Postkontorer

# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

NYBYGNINGER

SKIBS- MASKIN- OG  
KEDELREPARATION

## Aalborg Værft A/S

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

## SKULD

Siftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY  
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING  
STRIKEFORSIKRING

Amallegade 33  
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

## PENSIONS FORSIKRINGS ANSTALTEN A/S



HAMMERENSGADE 6  
KØBENHAVN K. - C. 7809

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

## MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K  
Telefon: 9246

Telegramadr.:  
MONTANAKUL

Brug **Holzappel's**  
**International**  
Skibsfarver  
til INDEN- OG UDEBORDS  
DANSK ARBEJDE  
Øresundsvej 141. Telefon 5801.  
Amager 1483. København S.

## TUBORG



GRØN  
eller  
RØD



Viking  
Kompasser  
Viking  
Loddemaskiner  
Chronometre  
Sekstanter  
Marinekikkerter

Indehavere  
**SØLVER & SVARRER**  
Norsk statsaut. Kompassrettere  
Forlang ill. Katalog

## CHR. SALVESEN & Co.

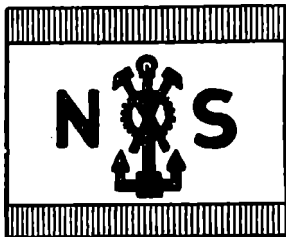
ETABLERET 1846

TEL. ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. LEITH. GRANTON.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



## NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV • DANMARK  
NYBYGNINGER  
OG  
REPARATIONER

Beddinger for Skibe indtil 520' Længde  
Flydedok » » » 14500 Tons D.W.  
Ophalerbedding » » » 800 » »  
Telegram-Adr.: »SKIBSVÆRFT«. Telefon: STAT 3.

*Den* store Succes

**CARLSBERG  
GRAPE-TONIC**

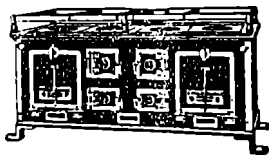


*Tegn Deres  
Forsikringer  
i*

## SKANDINAVIA

Kongens Nytorv 6, København K.  
Telefon Central 9316



**BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S**

HOLBLADSGADE 47  
KØBENHAVN S.

*Kabys = Komfurer  
til Kul og Olie*

Forlang Katalog Tit. C. 1630

A/S

**EM. Z. SVITZERS BJERGNINGS ENTREPRISE**

KVÆSTHUSGADE 1, KØBENHAVN K

TELEFON CENTRAL 5195  
UDENFOR KONTORTID CENTRAL 5195 A  
TELEGRAMADRESSE: SVITZERSALVAGE

**Dampskibsaktieselskabet****„Progress“**

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-Adr. »Marlusone

Telefon Central 12057

**DANSKE SKIBSMÆGLERE****ASSENS****ALFRED LARSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER  
**ASSENS**

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

**KOLDING****A. GJØRDING'S EFTF.**

SVANE & GJØRDING

Statsautoriserede Skibsmæglere

**KOLDING**

BEFRAGTNING :- KLARERING :- SPEDITION :- ASSURANCE

AGENT FOR DEN KJØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810—1811

**BANDHOLM****ALFR. HOVMAND**

SKIBSMÆGLER

**BANDHOLM**

Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:  
»HOVMAND«

**MARIAGER****P. RUDBECK-LARSEN • MARIAGER**

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

*Statsautoriseret Skibsmægler*

Telf.: Cementcentralen Nr. 1

Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114

Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“

Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

**FAABORG****P. A. NIELSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLER  
BEFRAGTNINGSFORRETNING  
SPEDITION — ASSURANCE

**FAABORG**

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 8 & 608

**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“

**SVENDBORG****E. W. v. d. HUDE & SØN**

Etableret 1852

A. THEJLL

Etableret 1852

Edsv. Skibsmæglere

**SVENDBORG**

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

Telegr.-Ad.  
»Hude«  
Svendborg

**KALUNDBORG****JØRGEN SCHULTZ**

Statsautoriseret Skibsmægler

**KALUNDBORG**

Lloyds Agent

TELEFON  
NO. 4. 601.

TLGR. ADR.  
SCHULTZ

**A. E. SØRENSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**SVENDBORG**

TELEGRAM-ADR.: SHIPPING  
THE BOE CODE

TELEFONER: 1151—955  
PRIVAT: 1551

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 16

FREDAG 26. APRIL 1946

53. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### HANDELSFLAADENS GENOPBYGNING

Genrejsningen af Handelsflaaden er en national Op-gave, som maa løses og løses hurtigt, fastslog Direktøren for Dansk Dampskibsrederiforening, *Eilert Maegaard*, i et overmaade instruktivt Foredrag, som han holdt den 10. April i Handels- og Kontoristfor-eningen i København i Overværelse af en stor og repræsentativ Forsamling.

Direktør *Maegaard* indledte sit Foredrag med at omtale den internationale Skibsfartssituation ved Krigsudbruddet og gik derpaa, efter at have opridset Krigens Virkninger paa Tonnagen gennem Sænkninger og Nybygninger, over til at gøre Rede for de danske Tab og for Mulighederne for at erstatte dem, og omtalte herunder, at den danske Handelsflaades Brutto-Fragtlindsejling under den anden Verdenskrig ikke var halvt saa stor, som den vilde have været, om Landet ikke var blevet besat af Tyskerne. Ved Krigsforlis mistede Landet Halvdelen af sine Skibe, og den nu saa bydende nødvendige Genopbygning af Flaaden hæmmes i høj Grad af Materiale-mangel og Travlhed paa Værfterne og ikke mindst af de høje Byggepriser, der staar i et skrigende Misforhold til de Beløb, som Rederierne faar udbetalt i Erstatning for mistede Skibe eller i Brugsgodtgørelse for de Skibe, der under Krigen sejlede i allieret Tjeneste.

Af Hensyn til Handelsflaadens beskæftigelsesmæssige Betydning og valutaskabende Evne, der fremgaar af den Kendsgerning, at Skibsfarten før Krigen indirekte og direkte beskæftigede 50,000 Mand og aarligt indsejlede netto 150 Mill. Kr. i fremmed Valuta, er det derfor meget ønskeligt, at Rederierne faar Ret til hurtig, skattefri Afskrivning af Nybygninger, og at der i det hele føres en lemfældig Skattepolitik overfor Skibsfarten, hvorimod Skibsfartens Mænd nu som tidligere var afgjorte Modstandere af en direkte Statsstøtte til Erhvervet.

Under en Omtale af Forholdene efter Befrielsen redegjorde Direktør *Maegaard* derefter for UMA's Virksomhed og understregede, at selv om denne Institution var ophævet den 2. Marts i Aar, eksisterer Fragnævnet stadigvæk, og der er intet, der tyder paa, at det snart skal opløses. Dette Nævn bestemmer bl. a., at mange af vore store, kostbare Liniebaade skal bruges til Hjemtransport af relativt billige Massefragter som Kul og Foderstoffer, men denne Anvendelse af Skibene staar i Vejen for Rederiernes Bestræbelser for at genvinde deres tidligere Plads i de internationale Ruter.

Før Krigen blev de tre Fjerdedele af vor Handelsflaades Fragtindtægter indsejlet i Fart mellem fremmede Lande, altsaa til Fragter, vi ikke selv kunde øve nogen Indflydelse paa, og hvis vi skal kunne genvinde dette Marked, maa vi passe paa, at vore Udgifter ikke kommer til at ligge væsentligt over de øvrige søfarende Nationers.

»Skibsfarten er et udpræget Konjunkturerhverv,« sluttede Direktør *Maegaard*, »hvor kortvarige Perioder af Højkonjunktur veksler med langvarige Nedgangsperioder. Statistisk Departement har udregnet danske Rederiers Gennemsnitsudbytte i Perioden 1931—39 til 5,6 pCt. af Aktiekapitalen og for Perioden 1922—39

til ca. 4 pCt., altsaa omtrent som Obligationsrenten. Hvis dette er for lidt til at vække Kapitalens Interesse for en Genopbygning af Handelsflaaden, vil jeg pege paa, at danske Sømænd, Redere og Skibsbyggere stadig horer til de dygtigste i Verden, og at tre store Konkurrenter, Tyskland, Italien og Japan, i hvert Fald foreløbig er forsvundet fra det internationale Fragtmarked. Hvis vi blot kan faa Midler til at komme rigtig i Gang igen, saa skal dansk Skibsfart nok klare de Skær, der i Øjeblikket truer forude, som den har klaret saa mange andre Skær i svundne Tider!«

### M.S. SELANDIA HJEMME IGEN

1ste Paaskedag Kl. ca. 11 ankom Ø. K.s Motorskib *Selandia* til Frihavnen efter at have været borte fra Danmark lige siden den 6. December 1939, og det blev naturligvis modtaget med stormende Begejstring af den store Skare af Mennesker, der havde samlet sig paa Kajen.

Blandt de ventende paa Kajen var Kronprins *Fredrik*, der sammen med Prins *Axel* var mødt for at tage mod Skibet, og fra Det Østasiatiske Kompagni saas endvidere Direktør *Hakon Christiansen* og Skibsinpektør, Kaptajn *Tillisch*. Skibet blev hilst med Hurra- raab, og da Landgangen var klar, gik de kongelige Højheder ombord. Kronprinsen hilste paa Skibets Fører, Kaptajn *Væring*, som han kendte fra sin Rejse med »Fionia« til Østen for Aar tilbage, og Prins *Axel* bød paa Kompagniets Vegne Kaptajnen velkommen og takkede ham, fordi han havde bragt »Selandia« vel hjem igen efter de mange Aars Fravær fra Hjemlandet.

Kaptajn *P. I. V. Væring*, der har været Skibets Fører fra det forlod Danmark og nu atter ligger herhjemme, fortæller, at »Selandia« den 9. April 1940 laa i Saigon, hvor det blev beslaglagt af Franskmændene. Et Par Maaneder efter kom Skibet til Cape Town, hvor det blev overtaget af den sydafrikanske Rege- ring og indsat i Krigstransporterne.

Paa dets mange Rejser i disse Aar har der ganske naturligt været mange farefulde Situationer, men Skib og Besætning slap godt fra det, ikke mindst paa Grund af dets Hurtighed. Paa disse Rejser har Skibet transporteret forskellig Krigsudrustning, Ammunition m. m., og mange Tusinde Soldater har sejlet med det danske Motorskib, der ialt har tilbagelagt en Strækning paa rundt regnet en kvart Million Sømil i Krigstransport-Tjenesten.

Ved Hjemkomsten hertil er, foruden Kaptajn *Væring*, en Del af den danske Besætning, der mønstrede ud i 1939, med hjem. Dog savnes Trediestyrmand *Kaj Høyer*, der under Krigen gik ind i R.A.F. og mistede Livet under et Angreb paa Milano.

### M.S. HELVIG

Torm's Motorskib *Helvig* er ankommet til Værftet i Helsingør. Skibet kom direkte fra England og har under hele Krigen været i allieret Tjeneste og var, da Freden kom, i Færd med at blive ombygget til Hjælpekrydser. Inden Afleveringen havde Englænderne omtrent bragt Skibet tilbage til dets oprindelige Skikkelse, og Helsingør Skibsværft skal nu ordne Res- ten.

## Fra Aarsberetninger og Regnskaber.

### A. P. MØLLERS REDERIER: 18 pCt.

Akts. Dampskibsselskabet Svendborg og Dampskibsselskabet af 1912 Akts. har afsluttet deres Regnskaber for 1945.

Regnskabet for Tank- og Ruteskibe i Interessentskab med solidarisk Ansvar mellem de to Selskaber viser incl. Indtægter vedr. tidligere Aar 1,543,382 Kr. et Overskud paa Kr. 5,573,554; naar herfra trækkes ordinær Afskrivning paa Skibene samt ekstraordinær Afskrivning paa nye Skibe, tilsammen 3,995,223 Kr., fremkommer et Nettooverskud paa 1,578,332 Kr., hvoraf 500,000 Kr. overføres til Regnskabet for Dampskibsselskabet af 1912 Akts. og 500,000 Kr. til Regnskabet for Akts. Dampskibsselskabet Svendborg. Resten, 578,332 Kr., foreslaas overført til næste Aar.

Akts. Dampskibsselskabet Svendborgs eget Regnskab, incl. Overførsel fra 1944 277,395 Kr., Indtægter vedr. tidligere Aar 655,774 Kr. og 500,000 Kr. overført fra Regnskabet for Interessentskabet, udviser et Overskud paa Kr. 1,476,149 Kr. I Udbytte til Aktionærerne foreslaas udbetalt 745,200 Kr., til de Kommitterede 25,000 Kr., til Konto for Skatter foreslaas henlagt 200,000 Kr. og til Fond for frivillige Understøttelser, Pensioner etc. 200,000, hvorefter Restbeløbet, 305,949 Kr., foreslaas overført til næste Aar.

Dampskibsselskabet af 1912 Akts. eget Regnskab, incl. Overførsel fra 1944 458,106 Kr., Indtægter vedr. tidligere Aar 705,297 Kr. og 500,000 overført fra Interessentskabet, udviser et Overskud paa 2,967,783 Kr. I Udbytte til Aktionærerne foreslaas udbetalt 1,080,000 Kr., til de Kommitterede 15,000 Kr., til Klassifikations- og Reparationsfond foreslaas henlagt 300,000 Kr., til Konto for Skatter 500,000 Kr. og til Fond for frivillige Understøttelser etc. 300,000 Kr., hvorefter Restbeløbet 772,783 Kr. foreslaas overført til 1946.

Dampskibsselskabet Svendborg har en Aktiekapital paa 4,140,000 Kr. og Dampskibsselskabet af 1912 6,000,000. De anførte Udbytter svarer altsaa til 18 pCt. af Aktiekapitalen. Sidste Aar var Udbyttet i begge Selskaber 10 pCt.

### FORENEDE BUGSERSELSKAB 8 PCT.

Bestyrelsen for Akts. *Det forenede Bugserelskab* meddeler, at Aarets Overskud, efter Afskrivninger til Beløb 36,799 Kr. har fundet Sted, andrager 55,238 Kr., hvortil kommer Overførsel fra 1944: 1002 Kr.

Det samlede Beløb, 56,240 Kr., foreslaas fordelt som følger: Udbytte 8 pCt. samt Tantième 51,200 Kr. og Overførsel til 1946: 5040 Kr.

For 1944 var Overskudet 47,826 Kr., efter at der var foretaget Afskrivninger til Beløb 36,800 Kr., og der blev ligesom i Aar udbetalt 8 pCt. Udbytte til Aktionærerne.

### KØBENHAVNS FRIHAVN A/S

Bestyrelsen for *Kjøbenhavns Frihavns-Aktieselskab* meddeler, at den vil foreslaa den kommende Generalforsamling, at der af den Aktionærerne tilfaldende Del af Forhøjelsen af Fartøjsafgifter for 1945, 4,268,53 Kr. plus det paa Aktionærernes Konto pr. 31. December 1945 staaende Beløb, 103,511,62 Kr., intet Udbytte udbetales, men at Beløbet, 107,780,15 Kr., hensættes paa Aktionærernes Konto til Skat og senere Disposition. Der er intet henlagt til Reservefonden.

### »DANIA«

Dampskibsselskabet »Dania« har holdt ordinær Generalforsamling under Ledelse af Bestyrelsens Formand, Skibsreder *H. A. Hansen*. Den korresponderende Reder, Konsul *Chr. Andresen*, indledte sin Beretning med Mindeord over Grosserer *Ernst Meyer*,

der i mere end 35 Aar havde været Medlem af Bestyrelsen, deraf de sidste 10 Aar før sin Død i August i Fjor som dens Formand; samt over afdøde Direktør *Herman Heilbuth*, der i over 40 Aar indtil for tre Aar siden havde haft Sæde i Bestyrelsen.

Konsul *Andresen* forelagde derefter Aarsberetningen og Regnskabet:

Ved Danmarks Befrielse i Maj 1945 viste det sig, at Selskabet kun havde to Skibe tilbage, nemlig s.s. *Tovelil* og s.s. *Cyril*. Begge disse Skibe blev tilbageleveret Selskabet i Slutningen af September, og begge var i nogenlunde god Forfatning. s.s. *Elie*, som mincspængtes i November 1944 i Østersøen, har det desværre ikke været muligt at bjerge. s.s. *Birgit*, som i 1942 blev beslaglagt af Tyskerne i Marseilles, figurerer stadig i Regnskabet, selv om der er al Sandsynlighed for, at Skibet er gaaet tabt.

For at udnytte en lille Oliebeholdning har Rederiet ligesom i 1944 haft et lille Motorskib *Bygholm* i Timecharter i nogle Maaneder. Siden Oktober 1945 har s.s. *Tovelil* og s.s. *Cyril* været beskæftiget i Nord- og Østersøfarten, og har sejlet tilfredsstillende. Fortjenesten paa disse Rejser samt Godtgørelsen fra England for Aaret 1945 er medtaget i Aarets Regnskab, selv om det engelske Tilgodehavende endnu ikke er indgaaet ved Regnskabs Afslutning.

Selskabets Tilgodehavende hos de engelske Myndigheder for Aarene 1940—44 har endnu ikke kunnet opgøres endeligt og er derfor ikke medtaget, men Resultatet vil antagelig vise sig i Løbet af 1946.

Generalforsamlingen godkendte Beretningen, Regnskab og Overskudets Fordeling. Ligeledes godkendes det, at Grosserer *P. T. Nielsen* er indtraadt i Bestyrelsen i Stedet for afdøde Grosserer *Ernst Meyer*.

Skibsreder *H. A. Hansen* tog derefter Ordet: »Der skal foregaa visse Forandringer indenfor Selskabet, idet Konsul *Andresen* ønsker at trække sig tilbage fra selve Direktionen fra den 1. Juli, og Meningen er, at den daglige Ledelse herefter skal overgaa til hans to Sønner, *Alexis* og *Cyril Andresen*. Den sidstnævnte er for Tiden Medlem af Bestyrelsen, men kan herefter ikke bibeholde dette Hverv, og jeg vil derfor foreslaa, at Konsul *Andresen* i hans Sted indtræder i Bestyrelsen den Dag, han trækker sig tilbage som korresponderende Reder.«

Ogsaa dette Forslag blev enstemmigt tiltraadt.

### DET DANSK-FRANSKE D/S

Det Dansk-Franske Dampskibsselskab har udsendt sin Aarsberetning.

Efter 9. April 1940 overgik 4 af Selskabets Skibe til britisk Register, og senere kom endnu 2 Skibe til, der under den første Krigsperiode havde henligget i neutrale Havne. Af disse 6 Skibe er 3 gaaet tabt, nemlig *Lifland* og *Holland* og *Grønland*.

Af de tilbageværende 3 Skibe blev *S/S Skaane* tilbagegivet Selskabet i September Maaned, medens *M/S Bornholm* først blev frigivet omkring Midten af December og saaledes i 1945 ikke har kunnet indsejle nogen Fragt i Selskabets direkte Tjeneste, og det tredje Skib, *M/S Slesvig*, har været og er stadig i de britiske Myndigheders Tjeneste som Forsyningsskib i Østen. Som det fremgaar af Regnskabet, har man a conto den Brugsgodtgørelse, som vil blive erlagt fra engelsk Side, optaget 1.000.000 Kr. i Regnskabet, idet man maa regne med, at der i indeværende Aar vil kunne foretages endelig Afregning, hvorefter Restbeløbet kan optages i det næste Aarsregnskab.

Som tidligere meddelt blev Motorskibet *Irland* og *Bretagne*, der laa henholdsvis i Peru og Argentina, solgt til disse Lande, men med Tilbagekøbsret, som imidlertid, efter at Forbindelsen blev genoptaget, er

## Ugens Fragtberetning.

Der er ikke sket større Ændringer paa de internationale Fragtmarkeder siden vor sidste Beretning. UNRRA, som er en af de i Øjeblikket største Befragtere i de frie Markeder er stærkt presset for Tonnage i adskillige Trades, hovedsagelig Levnedsmidler fra den vestlige Halvkugle til forskellige europæiske Destinationer. Hvor alvorlig Levnedsmiddelsituationen er mange Steder i Europa fremgaar af, at UNRRA, for at trække Tonnage til River Plate for Lastning til Vestitalien/Dalmatien eller Grækenland, foruden at betale den gængse Rate, der er 91/- Basis Buenos Aires/1 Lossehavn Vestitalien, desuden er villig til at betale \$1,000 pr. Dag for Ballastturen fra europæisk Havn til River Plate for store hurtige Motorskibe eller Oliebrændere; Betingelsen herfor er imidlertid, at Skibene kan give senest Maj Lastning i Plate.

Som ovenfor nævnt er Forholdene paa de oversøiske Markeder stort set uden større Ændringer. Den amerikanske Kulstrejke udøver naturligvis en vis Indflydelse paa de hjeingaaende Forretninger fra Staterne og Canada, hvor adskillige Skibe, deriblandt ogsaa flere danske, har faaet deres Kulcertepartier annullerede og har maattet søge anden Beskæftigelse, men hvis der kan skaffes Bunkerkul, er der mere end tilstrækkelig Beskæftigelse hjemover. Fra Northern Range er der stadig mange Ladninger paa net-terms til Cont. B/H. range til den uforandrede Rate af ca. 22½—23 Cts., og fra St. Lawrence noteres mange Havrelaster for UNRRA's Regning til saavel polske som til Middelhavshavne. Raten ligger omkring \$19, men prompt Tonnage kan antagelig faa noget mere. Iøvrigt er der for engelsk Regning igen sluttet adskillige Skibe for Sukker fra Cuba til UK., ligesom Fransk-mændene ogsaa har taget en enkelt Baad for saadan Forretning.

Foruden for de ovenfor nævnte UNRRA-Forretning

ger fra River Plate søges der Tonnage for Korn til Nordafrika/Spanien/Portugal/Frankrig og Belgien/Holland, men det kniber ganske naturligt for disse Befragtere at konkurrere med UNRRA. For svejtsisk Regning indikeres Buenos Aires/Antwerpen 75/-, men der synes lidt Haab om at faa Tonnage til denne Rate, da Belgierne sidst har betalt 80/-, som de synes villige til at gentage. Tonnage har været tilbudt franske Befragtere til 90/ fra n. a. San Lorenzo til Bordeaux/Dunkirk range til 90/-, uden at Befragterne reagerede.

Fra Sydafrika noteres der stadig en lang Række Kul-laster til forskellige Destinationer til uforandrede Rater, ligesom der ogsaa er Efterspørgsel efter Tonnage for Malm fra Durban til Northern Range til \$10.50.

Udgaende Forretning fra Europa er det stadig smaat med. 6500 Ts. Kul Immingham/Malta sluttedes for det engelske Admiralitet til 15/- med fri Losning.

De europæiske Markeder er stadig jævnt aktive. Østersømarkederne er endnu ikke kommet rigtig i Gang endnu, men det kan ikke vare mange Uger, før disse Markeder lever op igen. Kulfarten fra England, Emden og Polen til Danmark fortsætter uden større Ændringer.

Paa Timechartermarkedet har der været en ikke ubetydelig Aktivitet. Som nævnt ovenfor har den amerikanske Kulstrejke medført, at adskillige Baade har faaet deres Kulcertepartier annullerede og derfor har maattet slutte for anden Forretning. Dansk Motorskib er saaledes sluttet for Transatlantisk Rundtur, Levering og Tilbagelevering USNH. til \$5, og en ca. 6500 Ts. Oliebrænder er sluttet for en Vestindisk Rundtur til \$4.75. Norsk Dieselskib er sluttet for ca. 12 Maaneder til amerikanske Befragtere til \$4.90, Levering og Tilbagelevering USNH., og for engelsk Regning er sluttet 10.400 Tonner Damper for ca. 6 Maaneder, Levering og Tilbagelevering UK. til \$4.

frafaldet mod Godtgørelse i Form af en Forhøjelse af Købesummerne.

Da Selskabet ved Fjendtlighedernes Ophør kun havde 3 Skibe tilbage, har man, for hurtigst muligt at faa Flaaden genopbygget, i December Maaned fra A/S af 6. Februar 1943 overtaget 2 Kontrakter med henholdsvis Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri A/S og A/S Burmeister & Wain for Færdigbyggelsen af 2 af de saakaldte Hansa-Skibe paa ca. 5100 Tons d.w. hver. Disse Skibe, der forventes at blive leveret i August resp. November Maaned, forsynes med Dieselmaskin-Anlæg af nyeste Konstruktion og fuldendte iøvrigt i enhver Retning efter egen Specifikation.

I 1946 har man yderligere købt 2 Hansaskibe af samme Størrelse, men med Dampmaskiner, hvoraf det ene siden Slutningen af Januar har sejlet for Selskabets Regning, medens det andet skulde blive afleveret fra Værftet i Slutningen af denne Maaned.

### Pacific

Dampskibsselskabet Pacific har nu udsendt sin Aarsberetning, i hvilken det bl. a. hedder: Aaret 1945 bragte Afslutningen paa den lange og frygtelige Krig, som ogsaa ramte vort Selskab haardt, idet der ved Krigens Ophør kun var et Skib i Behold af de 6, som Selskabet ejede ved Krigens Udbrud i 1939.

s.s. *Paris* var oplagt i omtrent første Halvdel af Aaret, og efter at have gennemgaaet visse Reparationer gik dette Skib i Fart den 27. Juni. s.s. *Prins Knud*, som blev beslaglagt af England den 9. April, blev den 27. Novbr. 1945

atter frigivet og tilbageført til dansk Register. Efter Tilbageleveringen blev Skibets Navn af praktiske Grunde ændret til s.s. *Oslo*. Inden Skibet atter gik i Fart, gennemgik det en midlertidig Reparation, men det maa ved Lejlighed underkastes en omfattende Reparation, da det har lidt en Del under den engelske Beslaglægning.

Selskabet har tegnet Kontrakt om Overtagelse af et af de saakaldte Hansaskibe, nemlig et Dieselmotorskib paa ca. 5000 Tons d.w. Dette Skib kan ventes færdigt i Slutningen af Aaret 1946.

### Orient

Dampskibsselskabet Orient har nu udsendt sin Aarsberetning for Aaret 1945, hvoraf det fremgaar, at alle seks Skibe, som Selskabet havde ved Krigens Begyndelse, har været beslaglagte af de allierede, idet Motorskibene *Tacoma*, *Tasmania* og *Westralia* har sejlet for den engelske Regering, *Astoria* for den australske og *Columbia* for den amerikanske Regering.

Af disse Skibe er følgende gaaet tabt: m.s. *Tacoma* sænket i Dakar den 24. September 1940, m.s. *Olympia* minesprængt i det sydlige Atlanterhav den 24. Februar 1942, m.s. *Columbia* torpederet i Atlanterhavet den 30. August 1942 og m.s. *Tasmania* torpederet i Atlanterhavet den 30. Oktober 1942. Ved disse Krigsforlis har 4 danske Sømand mistet Livet. Selskabet beklager dybt disse Tab.

m.s. *Astoria* og m.s. *Westralia* er først tilbageleveret henholdsvis den 22. December 1945 i Australien og den 4. Marts 1946 i England. Heller ikke i 1945 har saaledes nogen af Skibene sejlet for Selskabets Regning.

Selskabet har ingen Nybygningskontrakter.



## FORENINGEN TIL SØFARTENS FREMME

Paa Generalforsamlingen i »Foreningen til Søfartens Fremme« oplyste Formanden, Kommandørkaptajn, Baron *Niels Iuel Brockdorff*, at Firmaet *Højgaard & Schultz* har indstiftet et Legat paa 200,000 Kroner, hvis Rente i Aar skal uddeles med 10,000 Kroner. I Henhold til Fundatsen er Midlerne i første Række tænkt som økonomisk Hjælp til Børn af Søfarende, som har sat Livet til under Udøvelse af deres Gerning paa Havet under den anden Verdenskrig.

Hjælpen skal fortrinsvis ydes som Støtte til de Paa-gældendes Uddannelse og i første Række til unge Mænd, hvis Ønske det er at uddanne sig til Erhverv indenfor Søen af enhver Art. Hjælpen ydes i maanedlige Rater eller med et Beløb en Gang for alle. Ansøgninger stiles til Sekretariatet for Foreningen, Havnegade 55, og de skal være ledsaget af fyldestgørende Oplysninger om Uddannelse o. s. v.

Videre oplyste Baronen, at man snart kan vente nogle Film, der har til Opgave at propagandere for Søfartserhvervet.

Om den nye Navigationsskole i København udtalte Baron *Iuel Brockdorff*, at Foreningen havde set paa en Grund Syd for Skovshoved Havn til 1½ Million Kroner.

Paa Forespørgsel om Uddannelsen af vore Søfolk svarede Afdelingschef i Handelsministeriets Søfartskontor, *Ove Nielsen*, at han ventede, at der paa Søfartskonferencen i Seattle til Sommer vilde blive truffet en international Bestemmelse om Matrosuddannelsen.

Det godkendtes paa Generalforsamlingen, at Bestyrelsen har konstitueret sig med Direktør *Hakon Christiansen*, Ø. K., som Bestyrelsesmedlem i Stedet for Skibsreder *Knud Lauritzen*, der har ønsket at træde tilbage.

## DEN SVENSKKE TRANSKONCERN

Det svenske Rederi A.-B. Transatlantic har udsendt sin Aarsberetning for Aaret 1945, hvori det bl. a. hedder: Selskabet har i 1945 bestilt to Lastmotorskibe paa hver ca. 9000 Tons Lasteevne med en beregnet Fart paa 19½ Knob paa fuld Last ved Götaverken. Begge Skibe er bestemt til Australien-Ruten. Selskabet har endvidere ved Eriksbergs Mek. Verkstad A.-B. bestilt et Søsterskib til de ved dette Værft tidligere bestilte Motorskibe paa ca. 6300 Tons Lasteevne og med en beregnet Fart paa 16½ Knob, bestemt til Ruten paa Sydafrika. Alle de tre nybestilte Skibe skal indrettes til Frugttransport.

Selskabets Flaade er under Aaret blevet forøget med de tre Nybygninger: m.s. *Wangaretta* og m.s. *Boogabilla*, hver paa 9270 Tons d.w., fra Götaverken og m.s. *Mongabarra* fra Eriksberg. Det Rederi A.-B. Trans-Ex tilhørende Skib af samme Navn er tidligere blevet solgt til Norge, og Rederiet Trans-Ex skal derpaa helt afvikles i den nærmeste Fremtid.

Transatlantics Flaade omfattede ved Aarsskiftet 17 Skibe paa tilsammen 126.905 Tons d.w. og med en Gennemsnitsalder paa 5 Aar 3 Maaneder. Transpacific raadede samtidig over 6 Skibe paa tilsammen 52.110 Tons d.w. med en Gennemsnitsalder af 7 Aar 9 Maaneder. Disse 23 Skibe, hvis Gennemsnitsalder saaledes er 5 Aar 11 Maaneder, er bogført til en Krone Stykket.

Desuden havde Transatlantic 6 Nybygninger paa ialt 39.000 Tons d.w. i Ordre og bogførte til 21,6 Mill. Kr. eller ca. 554 Kr. pr. Tons d.w.

## POLSK SKIBSMÆGLER-TARIF

Det polske Skibsmægler-Forbund har med Approbation af de polske Skibsfartsmyndigheder fastsat følgende Tariffer for Dampskibe, Motorskibe, Sejlskibe og søgaende Lægtre i polske Havne:

pr. cbm.

1. Op til 1500 cbm. net. .... Sw. Fracs. 0,28  
For overskydende Tonnage fra  
1500 til 3000 cbm. net. .... — 0,21  
3000 til 5000 cbm. net. .... — 0,14  
over 5000 cbm. net. .... — 0,07
2. Afgifterne erlægges begge Veje, ind- og ud-gaaende.
3. Skibe med »compound cargo« betaler en yderligere Afgift paa 25 pCt.
4. Skibe, der ankommer eller afgaar i Ballast eller tomme, betaler kun den halve Afgift for Ind- eller Udklarering.
5. Skibe med Partladning ikke over Halvdelen af deadweight eller Kubik eller Standard Lasteevnen betaler kun halv Afgift.
6. Skibe, der anløber for Bunkers, betaler ¼ af Afgiften.
7. Skibe, der ankommer med Malmlast eller afgaar med Kul- eller Kokslaster, betaler kun ⅔ af Afgiften. Reduktionen i Pkt. 4 kommer ikke til Anvendelse i dette Tilfælde.
8. Minimumsafgiften for lastede Skibe er Sw. Fracs. 80, for Skibe i Ballast Sw. Fracs. 40, begge Veje.
9. Slæbebaade med Lægtre paa Slæb betaler Minimum Sw. Fracs. 80 for Indklarering og det samme for Udklarering.
10. Skibe, der ikke anløber i merkantile Øjemed, betaler ¼ af Afgiften.
11. Kommission for »collecting freight«: ¼ pCt. for Stykgods, ½ pCt. for »compound cargo«.
12. Kommission for Udlæg: 2 pCt. for hver paabegyndt Maaned efter Udlægsdatoen, forudsat at Beløbet ikke er blevet indbetalt inden en Maaned efter Udlægget.
13. Ovennævnte Afgifter angaar ikke Skibe i regulær Ruteart.

Disse Afgifter og Betingelser er baseret paa de øjeblikkelige Arbejdsløninger og officielle Tariffer og Afgifter, og vil derfor blive ændrede, saafremt nogen af ovennævnte Faktorer ændres.

## Rederiet J. Lauritzen køber Skib

Rederiet J. Lauritzen har gennem Firmaet Otto Danielson af Dampskibsselskabet »Norden« købt Dampskibet *Nordlys*. Overtagelsen finder Sted i disse Dage, og Dampren afgaar i Slutningen af denne Uge i Ballast til Amerika.

## SKIBSSKRUER

af

Bronce, Staal og Støbejern

## SV. DYHR

Øresundsvej 140

København S

Telefon: C. 8901

## S. A. THE ENGINEERING CO.

## Skibsreparationer

10, Rue des Indes  
Telegr.Adr.: EngineeringANTWERPEN  
Tlf. 359 90 & 342 07

## KØBENHAVNS HAVN

Københavns Havnevesen har udsendt *Statistiske Oversigter over Skibsfart og Vareomsætning paa København* udarbejdede af H. N. Skade. Statistiske Oversigter er jo i al Almindelighed ikke den aller-mest interessante Lektüre at give sig i Lag med, men Havnevesenets nu udsendte Værk danner en behagelig Undtagelse fra denne ellers almengyldige Regel, ikke mindst, fordi det som i en Nøddeskal giver et tydeligt Billede dels af de sidste Aartiers maritime Udvikling herhjemme og da i Særdeleshed i København og dels af Besættelsens snærende Afspærring fra den Verden, der ligger vestfor Danmark, og som tidligere var saa vigtig en Arbejdsplads for dansk Skibsfart og Handel.

Værket er delt i en Indledning, hvori der gives Sammen drag og Kommentarer til de efterfølgende Tabeller, og syv i tabellarisk Form opstillede Afsnit. I Afsnit I behandles Besejlingen og Vareomsætningen i Havnen, og det fremgaar heraf, at den indgaaende Reg. Tonnage i 1940, det første Krigsjaar, faldt til ca. en Fjerdedel af det hidtil normale, fra ca. 8 Mill. Nettoregistertons til omkring 2 Mill. for derefter at holde sig ret uforandret paa dette Niveau gennem Krigs-aarene. Det fremgaar endvidere af de i Afsnittet op-givne Tal, at det danske Flags Andel i Besejlingen af København steg under Krigen fra 55—60 pCt. til 70—75 pCt. af de samlede Besejlinger. Ogsaa Tabel 3, der viser Godsomsætningen over Københavns Havn, er god at faa Forstand af. I 1938 androg denne Godsom-sætning saaledes 6,597,000 Tons, hvoraf Omsætningen med Udlandet var 5,244,000 Tons, medens den i 1944 var nede paa 3,372,000 Tons, hvoraf 1,931,000 Tons med Udlandet.

Afsnit II, der omhandler Handelsflaaden i Køben-havn, belyser overordentligt instruktivt bl. a. den københavnske Handelsflaades Udvikling gennem den sidste Menneskealder, hvor Kampen mellem Motor og Damp tog Fart. I nedenstaaende Oversigt vises den københavnske Tonnages Fordeling paa henholdsvis Damp-, Motor- og Sejlskibe paa forskellige Tids-punkter.

	1911		1924		1938		1943	
	Reg. Tons netto	pCt.	Reg. Tons netto	pCt.	Reg. Tons netto	pCt.	Reg. Tons netto	pCt.
Dampskibe ..	347,624	95,5	369,956	76,6	197,953	44,4	145,771	42,0
Motorskibe ...	933	0,3	102,729	21,3	247,059	55,5	201,165	57,9
Sejlskibe ....	15,291	4,2	10,245	2,1	263	0,1	263	0,1
Tilsammen ...	363,848	100	482,930	100	445,275	100	347,199	100

Afsnittets Tabel 2 viser iøvrigt den ejendommelige Udvikling, der har fundet Sted i Forholdet mellem Københavns og Provinsens Handelsflaader gennem det 19. og den forløbne Tid af det 20. Aarhundrede. I Aaret 1800 ejede København saaledes 74 pCt. af hele Landets Tonnage og Provinsen 26 pCt., men i de føl-gende Aartier formindskedes den i Hovedstaden hjem-mehørende Flaade uafbrudt, saaledes at Tallene i 1870 var 28 pCt. til København og 72 pCt. til Provinsen. Efter 1870 ændredes Billedet igen, efter at Damp-skibene vandt mere og mere Indpas, og da denne Ton-nage ganske overvejende ejedes af københavnske Rederier, kom København ved Aarhundredskiftet atter i Spidsen, og i 1920'erne var man atter vendt tilbage til Forholdene fra den store Handelsperiode omkring 1800, med København raadende over 73 pCt. af den danske Handelsflaade og Provinsen over 27 pCt. I de senere Aar er Bevægelsen atter begyndt at forskyde sig til Fordel for Provinsen, endogsaa i et ret stærkt Tempo — i 1943 var Tallene saaledes 62 pCt. af Flaaden hjemmehørende i København og 38 pCt. i Provinsen — hvad der imidlertid ikke skyldes nogen væsentlig Stigning i Provinsrederiernes Tonnage, men

den Omstændighed, at Skibe, tilhørende københavnske Rederier, bl. a. Ruteskibene, i stigende Grad indregi-streres i Provinshavn.

I Afsnit III behandles Vareomsætningen ad Søvejen mellem København og Indlandet, og det fremgaar af Tabellerne, at Københavns Havn ogsaa i den danske, indenrigske Skibsfart indtager en dominerende Stil-ling i Forhold til de øvrige Havne. I 1944 transporte-redes saaledes 3,1 Mill. Tons Gods mellem danske Havne, hvoraf ialt 1,4 Mill. Tons berørte København, medens 637,000 omsattes over Aalborg, 332,000 over Aarhus og 212,000 Tons over Odense. Desuden havde Horsens og Vejle en Omsætning paa omkring 300,000 Tons, ganske overvejende bestaaende af Udskibninger af Brunkul.

I Afsnit IV behandles Vareomsætningen ad Søvejen mellem København og Udlandet, fordelt paa Vare-grupper og Lande, og ogsaa i dette Afsnit afspejler Besættelsestidens triste Tal sig grelt og tydeligt, saa man bl. a. af Oversigtens Tal kan danne sig et Billede af, hvordan den gennem den tyske Besættelse frem-kaldte Afspærring fra Omverdenen indvirkede paa Til-førslerne til de forskellige Varegrupper. Den vigtigste Gruppe, Kul og Koks m. v., formindskedes i de en-kelte Aar kun til to Trediedele eller derunder, mens Tilførslerne af Foderstoffer og Korn, Mineralolier m. v., der i det væsentligste kommer fra oversøiske Lande, næsten helt faldt bort. Endelig kan nævnes, at Styk-godsmængden i Krigs-aarene androg henvend en Fjerde-del i Forhold til det normale.

Det fremgaar ligeledes af Oversigten, at der i 1944 kun var Skibsforbindelse med Landene i Nordeuropa, fraregnet England. I den indgaaende Fart var i 1944 Tyskland og Udskibningshavnene i Polen helt domi-nerende med næsten tre Gange saa store Kvanta som i 1938 og med næsten 90 pCt. af Københavns samlede Tilførsel. Af de øvrige Lande havde kun Finland op-retholdt nogenlunde samme Kvantum som før Krigen, medens Norge og navnlig Sverige var gaaet stærkt til-bage.

Tabellerne i Afsnit V, Københavns og de danske

Provinshavnens Omsætning med Udlandet, viser, at Københavns Havns udenrigske Omsætning ligesom for den indenlandske Trafiks Vedkommende er af langt større Dimensioner end de enkelte øvrige danske Havnes. I 1944 tegnede København sig saaledes for 34 pCt. af Danmarks samlede Vareomsætning med Ud-landet, Aarhus for 14 pCt., Aalborg for 9 pCt., Esbjerg for 2 pCt. og Odense for 4 pCt. De store Udvidelser af Provinsbyernes Havne i de første Aartier af dette Aarhundrede havde forøvrigt bevirket, at Hovedsta-dens Andel af den samlede Indførsel her til Landet formindskedes. I 1905 indgik saaledes 44 pCt. af Lan-dets samlede Indførsel til København, i 1913 40 pCt. og i 1930 var Tallet sunket til 33 pCt., for i Aarene før Krigen atter at vokse til 41 pCt. i 1938.

Værkets to sidste Afsnit, Afsnit VI, der behandler den udenlandske Omsætning ad Søvejen over Køben-havn og de vigtigste Havne i Nord- og Vesteuropa, og Afsnit VII, der behandler Besejlingen af København og de vigtigste Havne i Nord- og Vesteuropa, er paa Grund af meget ufuldstændige Oplysninger fra Krigs-aarene optrykt uforandret fra sidste Udgave af Havne-væsnets »Statistiske Oversigter«.

## NORGES ANDEL I DEN TYSKE HANDELSFLAADE

Den norske Andel i den tyske Handelsflaade er paa Det interallieredes Arbejdsbureaus Møde i Bruxelles blevet fastsat til 10,14 pCt. af Bruttotonnagen. Den samlede Tonnage, som foreløbig skal fordeles, udgør ialt 770,000 Bruttotons og Norges Andel bliver saaledes ca. 77,000 Bruttotons. Den tilsvarende Dødvægtstonnage bliver antagelig paa 110—120,000 Tons. Det er dog ikke udelukket, at Norges Kvota kan blive lidt større end ovenfor nævnt.

Inden Komiteen, der skal fordele Skibene til de enkelte Lande, genoptager sit Arbejde den 8. Maj, skal der først indhentes en Række Oplysninger om de enkelte Skibes Tilstand, Reparationsomkostninger, som er paaløbet i de enkelte Lande m. v.

### FRA POLSKE HAVNE

Trafikken paa de to polske Havne Gdynia og Gdansk viste en betydelig Stigning i Februar Maaned i Aar, idet ialt 227 Skibe med en Tonnage paa 341,512 Netto Reg. Tons indgik i og 227 Skibe med en Tonnage paa 326,101 Netto Reg. Tons afsejlede fra disse Havne. Trafikken besørgetes af Skibe fra U.S.A., Danmark, Sverige, Norge, England, Polen, Finland og Rusland m. v. Allerede i Januar viste den omsatte Godsmængde en Stigning paa 41 pCt. i Forhold til December f. A., medens Februar viste en Stigning i Forhold til Januar paa 30 pCt. Godsmængden indført ad Søvejen beløb sig til ialt 161,665 Tons og Udførslen 240,881 Tons. Trafikken gik hovedsagelig over Gdansk, fordi Gdynias Havn ofte var lukket paa Grund af omfattende Uddybningsarbejder. Over Gdynia indførtes store Mængder af Stykgods paa Grund af UNRRA Forsyninger, nemlig Biler, Hvede, Bomuld, Malm, Fosfat, Cellulose og Fisk. Over Gdansk indførtes foruden UNRRA Forsyninger Kunstgødning, Malm, Hvede, Ris, Bomuld, Sild, Foderstoffer samt betydelige Mængder af Olie m. m.

Eksporten bestod hovedsagelig af Kul og Koks, hvoraf der udførtes 126,562 Tons over Gdansk og 99,225 Tons over Gdynia. Over Gdynia udførtes endvidere Cement, Staal, Zinkhvidt, Karbid m. m. og over Gdansk Cement, Soda, Metalvarer og Bly.

Skibsværft Nr. 2 i Gdansk har netop fuldendt Reparationen af en flydende Kornelevator, der er blevet overtaget af Regeringen, og som skal bruges ved Omlastning af Korn fra Lægtene til Jernbanevogne og Pakhuse og omvendt.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Dødsfald

*Skibsreder Hans Jacob Clausen, Marstal.*

Skibsreder, forhenværende Sparekassedirektor *Hans Jacob Clausen*, Marstal, er død, 81 Aar gammel. Afdøde bestred tidligere en lang Række Tillidshverv. Han var saaledes Bestyrer for Søassuranceforeningen »Ærø«, Direktør for Handels- og Landbrugsbanken i Marstal og for Marstal Sparekasse.

### Amerikanerne søger danske Søfolks Efterladte

Som Tak for faldne danske og islandske Sømænds Tjenester under Krigen ønsker den amerikanske Regering at tildele en Række Søfolks Efterladte en Hædersbevisning.

I visse Tilfælde har det imidlertid været umuligt at opspore Sømændenes Paarørende, og alle, der kender noget til de nedenfor anførte Personer, anmodes derfor om at give den amerikanske Legation, Borgergade 18, Central 17,200, alle Oplysninger, der kan medvirke til at finde deres Slægtninge. De Adresser, der er anførte, er de sidst kendte:

Svarer Brekke, hvis nærmeste Paarørende er Dagmar Brekke, Ryngaards Allé 13, Hellerup, A. P. Iverson, hvis Fader er T. H. Iverson, Brammersgade 45, Aarhus, Julius N. Jensen, sejlede sidst med *Eastern Sword* — hans Moder er Marie Jensen fra København (Adresse ukendt), Paul Steen Jensen, hvis nærmeste Paarørende er Clara Jensen, Viborggade 45, København, H. Nielsen, hvis Fader er Niels Thøger Nielsen, Frederiksgade 11, København, Lernvig Aage Rudolf Olsen, hvis Hustru er Else Olsen, Rigsgades Skole, København, Poul Anker Peterson (sejlede sidst med

*Harry Luckenbach*), hans Moder er Olga Andrea Peterson fra København (Adresse ukendt), Joh. G. Halldorsson, hvis Fader er Halldor Hanson Halldorsson, 24 Lauvegur, Reykjavik, Island, og Kristian Jacobsen, hvis Hustru er Olga Jacobsen, Notnafjord, Island.

### s.s. Linda Dan

Rederiet J. Lauritzens Damper *Linda Dan* blev forleden i Langelandsbæltet ramt af en Minesprængning. Ingen af de ombordværende kom til Fortræd, og Skaden paa Skibet var ikke større, end at det for egen Maskine kunde gaa ind til Værftet i Nakskov, hvor der nu foretages en Underøgelse for at faa fastslaaet Skadens Omfang.

*Linda Dan* var paa Rejse fra Aalborg til Antwerpen med en Ladning Kartoffler.

### Sydfynske Dampskibsselskab

Sydfynske Dampskibsselskabs Nakskov—Spodsbjerggrute regner med at kunne forøge Fartplanen, saaledes at der bliver to daglige Dobbeltture samtidig med, at den nye Statsbanekøreplan træder i Kraft den 20. Maj.

\*

Dampskibsforbindelsen Korsør—Lohals, som man fra flere Sider gerne saa genoptaget saa hurtigt som muligt, vil ikke kunne komme i Gang, før Ruten er minestrogen. Selskabet har forlængst sendt Andragende herom, men endnu er Arbejdet ikke paabegyndt. — *Tranekær* ligger for Tiden ved Skibsværftet til Reparation.

### Trafikken paa Københavns Havn

Til Københavns Havn indkom i Marts Maaned ialt 1215 Skibe paa tilsammen 457,672 Netto Reg. Tons. Heraf kom 935 Damp- og Motorskibe paa 207,817 Tons og 30 Sejlskibe paa 5605 Tons fra indenrigske Havne. Fra udenrigske Havne indkom 250 Damp- og Motorskibe paa 244,250 Tons. Danmark var som sædvanlig forrest med 326,701 Tons. Af de øvrige Nationer var U.S.A. repræsenteret med 64,723 Tons, Norge med 25,026 Tons, Sverige med 16,877 Tons, England med 7745 Tons og Finland med 6792 Tons. De øvrige Lande var alle under 5000 Tons.

### Ændringer i Skibsregisteret

Em. Z. Svitser's Bjergnings-Entreprise, København, har afhændet S/S (Bugserdampskib) *Bjørn* af Aalborg (OYAT) til Elzelingen & Co. A/S, København. Skibets Hjemsted er nu København.

Sømandshøjskolen i Svendborg. Bestyrelsen. Udtraadt: N. P. Nielsen, København. Indtraadt: Skibsfører Frederik Johansen, Korsør.

S/S *Nevada* af København (OZIC) er udsløttet som forlist.

S/S *Laura* af København (OXKH). Skibets Navn er nu *Laura Dan*.

Netto-Tonnagen for S/S *Julius Thomsen* af København (OYCD) er nu 627 Tons.

### Aktieselskabs-Registeret

»Dansk Stevedor Kompagni Aktieselskab«, hvis Formaal er Udførelse af Losning og Lastning af Skibe i Københavns Havn, herunder Tuborgs og Kastrup Havne, samt ethvert i Forbindelse dermed staaende Arbejde er optaget i Aktieselskabs-Registeret. Selskabet har Hovedkontor i København. Den tegnede Aktiekapital udgør 10.000 Kr., fordelt i Aktier paa 200 og 1000 Kr. Selskabets Stiftere er: Direktør Jørgen Eduard Christensen, Østerbrogade 116, Prokurist Anton Georg Pedersen, Næsbyholmsvej 1, begge af København, Prokurist Lars Mouritz Kenan Nørholt, Bernstorffsvej 61, Hellerup. Bestyrelse: Nævnte J. E. Christensen, A. G. Pedersen, L. M. K. Nørholt samt Landsretssagfører Gunnar Christian Rudolph Unmack, Nytorv 9, København. Direktion: Nævnte J. E. Christensen. Selskabet legnes af to Medlemmer af Bestyrelsen i Forening eller af Direktøren; ved Afhændelse og Pantsætning af fast Ejendom af den samlede Bestyrelse.

»Dansk Liniefart Aktieselskab«, hvis Formaal er Skibsekspedition, Befragtning, Rederivirksomhed, Spedition samt Køb og Salg af Skibe. Selskabet har Hovedkontor i København. Den tegnede Aktiekapital udgør 25.000 Kr., fordelt i Aktier paa 1000 Kr. Selskabets Stiftere er: Direktør Jørgen Eduard Christensen, Østerbrogade 116, Prokurist Anton Georg Pedersen, Næsbyholmsvej 1, begge af København, Prokurist Lars Mouritz Kenan Nørholt, Bernstorffsvej 61, Hellerup. Bestyrelse: Nævnte J. E. Christensen, A. G. Pedersen, L. M. K. Nørholt samt Landsretssagfører Gunnar Christian Rudolph Unmack, Nytorv 9, København. Direktion: Nævnte J. E. Christensen. Selskabet legnes af to Medlemmer af Bestyrelsen i Forening eller af Direktøren i Forening med et Medlem af Bestyrelsen; ved Afhændelse og Pantsætning af fast Ejendom af den samlede Bestyrelse.



— Husk at male Bunden med  
HEMPEL's Bundfarver.

## FRA SØRETTENE

### m.s. Rotna

Angaaende m.s. *Rotna's* Grundstødning ved Middelgrunden den 30. f. M. forklarede Kaptajn Chr. H. Christiansen forleden i Sø- og Handelsretten følgende:

Skibet havde fra Kl. 4,15 Morgen haft tæt Taage og havde i den Anledning af og til mindsket Fart og afgivet Taagesignaler. Kl. 5,50 passeredes Nordre Røse, hvor der NØ. for Røsen hørtes en Ankerligger. Da denne var passeret, blev der slaaet fuld Kraft frem og kort efter halv Kraft, og Kl. 5,58 langsomt og tilsidst meget langsomt, samt endelig Kl. 6,01 Stop, da Lysbøje Nr. 26 ikke kunde ses. Kl. 6,02 loddede 2. Styrmand fra Bakken 7 Meter Vand, og i det samme rørte Skibet Grunden. Ved at slaa fuld Kraft bak gled det atter agterover, og der blev derpaa ankret, men idet Skibet derefter svajede op, tog det Grunden og stod fast, som det senere viste sig 250 Meter Nord for Sønderhoved Tønde.

Ombord i *Rotna* havde man ikke bemærket nogen Strøm førend lige i det Øjeblik, da Skibet tog Grunden, og da havde det ikke Fart gennem Vandet.

## PERSONALIA

### 90 Aar

Torsdag den 25. April fyldte tidligere Fører i D.F.D.S., Kaptajn Alfred Harder, 90 Aar. Kaptajn Harder forlod Søen i 1920.

### 60 Aar

Torsdag den 2. Maj fylder Fører i D.F.D.S., Kaptajn B. B. Ulv, 60 Aar. Kaptajn Ulv er Fører af m.s. *Parkeston*.

### 50 Aar

Mandag den 22. April fyldte Fører i Siam Steam Navigation Co., Kaptajn J. H. Kjær, 50 Aar. Kaptajn Kjær er nu bosiddende i Aarhus.

## Positionsliste pr. 23. April 1946

### D. F. D. S.

*Alabama* ank. Lissabon 9.4. — *Alexandra* ank. London forv. 23.4. Derfra ca. 2.5. til Kbhvn. — *A. P. Bernstorff* afg. Esbjerg 23.4. til Harwich. Derfra 27.4. til Esbjerg. — *Argentina* ank. Bahia 21.4. Derfra forv. 23.4. via Las Palmas til Danmark. — *Bolivia* afg. Esbjerg 21.4. via Las Palmas til Santos Red for Ordre. — *Brasilien* afg. Kbh. 18.4.

til New York. — *Delaware* ank. Kbh. 16.4. Afgaar ca. 24.4. til Aarhus og Horsens. — *Dronning Alexandrine* afg. Kbh. 27.4. til Thorshavn og Reykjavik. — *Florida* afg. Kbh. 12.4. til New York. — *Frigga* ank. Newcastle 17.4. Derfra ca. 23.4. til Kbh. — *Garonne* i Fart Kbh.-Østnorge ank. Kbh. 18.4. Fra Kbh. ca. 25.4. til Oslo. — *Halfdan* ank. Liverpool 18.4. Derfra ca. 27.4. til Kbh. og Randers. — *Harald* afg. Newport 17.4. til Kbh. Ventes til Kbh. 24.4. — *Hebe* afg. Kbh. 23.4. Fra Aalborg 25.4. Fra Aarhus 26.4. til Newcastle. — *Hindsholm* ank. Kbh. 18.4. Fra Kbh. ca. 27.4. til Manchester. — *Hjortholm* ank. Genua 22.4. Afg. 24.4. til Tarragona og Valencia. — *Hroar* ank. Grimsby 17.4. Derfra ca. 26.4. til Kbh. — *Ivar* afg. Antwerpen 21.4. til Kbh. og Aalborg. — *J. C. Jacobsen* afg. Antwerpen 23.4. til Esbjerg. Derfra ca. 26.4. til Antwerpen. — *Jolantha* afg. Menstad ca. 24.4. til Kalundborg. — *Kentucky* afg. Kbh. 21.4. til Liverpool. — *Maine* ank. Gdynia 15.4. Derfra til Kbh. — *Marocco* ank. Antwerpen 18.4. Afg. ca. 23.4. til Alexandria. — *Odin* i Fart Kbh.-Gøteborg. Fra Kbh. Mandag, fra Gøteborg Torsdag. — *Paraguay* ank. Middelfart 9.4. Derfra ca. 12.4. til Kbh. — *Parkeston* afg. Harwich 24.4. til Esbjerg. Derfra 27.4. til Harwich. — *Rota* ank. Leith 21.4. Derfra ca. 24.-25.4. til Danmark. — *Skjold* ank. Newport 17.4. Derfra ca. 25.4. via Swansea til Kbh. — *Stadion II* ank. Nakskov 21.4. Derfra ca. 23.4. til Oslo. — *Svanholm* ank. London forv. 20.4. Derfra ca. 27.4. til Kbh. — *Taarholm* ank. Manchester 20.4. Derfra ca. 29.4. til Kbh. og Randers. — *Texas* ank. Valencia 16.4. Afg. ca. 23.4. til Piræus. — *Toms* ank. Kbh. 21.4. Fra Kbh. ca. 24.4. til Rotterdam/Antwerpen. — *Uffe* afg. Liverpool 18.4. til Kbh. — *Uruguay* ank. New York 13.4. Afgaar ca. 26.4. til Kbh. og Gdynia. — *Virginia* i Dok i Glasgow indtil ca. 1.6.

### J. Lauritzen

*Indian Reefer* afg. New York 19.4., ventes til Antwerpen 30.4. — *Argentinean Reefer* afg. San Pedro 15.4. til Valparaiso. — *Karla Dan* afg. Kbh. ca. 27.4. til New York. — *Lotta Dan* afg. Panamakanal 21.4. til Havana og New York. — *Laila Dan* afg. Talcahuano 16.4. til Punta Arenas. — *Selma Dan* ank. Buenaventura 21.4. til Chile. — *Randa* afg. New York ca. 19.4. til Chile. — *Laura Dan* ank. St. Johns (New Foundland) 8.4. — *Ulla* afg. Barry Dock til Grønland 21.4. — *Linda Dan* ank. Nakskov 15.4. — *Jelva Lau* ank. London 23.4., ventes til Kbh. ca. 5.5. — *Lilian* afg. Gdynia ca. 24.4. til Danmark. — *Anna Lau* ank. Helsingfors 19.4., derefter Themsen. — *Inger Lau* ank. Mäntyluo 25.4., derefter Themsen. — *Nerma Lau* ank. Næstved 24.4. — *Katja Lau* afg. Nykøbing F. 25.4. til Finland. — *Hedda Lau* afg. Nakskov ca. 25.4. til Antwerpen. — *Nancy Lau* afg. Gdynia 23.4. til Kaskö. — *Ninna Lau* afg. Gdansk 23.4. til Nr. Sundby.

### Norden

*Nordfarer* ank. Galveston 23.4. — *Nordkap* afg. Philadelphia 23.4. til Danmark. — *Nordkyn* ank. Hampton Roads 20.4.

### Orient

*Astoria* afg. Casablanca 23.4. til Saffi. — *Westralia* losser i Aarhus.

### Dannebrog

*Dansborg* afg. Baltimore 20.4. til Montreal. — *Ellensborg* ank. Emden 21.4. — *Frederiksborg* afg. Kbh. 23.4. til Lissabon. — *Lilleborg* afg. Kbh. 23.4. til Emden. — *Nordborg* ank. Aalborg 20.3. — *Silkeborg* ank. Kbh. 21.4. — *Skodsborg* ank. Torre Vieja 17.4. — *Søborg* ank. Ghent 22.4. — *Taarborg* pass. Glassisland 23.4. til Workington. — *Uranenborg* afg. Baltimore 17.4. til Cuba. — *Ørneborg* ank. Helsingør 4.4.

### Ø. K.

*Annam* ank. Gøteborg 17.4., forv. afgaa 24.4. til Oslo. — *Asia* ank. Philadelphia 18.4. — *Erria* afg. St. John N.B. 17.4. til U.K. — *Falstria* afg. Kbh. 22.4. til Gdynia. — *Fionia* pass. Cape Leeuwin 22.4. til Melbourne og Sydney. — *India* ank. Aalborg 14.4., forv. afgaa 24.4. til La Plata. — *Java* pass. Fernando Noronha 13.4. til La Plata. — *Jutlandia* ank. New York 4.4., forv. afgaa 23.4. til Kbh. — *Kina* i Kbh. — *Korea* afg. Balboa 22.4. til Los Angeles. — *Lalandia* afg. Buenos Aires 18.4. til Lissabon. — *Malacca* afg. San Francisco 20.4. til Shanghai. — *Manchuria* ank. Bahia Blanca 9.4., forv. afgaa ca. 25.4. til Frankrig. — *Meonia* i Nakskov. — *Mongolia* afg. Hongkong 21.4. til Shanghai. — *Selandia* ank. Kbh. 21.4.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER FREDAG OG KOSTER I  
ABONNEMENT KB. 4,00 PB. KVARTAL

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør

KAY JUNGEBSEN

Telefon "Central" 17030

samt paa alle Postkontorer

# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

NYBYGNINGER

SKIBS- MASKIN- OG  
KEDELREPARATION

## Aalborg Værft A/S

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

# SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY  
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING  
STRIKEFORSIKRING

Amaliegade 33  
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

# PENSIONS FORSIKRINGS ANSTALTEN A/S



HAMMERENSGADE 6  
KØBENHAVN K. - C. 7809

## AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

## SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

## DANSKE LLOYD

Holmens Kanal 42

## NORDHAVNS-VÆRFTET A/S

KØBENHAVN

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

## MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K  
Telefon 9246

Telegramadr.:  
MONTANAKUL



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

til INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDE

Øresundsvej 141.

Telefon 5601.

Amager 1483. København S.

# CHR. SALVESEN & Co.

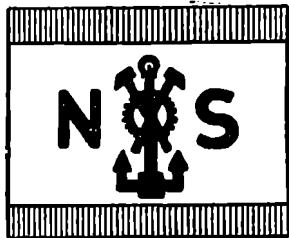
ETABLERET 1846

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

## NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV • DANMARK  
NYBYGNINGER  
OG  
REPARATIONER

Beddinger for Skibe indtil 520' Længde  
Flydedok » » 14500 Tons D.W.  
Ophalerbedding » » 800 »  
Telegram-Adr.: »SKIBSVÆRFT«. Telefon: STAT 3.

AKTIESELSKABET  
**BURMEISTER & WAIN'S**  
MASKIN- OG SKIBSBYGGERI  
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK  
REFSHALEØEN STRANDGADE 4

STØBERI OG STAALVÆRK  
TEGELHOLMEN

REPARATION OG  
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER  
•  
3 DØKKER  
INDTIL 13.600 T.  
•  
3 OPHALINGSBEDDINGER  
•  
DIESELMOTORER  
FRA 10-3000 HK. PR. CYLINDER

# B&W



Tegn Deres  
Forsikringer  
i

## SKANDINAVIA

Kongens Nytorv 6, København K.  
Telefon Central 9316

## Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

By:		Telegramadresse:
Aarhus	Aarhus Stevedore Compagni Direktor L. Mikkelsen Foreningens Formand	Labore
Nyborg	Mammen & Drescher Direktor Math. Møller Næstformand og Kasserer	Spedition
København	Hans Brandt Medlem af Bestyrelsen Stevedorekompagniet	Dispatch
Aalborg	Hassing & Drescher	
Aarhus	Stevedore-Kompagniet A/S	Stevedore
Esbjerg	Einar Sørensen	
Frederikshavn	S. J. Sørensen	
Holbæk	Søren Andersen	Stevedoring
Horsens	Jørgen Schultz	Schultz
Kallundborg	Arbejdsglvernes Stevedor-Kontor	
Korsør	Holger Jørgensen	Oldstevedore
København	Skjold Andersen	
—	Københavns Stevedore Comp.	
—	Julius Nielsen's Stevedoreforretning A/S	
Nakskov	Halfdan Rasmussen	Andrea
Nyborg	Henrik Basballe	Basballe
N. Sundby	Henry Petersen	
Odense	Simonsen og Møller	
Randers	S. Christoffersen & Co.	
Vejle	Vejle Stevedoreforretning v. Kaptajn Thygesen	

## DANSKE HAVNE

## KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Langelliekaen 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 Teglhølm 7 m og i Teglværkshavnen fra 6—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,8—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin.

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

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

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

Ingen Lodstvang. Lodspenge betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybgaende og den Distance, der losses og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst.

Losning og Ladning. I Frihavnen besørger Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stovedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvesenet). Toldhavnen. Tordokke for Skibe op til ca. 158 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 13,600 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatiske Kornlosseapparater, 2 flydende Kraner til Løft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Løft af 75 Tons (Orlogsværftet), 7 faste Kraner til Løft indtil 25 Tons samt 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 Kornlosseapparater og moderne Fryserum. Vandforsyning ved Bolværk. Jernbane langs Kajerne

## FREDERIKSHAVN

Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 m; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 m. Havnepenge pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sejlfartøjer, reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1941, Kullydere dog ca. ¼ mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 Å 100 Øre pr. m<sup>3</sup>. Losning og Ladning foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Tordokker indtil 95,7 Meters Længde, 2 Flydedokker med indtil 3900 Tons Bæreevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

## HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den svrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. Havnepenge (pr. N.R.T.) er for udenbys, maskindrevne Fartøjer: 25 Øre for Indg. og 25 Øre for Udg., for alle andre udenbys Fartøjer: 20 Øre for Indg. og 20 Øre for Udg. Reducerede Afgifter for reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Lods ved Havnen og i Fyrskibet »Lappegrund«. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastpenge: 4 Øre pr. N.R.T., Ballast ca. 5 Kr. pr. m<sup>3</sup>. Vand: i Havnen 1,75 Å 2,00 Kr., paa Reden 4,00, alt pr. m<sup>3</sup>. Losning og Lastning til faste Takster. 2 af Svitzers Bjergningsdampere er stationeret i Havnen, 3 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 8 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnespæhus. Moderne Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt. 3 Tordokker indtil 115 m Længde. Kraner til 80 T. Løfteevne.

## HORSSENS

Vanddybde i Indsejlsløbet og i Ny-Havn 6,90 m. Indsejlsfarvandet vel afmærket, Havnen kan besøjes ogsaa om Natten. Ingen Lodstvang. Havneafgift: Fartøjer med Maskinkraft pr. N.R.T. for saavel Indg. som for Udg. 15 og 25 Øre for henholdsvis inden- og udenbys Fartøjer, de tilsvarende Afgifter for Fartøjer uden Maskinkraft 10 og 20 Øre. Vand: 1,50 Kr. pr. m<sup>3</sup>, dog mindst 5 Kr. ialt. 3 faste Kraner med henholdsvis 5 og 15 T. Løfteevne, 2 bevægelige Stykgods-kraner med henholdsvis 1½ og 2½ T. Løfteevne samt 4 private Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Ophalingsbedding for mindre Fartøjer. Træskibsbyggeri og Motor- og Maskinfabrikker forefindes.

## NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 løb. m. Bolværk til større Skibe (5,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 3,75 m o. Vandet. Indsejlingen gunstig. Farvandene stærkt belyste. Roden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejlsk. 24 Øre, Sejlsk. med Hjælpeskruer 28 Øre. Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Vareafgift: Moderat. Bugserdamp. uforudt. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; levrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Losn. og Lastn. besørger hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kølhallingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

## RUDKJØBING

Indsejlsløbet Nord for Havnen 5 m. Syd fra 8,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg.: Fartøjer forsynet med Maskinkraft over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 12 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lodstvang uden ved Bugsering (se Lodsl.). Bugsering faste billige Takster. Vand til Skibsbrug 3 Øre pr. R.-T., til Maskinbrug 2,50 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slanger benyttes. Losnings- og Lastningsomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibsmølle, Ophalingsbedding til Skibe indtil 275 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

## ESBJERG

Dybd ved daglig Højvande: I det 200 m brede uddybede Løb over Graadysbarren er der i fuld Bredde 7,5 m og i Fyrlinien 8,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Sluse-tærskelen 5,6 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,6—8,8 m, i Flskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Fletstænder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodstvang. Lodspenge efter Dybgaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m<sup>3</sup>. — Losning og Lastning: Losning og Lastning besørger af herværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Flskerihavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttetæde. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for Fartøjer paa indtil 500 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

## FAABORG

Indsejlsløbet 8,3 m. I Yderhavnen 6,3 m, i Inderhavnen 6 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 30 Øre for Indg., 30 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodstvang. Vand: Dampskibe u. 800 R.T. 12 Kr., over 800 — 20 Kr. Sejlskibe 20—30 T. 2 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons i Inderhavnen. Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. ved Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 17

FREDAG 3. MAJ 1946

53. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING

Dansk Dampskibsrederiforening afholdt forleden Generalforsamling. I sin Beretning om det forløbne Aar udtalte Formanden, Direktør *J. A. Kørbing*, bl. a. følgende:

Frå Slutningen af Juli 1945, da Danmarks Tilslutning til den internationale shipping-pool — den saakaldte U.M.A. — var blevet officielt anerkendt, og indtil Organisationens Ophævelse den 2. Marts i Aar, var dansk Skibsfart sammen med de andre Søfartsnationers Handelsflaader underkastet en Statskontrol, som man endnu aldrig havde set Magen til. Alle Skibe, der hørte ind under Poolen, blev dirigeret gennem U.M.A., der ligeledes fastsatte de Rater, hvortil Skibene skulde sejle.

For de danske Skibes Vedkommende skete Kontrollen gennem Fragnævnet, der for at være i nøje Kontakt med U.M.A.s Hovedkontor maatte etablere Kontorer i London og New York.

En Genaabning af danske Rederiers Rutenet og Genoprettelsen af de afbrudte Forbindelser kunde i denne Periode kun delvis finde Sted. For Hovedparten af de øvrige Skibsfartsnationer stillede Forholdene sig paa tilsvarende Maade, og ved Konferencen om en eventuel Fortsættelse af U.M.A., der fandt Sted i Februar, var der intet Ønske om at forlænge Perioden, og Resultatet blev da ogsaa, at man enedes om at ophæve U.M.A. paa den tidligere fastsatte Dato, den 2. Marts 1946. Af Hensyn til Nødvendigheden af, at der stilledes tilstrækkelig Tonnage til Raadighed for UNRRAs Hjælpearbejde, blev det dog bestemt, at enhver Søfartsnation, der var i Stand dertil, under nærmere angivne Forudsætninger skulde stille Tonnage til Disposition til disse Formaal.

Blev U.M.A. end ophævet, saa bestaar Fragnævnet dog stadig, og Rederiernes Raadighedsret over deres Skibe er saaledes vedvarende stærkt begrænset. Det er imidlertid Skibsfartens naturlige Ønske og Haab, at Forholdene inden altfor længe vil gøre det muligt at ophæve denne Krigsinstitution. Et Skridt i den rigtige Retning er sket med Ophævelsen af Kontrollen med Smaaskibsfarten, men Nævnets Indgrib i de større og store Skibes Forhold er stadig omfattende.

Det har saaledes været nødvendigt at udsætte kostbare og til disse Farter relativt uanvendelige Linieskibe ved Hjemtransporten af Kul fra Nordamerika og Korn og Foderstoffer fra Sydamerika. Ved disse Foranstaltninger gøres det vanskeligt for Rederne at genaabne deres gamle Ruter og genoptage gamle Forbindelser, som de i Aarene før Krigen med Flid og store Omkostninger havde indarbejdet. Før Krigen var dansk Skibsfart et valutaskabende Erhverv, der aarligt stillede et betydeligt Beløb — Brutto ca. 250 Mill. Kr. — i udenlandsk Valuta til Raadighed for det danske Samfund, og den væsentligste Del — tre Fjerdedele — var indtjent i ren udenlandsk Fart. Skal Erhvervet igen indtage denne Plads i Samfundshusholdningen, er det nødvendigt, at der saarest muligt gives Rederierne Lejlighed til i det Omfang, som den stærkt formindskede Handelsflaade gør det muligt, at genoptage de gamle Ruter og Forbindelser, inden disse bliver erobret af andre.

Den danske Sømandsstands store og betydelige Ind-

sats under Krigen, gjorde det naturligt for de danske Rederier ved de fornyligt afsluttede Overenskomstforhandlinger at imødekomme Sofolkenes Ønsker i videst muligt Omfang, og det er at haabe, at de afsluttede Overenskomster, som er blevet til ved Forhandling mellem Parterne uden Indgriben fra det Offentliges Side, maa bidrage til en fremtidig god Forstaaelse. Eet er imidlertid sikkert, og det er, at Udgifterne vil stige meget betydeligt, og det maa befrygtes, at danske Skibes Konkurrenceevne overfor andre Landes Skibe herved vil være stærkt forringet. Det kan ikke nok understreges, at dansk Skibsfart er et internationalt Erhverv, der i sine Ydelser til Mandskab m. v. er afhængig af Forholdene i andre Lande, og selv om dansk Skibsfart i Kraft af sin moderne Flaade, dygtige Sømandsstand og dygtige Ledere før Krigen har kunnet betale bedre Lønninger end de fleste andre Nationer, er der dog en Grænse for, hvor meget højere Løn-niveauet kan være i danske Skibe end i andre Landes Skibe.

Det forløbne Aar har været optaget af Erstatningsforhandlinger. Straks efter Kapitulationen rettede den britiske Regering Opfordring til de danske Redere om at afgøre Erstatningsspørgsmaalet gennem en Lumpsumafgørelse. Rederne gik ind herpaa, og efter Drøftelser her hjemme mellem de interesserede Rederier, rejste en Delegation af danske Redere i November til London for at fremsætte Rederiernes Erstatningskrav. Efter langvarige Forhandlinger afsluttedes der Overenskomst om, at Storbritannien i Erstatning for forliste Skibe og for Brugen af Skibene skulde betale de danske Rederier 10 Mill. Lstr. Beløbet laa en Del under det stillede Krav, men det skal dog fremhæves, at Storbritannien har givet Rederierne en fair Behandling. Endnu resterer visse Betalinger for Brugsgodtgørelse, for Stores i forliste Skibe og for Omkostningerne ved Tilbageføringen af Skibene i samme Stand som ved Overtagelsen, men Rammerne vedrørende disse Forholds Ordning er tilrettelagt, og de sluttelige Forhandlinger vil blive ført i den nærmeste Fremtid. De endnu eksisterende Skibe er med enkelte Undtagelser leveret tilbage til Rederierne, men paa Grund af deres Tilstand, vil Reparationerne blive kostbare, og store Driftstab vil fremkomme ved, at Skibene ligger stille under Reparationen.

Med Hensyn til Erstatningerne for danske Skibe, der blev overtaget af U.S.A., har der siden Kapitulationen været ført Forhandlinger mellem de amerikanske Myndigheder og de interesserede Rederier, men desværre har det endnu ikke været muligt at faa afsluttet nogen Overenskomst, og intet af Skibene er leveret tilbage til Rederierne.

Spørgsmaalet om Tilbageleveringen af de Skibe, der blev beslaglagt af de engelske Dominions og af neutrale Stater, er bragt til Løsning, men endnu resterer at træffe Overenskomst om Erstatningerne i disse Tilfælde. Hvad endelig angaar Erstatningerne for de af Frankrig og andre Lande beslaglagte Skibe, er det Hensigten i den nærmeste Fremtid at optage Forhandlinger om dette Spørgsmaal med de paagældende Myndigheder.

Dette for Genopbygningsarbejdet saa vigtige Erstatningsspørgsmaal er saaledes kun i begrænset Om-



fang blevet løst i indeværende Aar, og ligeledes er Forholdet til Krigsforsikringen for danske Skibe, gamle Afdeling, ikke afklaret, men det er mit Haab, at det kommende Aar vil bringe en Afvikling af alle disse Spørgsmaal. Nybygningerne er blevet dyre, og Erstatningerne rækker ikke langt. Naar hertil kommer, at Krigsaaene ikke bragte nogen større Indkomstforøgelse, er det begrænsede Beløb, der er til Rederiernes Disposition til Genopbygningen. Usikkerheden vedrørende den fremtidige Udvikling af Fragtmarkedet, Prisniveau m. v. samt Vanskelighederne ved at finde Byggemuligheder, hører ogsaa til de Hindringer, der sinker og vanskeliggør Genrejsningen af Handelsflaaden.

Det vil derfor alt i alt være nødvendigt, at der fra Statsmagtens Side vises den yderste Forstaaelse af Skibsfartens Vanskeligheder og ydes Erhvervet al den Støtte, der er mulig, uden at det faar Karakter af Statssubvention, som Næringen nu som tidligere ikke ønsker. Det er ligeledes mit Haab, at den Forstaaelse af Skibsfartens Betydning for vort Land, som Krigens onde Aar gav den danske Befolkning, vil fortsætte at vokse i Fredens Dage, saaledes at dansk Skibsfart kan yde sit Bidrag til det Genopbygningsarbejde, som skal følge efter Besættelsens nedbrydende Aar.

Paa Generalforsamlingen blev det oplyst, at Dansk Dampskibsrederiforening i det forløbne Aar havde ydet Bidrag til forskellige Institutioner og Foreninger af uddannelsesmæssig og social Karakter, samt at det af Dansk Dampskibsrederiforening stiftede Sømandsfond og de efter forrige Krig stiftede Understøttelsesfunds, hvis Midler skal komme den danske Sømandsstand eller Efterladte efter danske Sømænd tilgode, nu raader over ca. 4.800.000 Kr. til dette Formaal.

Formanden udtalte sluttelig, at Skibsfarten ogsaa efter Befrielsen havde al Grund til at anerkende den udmærkede Maade, hvorpaa Embedsmændene særlig i Ministeriet for Handel, Industri og Søfart og Udenrigsministeriet havde støttet og hjulpet Skibsfarten i det forløbne Aar, der ogsaa trods Besættelsens Ophør havde været rigt paa Vanskeligheder for Erhvervet.

#### DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENINGENS NYE BESTYRELSE

Paa Dansk Dampskibsrederiforenings Generalforsamling, der blev afholdt Mandag den 29. April, meddelte Formanden, Direktør *J. A. Kørbing*, at han efter at have beklædt Posten som Næstformand og Formand i 12 Aar, ikke ønskede Genvalg. Som ny Formand valgtes Næstformanden, Skibsreder *Chr. Harhoff* og som Næstformand Direktør *K. Husted*. Endvidere afgik Skibsreder *A. Reimann* og Skibsreder *Andr. Møller* efter Ønske som Medlemmer af Bestyrelsen og i Stedet valgtes Skibsreder *A. Tonboe* og Skibsreder *Aage Vollmond*. Endelig genvalgtes til Bestyrelsen Skibsreder *E. Hahn-Petersen*, der afgik efter Tur, og nyvalgtes Skibsreder *T. C. Christensen*.

Dansk Dampskibsrederiforenings Bestyrelse bestaar herefter af Skibsreder *Chr. Harhoff*, Formand, Direktør *K. Husted*, Næstformand, Skibsrederne *A. P. Møller*, *E. Hahn-Petersen*, *A. Tonboe*, *Aage Vollmond*, *T. C. Christensen* og Direktør *Hakon Christiansen*.

#### UDNÆVNELSER I MARINEN

Ved kongelig Resolution er Kommandørkaptajnerne *Eyvind Dahl* og *Gustav Paulsen* udnævnt til Kommandører. Kommandør *Dahl* blev Sekondløjtnant i 1917, Orlogskaptajn 1935 og Kommandørkaptajn 1939. Han har været til Tjeneste bl. a. ved Kystdefensionen og været Chef for Mineskibsdivisionen.

Kommandør *Paulsen* er vor nuværende Marineattaché i Stockholm. Han er ligeledes Løjtnant fra 1917 og Kommandørkaptajn fra 1939.

## Aarsberetninger og Regnskaber.

### A. P. MØLLERS REDERIER

Fra Dampskibsselskabet af 1912 og Dampskibsselskabet Svendborg, der som meddelt giver 18 pCt. Udbytte, foreligger nu Regnskabet for 1945, der som sædvanlig indledes med en Beretning fra Skibsreder *A. P. Møller*, hvori det hedder:

1945 blev sidste Krigsaar i Verdenskrig Nr. 2, og den Oplægning af de hjemmenværende Skibe, som omtaltes i Beretningen for i Fjor, hørte efterhaanden op. Alverdens Skibsfart organiseredes internationalt under en Verdensorganisation med Forkortelsesnavnet U.M.A., og det maa siges, at denne vidtfavnende Organisation, der havde til Opgave at besøge Alverdens Transporter ad Søvejen, opfyldte sin Mission med overraskende Lethed. Den afsluttede sin Virksomhed Marts 1946. Denne Episode i Søfartens Historie vil sikkert i kommende Tider blive Genstand for Studium.

De af U.M.A. internationalt fastsatte Fragtrater var høje, og dette er kommet Selskaberne, som efterhaanden fik noget mere Materiel at sejle med, tilgode. Fællesrederiets seks store Nybygninger, som af letforstaaelige Grunde med Vilje var holdt tilbage under den tyske Invasion, blev efter Danmarks Befrielse hurtigst muligt færdigbygget, og det lykkedes at faa dem alle i Fart i Maanederne Juli/August 1945. Tilbageleveringen af de Skibe, taget af Fremmede, som endnu var oven Vand, har derimod trukket mere ud, end med Rimelighed kunde ventes, men Sejldes med nogle af disse Skibe har dog i Fællesrederiet og i D/S af 1912 afsat Spor i Driftsindtægterne for 1945.

Efter Krigens Ophør har vi faaet følgende samlede Overblik over Krigsforlisene:

*Fællesrederiet*: Gaaet tabt under amerikansk Flag: *M.S. Anna Mærsk* 8,663 Ts. d.w., *M.S. Hulda Mærsk* 8,690 Ts. d.w., *M.S. Lexa Mærsk* 8,690 Ts. d.w., *M.S. Niel Mærsk* 8,585 Ts. d.w., *M.T. Caroline Mærsk* 12,725 Ts. d.w. Gaaet tabt under britisk Flag: *M.T. Anglo Mærsk* 12,160 Ts. d.w., *M.T. Eleonora Mærsk* 16,005 Ts. d.w., *M.T. Marie Mærsk* 13,580 Ts. d.w., *M.S. Peter Mærsk* 8,665 Ts. d.w. Gaaet tabt under hollandsk Flag: *M.T. Jane Mærsk* 12,675 Ts. d.w. Ialt 10 Skibe paa 110,438 Ts. d.w.

*A/S Dampskibsselskabet Svendborg*: Gaaet tabt under amerikansk Flag: *S.S. Herta Mærsk* 3,446 Ts. d.w. Gaaet tabt under britisk Flag: *S.S. Jessie Mærsk* 3,285 Ts. d.w., *M.S. Leise Mærsk* 4,915 Ts. d.w. Gaaet tabt under dansk Flag: *M.S. Chastine Mærsk* 8,015 Ts. d.w., *S.S. Cornelia Mærsk* 3,125 Ts. d.w. Ialt 5 Skibe paa 22,786 Ts. d.w.

*Dampskibsselskabet af 1912 A/S*: Gaaet tabt under britisk Flag: *S.S. Agnete Mærsk* 3,579 Ts. d.w., *M.S. Sally Mærsk* 5,230 Ts. d.w., *S.S. Sonja Mærsk* 3,150 Ts. d.w., *S.S. Susan Mærsk* 3,990 Ts. d.w. Gaaet tabt under dansk Flag: *S.S. Emilie Mærsk* 3,770 Ts. d.w., *S.S. Oluf Mærsk* 3,250 Ts. d.w. Gaaet tabt under tysk Flag: *S.S. Arnold Mærsk* 3,250 Ts. d.w., *S.S. Johannes Mærsk* 3,125 Ts. d.w., *M.S. Nicoline Mærsk* 8,065 Ts. d.w. Ialt 9 Skibe paa 37,409 Ts. d.w.

Alt ialt vil det ses, at disse Rederier, som til Trods for deres ringe Aktiekapital efterhaanden fra en meget beskedne Begyndelse var arbejdet op til, hvad Tonnagen angaar, at være Danmarks største, og som ved Krigens Udbrud havde omtrent lige saa megen Tonnage under Bygning ved danske Værfter (Frederikshavn, Helsingør, Nakskov og Odense), som den øvrige danske Skibsfart tilsammen, har lidt store Afbræk under Krigen, men det er at haabe, at de nu efter Befrielsen ogsaa i Fremtiden vil kunne gøre en nyttig Indsats for Danmark som Søfartsland. Dette vil stadig for mig staa som Hovedformaalet, men det bør dog pointeres, at konstruktive Bestræbelser af denne Art som naturlig Forudsætning maa have, at der vises et

## Ugens Fragtberetning.

Der er stadig kun faa Ændringer paa Fragtmarkerne. I Transatlantisk Fart bliver Forholdene efterhaanden mere og mere vanskelige paa Grund af den amerikanske Kulstrejke, derved at Manglen paa Bunkerkul gør sig gældende i stigende Grad. Iøvrigt har Kulstrejken medført, at yderligere et Antal norske og danske Baade, der skulde laste Kul hjemover har maattet søge anden Forretning. For UNRRA er saaledes sluttet yderligere Tonnage fra St. Lawrence til Vestitalien, en ca. 370.000 Cbft. Baad er saaledes sluttet til \$ 130.000 Lumpsum, og for Havre fra St. Lawrence til Danzig, eller som Byen nu hedder Gdansk, er betalt \$17.50. For lignende Last til Vestitalien er betalt \$18.25 til een Havn med fri Losning. Iøvrigt bemærkes enkelte Baade sluttet for Sukker fra Cuba til UK. til Ministry rates. Sukker Cuba/Casablanca er sluttet til \$15.00. Fra Northern Range til Cont. B/H. range søges stadig Tonnage for Stykgods til omkring 22/23 Cts. pr. Balefod.

Fra River Plate til Antwerpen noteres for svejtsisk Regning for Juni Lastning \$17 og til Lissabon for Juli/August \$17.50. Buenos Aires/Vestitalien er sluttet til en Dollarrate der arbejder ud til 91/6d., hvilket kan gentages. Dette er ogsaa UNRRA. Forretning, og Rederne har desuden faaet \$1000 pr. Dag for Ballastturen ud. For Majs fra Buenos Aires til Montreal indikeres \$13.50 a \$14 for Juli/August Lastning. Iøvrigt noteres adskillige Forretninger fra Sydamerikas Østkyst, saaledes bl. a. Bomuld fra Santos til Vestitalien til 90/- pr. 60 Cbft. bale fio., og forskellige Stykgodsladninger fra Sydbrasilien til Sydafrika og Alexandria.

Fra Chilc/Peru noteres de sædvanlige Salpeter og Malmlaster til Golfen og Northern Range, og medens vi er ved Markeder, der grænser til Stillehavet, skal lige nævnes, at der søges Tonnage, any size, for Scrap fra Pearl Harbor til San Francisco eller Baltimore.

vist Maal af Forstaaelse fra Statsmagtens Side m. H. t. Beskatningsforhold o. a. Det kræver naturligvis ogsaa Forstaaelse fra Aktionærernes Side.

Det er ved Forhandlinger i London lykkedes at komme til en samlet Ordning med den britiske Regering, og disse Erstatningsbeløb ventes meget snart at indgaa. Det, der opnaaedes, var vel temmelig langt fra, hvad man fra dansk Side havde haabet, men jeg mener dog, at det bør siges, at man fra britisk Side, naar Sagen ses med britiske Øjne, har handlet korrekt og stortindet. Erstatningerne vil dels rumme Erstatninger for tabte Skibe, dels Brugsgodtgørelse for baade tabte og endnu eksisterende Skibe. Brugsgodtgørelsen rummer naturligvis ogsaa Afskrivninger for de ca. 6 Aar, der er gaaet, og under hvilke Skibene er blevet haardt medtaget, og det vilde efter min Mening have været klogt, hvis Danmark havde stillet sig paa det Standpunkt, at baade det, der er indgaaet som Tab for Forlis, og det, der maa betragtes som Afskrivninger, skulde henstaa og holdes udenfor Landets daglige Betalingsbalance. Dette har man fra Myndighedernes Side ikke villet, og disse Midler, som reelt er Betaling for en tabt Handelsflaade, indgaaer da nu i Lændets almindelige Betalingsbalance med den dertil knyttede mere eller mindre forstandige Brug af Valutaressourcerne.

Det kan endnu ikke overses, i hvilken Udstrækning Godtgørelsen for Brug vil kunne indgaa som Driftsindtægt, idet der er Paastand fremme om, at denne Godtgørelse helt eller delvis skal gaa af paa de krigsforsikrede Beløb.

Den amerikanske Regering tog 12 af Rederiernes Skibe til Eje medio 1941, d. v. s. paa et Tidspunkt, da U.S.A. levede i Fred, og da det efter amerikansk Lov var ulovligt for Skibe under amerikansk Flag at befare farlige Farvande; adskillige af Skibene blev derfor sat

Det er antagelig de sørgelige Rester af de før den 7. Decbr. 41 saa stolte amerikanske »Men of War«, der fandt deres Grav i Pearl Harbor.

Fra Sydafrika noteres der stadig forskellige Kulaster til Havne i Suezomraadet til uændrede Rater, ligesom der stadig kan placeres Tonnage for Malm fra Lourenco Marques til Northern Range. For sidstnævnte Lasters Vedkommende gør Befragterne Forsøg paa at trykke Raterne til \$9.50 a \$10. Fra Indien noteres der ligeledes Malmlaster til Northern Range. Befragterne indikerer uforandret \$15 fra Forindien til Baltimore.

For de europæiske Markeders Vedkommende er der heller ikke større Ændringer at rapportere. De udgaaende Forretninger er stadig sparsomme. Kul fra Rotterdam til Vestitalien er sluttet til 20/- for engelsk Tonnage. Svovlkis fra Huelva til Northern Range indikerer \$6. De hjemgaaende Markeder fra Middelhavet er særdeles livlige og Raterne opretholdes i det store og hele. Fra Sortehavet derimod er der sluttet to større engelske Baade for Korn til Marseilles til 45/-, fio., hvilket er ikke mindre end 10/- under sidste Slutning.

I vore hjemlige Farvande slutes der stadig for Kul og Koks fra saavel England som Emden og Polen. Trælastmarkederne begynder at vise øget Aktivitet, og det varer næppe længe førend Markedet er i fuldt Sving.

Timechartermarkedet viser stadig meget betydelig Aktivitet. For mellemstore Baade for Transatlantisk Rundtur ligger Raten mellem \$5.50 og \$6 afhængig af Baadens Kvalitet. Foruden den engelske, franske, hollandske, spanske og portugisiske Regering, er Russerne nu ogsaa begyndt at optræde paa Markedet. De søger Tonnage 6/10.000 Tons for 6/12 Maaneders world wide limit og synes at være villige til at betale Fragten i Dollar.

under Panama Flag. 6 af de tagne Skibe er gaaet tabt, og Forhandlingerne m. H. t. Erstatning m. m. trækkes stadig ud paa lidet tilfredsstillende Vis.

Med den sydafrikanske Regering føres Forhandlinger. Den græske Regering har lovet kulant Behandling, men Kravene har endnu ikke kunnet opgøres: det sidste gælder ogsaa m. H. t. Krav overfor Holland eller hollandsk Indien.

Til Fællesrederiet er tilrettelagt 3 Nybygninger fra Sverige, 1 fra dansk Værft.

Til Dampskibsselskabet af 1912 er kontraheret 1 Nybygning og til Dampskibsselskabet Svendborg 1 Nybygning.

Disse Skibe bliver dyre og Leveringen sen.

Jeg har, slutter Skibsreder A. P. Møller, i den tunge Krigs- og Invasionstid Aar for Aar gengivet de Efterretninger, som naaede frem om Tab af Menneskeliv i Rederiernes Skibe. Der er lykkeligvis ikke, siden sidste Beretning blev aflagt, indløbet nye Meldinger om Tab af Søfolk knyttet til Mærsk Rederierne, men omkring Aarsskiftet indløb Efterretning om, at Dpsk. *Jessie Mærsk's* Forlis, der fandt Sted i 1942, havde kostet 8 andre danske Søfolk Livet. Jeg bøjer mig i Ærbødighed for den Indsats i den fælles Kamp, disse danske Mænd udførte, og Rederiet vil, sin Sædvane tro, gøre for de Efterladte, hvad Omstændighederne i hvert enkelt Tilfælde synes at paabyde.

### NORDEN 5 pCt.

Bestyrelsen for Dampskibsselskabet »Norden«, Aktieselskab, meddeler, at Selskabets Regnskab for Aaret 1945 udviser foruden en Overførsel fra forrige Aar af 5491 Kr. en Bruttoindtægt paa 3.521.284 Kr., ialt 3.526.775 Kr., hvorfra trækkes Udgifter for samtlige Skibe 1.544.954 Kr., hvorefter Restbeløbet bliver

1.981.821 Kr. Administrationsudgifter udgør 223.186 Kr., Renteudgift m. m. 15.407 Kr., Bidrag til Krigsforsikringen af Løsøre 231.642 Kr., Afskrivning paa Skibene 250.000 Kr., Tantième til de Kommitterede 17.739 Kr. og Udgifter til oplagte Skibe 271.048 Kr. Restbeløbet, 972.799 Kr., foreslaas fordelt saaledes: 5 pCt. Udbytte 380.000 Kr., Henlæggelse til Fornylsesfonden 370.000 Kr., Henlæggelse til Skat 100.000 Kr. og Overførsel til næste Aar 122.799 Kr.

For 1944 og 1943 blev der ikke udbetalt Udbytte — for 1942 derimod 4 pCt.

#### PROGRESS 12½ pCt.

Paa Dampskibsselskabet Progress' Generalforsamling forleden Dag aflagde Bestyrelsens Formand, Skibsreder *Marius Nielsen*, Beretning for Aaret 1945 og udtalte herunder b. a.:

Vi begyndte Aaret under meget vanskelige Forhold, hæmmet i vore Dispositioner af de tyske Myndigheder, der efterhaanden fremkom med større og større Krav til den danske Skibsfart. Dette kulminerede, da Tyskland nægtede Udførsel af Kul, beslaglagde nogle af vore Skibe og satte tysk Mandskab ombord. Vi protesterede gennem Udenrigsministeriet mod dette Overgreb, og Resultatet blev, at den tyske Beslaglæggelse blev ophævet, men da havde Tyskerne brugt vore Bunkerkul og tilegnet sig alt værdifuldt ombord.

Da Tysklands Forbud mod Udførsel af Kul ikke blev ophævet, maatte vi oplægge alle vore Skibe, som først kom i Fart igen efter Befrielsen i Maj Maaned.

Skibene har været godt beskæftiget i Nord- og Østersøfart til lønnende Fragter.

I Løbet af Oktober og November fik vi 6 Skibe frigjort fra den engelske Beslaglæggelse den 9. April 1940, nemlig *Ulrik Holm*, *Marx*, *Marianne*, *Valborg*, *Thyra* og *Fylla*, som efter en Reparation ved dansk Værft kom i Fart de sidste Maaned af Aaret.

Desværre har vi haft det Uheld, at *Ulrik Holm* i December Maaned paa Rejse fra Sverige til Danmark med Træ kom paa Grund paa Sydspidsen af Øland, hvorved hele Bunden blev revet op. Ved Hjælp af 2 Bjergningsdampere lykkedes det at faa Skibet bjerget ind til Oskarshamn, hvor det endnu henligger i beskadiget Stand.

Forinden jeg gaar over til Regnskabet, ønsker Bestyrelsen at oplyse, at vi ialt har haft Krigsforlis af ca. 26.340 Tons eller ca. 50 pCt. af vor Flaade før Krigen, og i Forbindelse dermed et Tab af 60 gode, veltjente Søfolk, et smerteligt Tab, som jeg ønsker, vi mindes i Dag ved at rejse os og udtale et: Ære være deres Minde.

Angaaende Udsigterne for 1946 kan jeg oplyse, at vi paa Grund af den milde Vinter har haft alle Skibe i Fart til lønnende Fragter, og der er efter min Mening alle Tegn paa, at Aaret vil blive godt, da Mangelen paa Tonnage vil blive følelig, efterhaanden som Varetilførslerne bliver rigeligere.

Skibsreder *Marius Nielsen* gennemgik derefter Regnskabet. Netto-Overskudet udgør 2.962.000 Kr., hvoraf 906.250 Kr. foreslaas anvendt til Uddeling af 12½ pCt. Udbytte til Aktionærerne.

Til Bestyrelsen genvalgte Direktør *Chr. S. Nielsen*. Dirigenten oplyste, at Højesteretssagfører *Schiørring*, der blev indvalgt i Bestyrelsen i Fjor, selv havde ønsket at træde tilbage, da der blev rejst Sag imod ham, men der forelaa ikke Forslag om Valg af en ny Kommitteret i hans Sted. Revisorerne genvalgte.

#### »MYREN«

Fra Dampskibsselskabet »Myren« foreligger nu Regnskabet for 1945, der indledes med følgende Beretning:

Aaret 1945 bragte Afslutningen paa Krigen og skænkede vort Land dets Frihed tilbage.

Endelig blev det atter muligt at genoptage Forbindelsen med de af vore Skibe, som havde sejlet udenfor vor Kontrol under Krigen mange Aar, men des-

værre viste det sig, at ikke alle var i Behold. Vort Dampskib *Margit* var krigsforlist i Februar 1944 paa Rejse fra England til Island, og vi maa beklage Tabet af hele Skibets Besætning, hvoraf 15 gode, danske Sømænd. Af den oprindelige Besætning var paa det Tidspunkt kun Kaptajn *H. Johansen* ombord, som igennem en lang Aarrække tro og pligtfuld gjorde Tjeneste i vort Selskab.

De øvrige Ude-Skibe: *M.S. Asbjørn*, *M.S. Chr. Sass* og *Dpsk. Stal* saavel som disses Besætninger var lykkeligvis i god Behold, men der forløb dog en rum Tid, inden det var muligt at faa Skibene frigivet. *M.S. Asbjørn* blev saaledes først tilbageleveret af Canada i Slutningen af November og naaede kun at udføre en enkelt Rejse under vor Kontrol i det forløbne Drifts-aar. *M.S. Chr. Sass* lykkedes det først at faa frigivet af Uruguay i Midten af Januar 1946, og *Dpsk. Stal* blev tilbageleveret af England i Oktober. Kort efter *Dpsk. Stals* Overtagelse kom Skibet ud for et Kedelrørshavari, som ulykkeligvis kostede 2. Maskinmester Livet. Skibet maatte tages til Værft og har nu gennemgaaet en omfattende Reparation, samtidig med at Klassen er fornyet. Disse Arbejder blev først tilendebragt i Begyndelsen af Marts d. A., hvorefter Skibet atter er gaaet i Fart.

Forhandlinger blev indledet med de fremmede Regeringsorganer om Brugsgodtgørelse samt for *Dpsk. Margits* Vedkommende tillige om Erstatning for Skibet. Disse Forhandlinger er med Hensyn til de Skibe, som sejlede for England — *Dpsk. Stal* og *Dpsk. Margit* — nu afsluttede, hvorimod Forhandlinger stadig paagaar med de respektive fremmede Myndigheder vedrørende Brugsgodtgørelse for *M.S. Asbjørn* og *M.S. Chr. Sass*.

Erstatningerne fra England for *Dpsk. Stal* og *Dpsk. Margit* var endnu ikke indgaaet ved Regnskabsaarets Afslutning, men inden nærværende Regnskab blev affattet, er Beløbene blevet fastlagt, og vi har derfor ment at turde medoptage det Selskabet tilkommende Beløb for Brugsgodtgørelse for disse to Skibe.

De tre Hjemme-Skibes Sejlads blev i Februar afbrudt som Følge af Mangel paa Bunkerkul, idet Kulleverancerne sydfra totalt udeblev, hvorefter Skibene maatte lægges op og kunde først atter sættes i Fart i Begyndelsen af Juli; for *Dpsk. Claras* Vedkommende endog først medio August, efter at Skibet havde gennemgaaet Klasse.

Selskabets Skibstab efter den nu afsluttede Krig har andraget ialt ca. 8400 Ts. d.w., idet Tonnagen inden Krigen Udbrud androg ca. 36.000 Ts. d.w. og nu er ca. 27.000 Ts. d.w. Saa snart passende Lejlighed byder sig, vil Flaaden blive udvidet.

Efter Afskrivning paa Skibene samt Henlæggelser og Overførsel til Skatter etc. foreslaar Bestyrelsen, at der udbetales et Udbytte af 12½ pCt.

## POLISH PORTS

If you need a:

Berth, line or loading agent,  
steamship agent,  
ship or chartering broker,  
sale or purchase broker

apply to:

**NAVIGATOR**  
**POLISH SHIPPING COMPANY LTD.**

TELEGRAMS: NAVIGATOR-GDYNIA

**GDYNIA**  
SWIETOJANSKA 10  
PHONE:  
21021, 21022 & 21023

**GDANSK**  
NOWY PORT  
NA ZASPY 53  
PHONE: 42198

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Mindetavle over omkomne Elever fra  
Sømandshøjskolen

Da man paa Sømandshøjskolen i Svendborg agter at opsætte en Mindetavle over gamle Elever, der under Krigens Aar er omkomne paa Søen eller i Frihedskampen, beder Skolens Bestyrelse enhver (Forældre, Paarørende eller andre, der har Oplysninger om saadanne) om snarest at indsende alle Oplysninger: den omkomnes Fødselsaar og -dag, Dødsaar og -dag, Omstændighederne ved Dødsfaldet, Skibets Navn etc. til Adr.: Sømandshøjskolen, Svendborg.

Bidrag til Mindetavlen kan indsendes til Giro 11734, Sømandshøjskolen.

Mindetavlen vil blive afsløret ved Skolens 40 Aars Jubilæum den 11. November i Aar.

## Belønning til Søfolk

Bestyrelsen for »Kaptajn Johan Valdemar Witthusens Mindelegat« under »Kronprins Frederiks Fond« har tildelt Styrmand *Ejnar Chr. Knudsen*, Matroserne *Anton Laurits Nielsen*, *Børge Nissen Larsen* og *Laurits Olsen Skou* samt Fyrbøderne *Kristian Immanuel Hansen* og *Einar Vilhelm Larsen* en Belønning paa 300 Kr. til hver samt en Erindringsgave som Paaskønnelse for udvist Heltmod den 14. Oktober 1945, hvor de med Redningsbaad fra D.F.D.S.s Dampskib *Thyra* i Nordsøen under farefulde Omstændigheder reddede 3 Mand fra den forliste svenske Dampner *Dagny*.

Belønningen er paa Bestyrelsens Vegne overrakt 5 af Redningsmændene af Redningsbestyrer *Niels Hansen*, medens Belønningen til den 6. Redningsmand vil blive overrakt denne ved Hjemkomst fra Rejse.

## Dødsfald

Lodsformand *P. Vange*, Aalborg, er forleden død, 76 Aar gammel. Afdøde har været knyttet til Lodseriet i Aalborg siden 1905 og har bl. a. flere Gange lodset Kongeskibet gennem Limfjorden. Han var Æresformand i Aalborg Skipperforening. Om faa Dage skulde han med »Gripsholm« have tiltraadt en Rejse til Amerika for at besøge en Søn derovre.

## PERSONALIA

## 70 Aar

Torsdag den 9. Maj fylder tidligere Fører i D.F.D.S., Kaptajn *C. B. Clemmesen*, 70 Aar. Kaptajn Clemmesen, der tidligere var Fører i Rederiet L. H. Carl, overgik 1920 til D.F.D.S. som Fører af »Harald«, og gik i Land 1935.

## 60 Aar

Lørdag d. 4. Maj fylder tidligere Fører i Rederiet Marius Nielsen & Søn, Kaptajn *P. Holm Brinck*, 60 Aar.

Kaptajn Brinck sejlede fra 9. April 1940 til Oktober 1943 for de allierede og var i den Tid Formand for Skibsførernes Sektion inden for Søofficerernes Forening i Newcastle.

Kaptajn Brinck vendte hjem den 5. Juli 1945 og er bosiddende paa Fanø.

## Positionsliste pr. 30. April 1946

## Det forenede Dampskibsselskab.

*Alabama* ank. Casablanca 27. April, afg. ca. 30. April til Antwerpen. — *Alexandra* ank. London forv. 23. April, derfra ca. 1. Maj til Kbh. — *Argentina* afg. Bahia 25. April via Las Palmas til Kbh., ventes til Las Palmas 5.-6. Maj. — *Arizona* ank. Kbh. 21. April for Dokning. — *Bolivia* afg. Esbjerg 21. April, afg. Las Palmas 28. April til Porto Alegre og Rio Grande. — *Brasilien* afg. Kbh. 18. April til Norfolk, derfra til Newport News og New York. — *Delaware* ank. Horsens 28. April. — *Dronning Alexandrine* afg. Thorshavn 30. April til Reykjavik. — *Egholm* ank. Horsens 28. April, afg. ca. 30. April til Antwerpen. — *Florida* afg. New York 27. April til Philadelphia, derfra til New York. — *Frigga* ank. Kbh. 26. April. — *Halvdan* afg. Liverpool 27. April til Kbh. og Randers. — *Harald* ank. Kbh. 24. April. — *Hebe* ank. Newcastle 29. April. — *Hindsholm* ank. Kbh. 18. April, fra Kbh. ca. 1. Maj til Manchester—Kbh.—Aalborg. — *Hjortholm* afg. Valencia 29. April til

Cartagena. — *Hroar* ank. Kbh. 30. April. — *Ivar* ank. Kbh. 24. April, fra Kbh. ca. 6. Maj til Aalborg. — *J. C. Jacobsen* afg. Antwerpen 30. April til Esbjerg, derfra 3. Maj til Antwerpen. — *Jolantha* afg. Kalundborg 30. April til Kbh. — *Katholm* ank. Aarhus 28. April, derfra ca. 30. April via Kbh. til Antwerpen. — *Kentucky* ank. Liverpool 28. April, derfra ca. 10. Maj til Kbh. — *Knud* afg. Kbh. 29. April til Newport—Swansea—Kbh. — *Kronprins Frederik* ank. Kbh. 11. Marts. — *Lousiana* ank. Aarhus 27. April, derfra ca. 3. Maj til Randers—Kbh. — *Maine* afg. Kbh. 28. April til New York Newport News Norfolk og New York. — *Margrethe* afg. Kbh. 29. April til London—Kbh. — *Marocco* afg. Antwerpen 24. April til Alexandria. Pass. Gibraltar 29. April. — *Paraguay* afg. Kbh. 30. April via Hull og Las Palmas til Brasilien. — *Saga* ank. Kbh. 9. April, fra Kbh. ca. 1. Maj til Grimsby—Kbh. — *Skjold* ank. Swansea 27. April, derfra ca. 30. April til Kbh. — *Svanholm* afg. London 29. April via Grimsby til Kbh. — *Taarholm* ank. Manchester 20. April, derfra ca. 29. April til Kbh. og Randers. — *Texas* ank. Piræus 29. April, afg. ca. 3. Maj til Cypern. — *Thyra* ank. Kbh. 13. April. — *Tula* ank. Kbh. 28. April, fra Kbh. ca. 30. April til Antwerpen. — *Tyr* henligger i Esbjerg. — *Uffe* ank. Kbh. 24. April. — *Uruguay* ank. New York 13. April, afg. 30. April til Kbh. og Gdynia. — *Virginia* i Dok i Glasgow indtil ca. 1. Juni. — *Vistula* henligger i Kbh.

## J. Lauritzen.

*Indian Reefer* ank. Antwerpen 30. April, afg. ca. 4. Maj til New York. — *Argentinean Reefer* afg. Valparaiso ca. 2. Maj til New York. — *Karla Dan* afg. Kbh. 28. April til New York. — *Lotta Dan* afg. Havanna 30. April til New York. — *Laila Dan* afg. Talcahuano 16. April til Punta Arenas. — *Selma Dan* afg. Gyaquil 29. April til Chile. — *Randa* afg. New York 24. April til Chile. — *Laura Dan* afg. St. Johns (New Foundland) ca. 4. Maj til Grønland. — *Ulla* afg. Barry Dock 21. April til Grønland. — *Linda Dan* ank. Nakskov 15. April (Reparationer). — *Jelva Lau* ank. Antwerpen 30. April, laster til Finland. — *Lilian* afg. Kbh. 30. April til Gdansk. — *Anna Lau* afg. Mäntyluoote ca. 2. Maj til Themsen. — *Inger Lau* afg. Mäntyluoote 26. April til Themsen. — *Nerma Lau* afg. Herøen (Skiansfjord) ca. 3. Maj til Aalborg og Skive. — *Katja Lau* ank. Mäntyluoote 29. April, laster til England. — *Hedda Lau* afg. Antwerpen ca. 4. Maj til Emden, derefter til Danmark. — *Nancy Lau* ank. Kaskö 30. April. — *Ninna Lau* afg. Nr. Sundby 27. April til Hernösand.

## Ø. K.

*Annam* ankom Oslo 25. April, forventes afgaa ca. 3. Maj til Østen. — *Asia* forventes ank. Norfolk 29. April. — *Erria* ank. Liverpool 26. April, forv. afg. ca. 8. Maj til Kanada. — *Falstria* i Gdynia, forv. afg. ca. 1. Maj til København. — *Fionia* ank. Melbourne 28. April, forv. afg. ca. 10. Maj til Sydney. *India* pass. Dover 26. April paa Vej til Sydamerika. — *Java* ank. San Lorenzo 23. April. — *Jutlandia* afg. New York 23. April til København, forv. ank. ca. 5. Maj. — *Kina* i København. — *Korea* afg. Balboa 22. April til Los Angeles. — *Lalandia* afg. Buenos Aires 18. April til Lissabon. — *Malacca* afg. San Francisco 20. April til Shanghai. — *Manchuria* forv. afg. Bahia Blanca 30. April til Frankrig. — *Meonia* i Nakskov. — *Mongolia* i Shanghai, forv. afg. ca. 2. Maj til Manila. — *Selandia* ank. København 21. April.

## Dannebrog.

*Dansborg* ank. Montreal 27. April, laster for Neapel. — *Ellensborg* ank. Svendborg 29. April, derefter Gdansk—Danmark. — *Frederiksborg* afg. København 23. April til Lissabon. — *Lilleborg* ank. Fredericia 29. April, derefter Emden—Danmark. — *Nordborg* ank. Aalborg 20. April. — *Silkeborg* ank. Horsens 26. April, laster for København. — *Skodsborg* pass. Gibraltar 29. April til København. — *Søborg* ank. Emden 26. April, laster for København. — *Taarborg* ank. Workington 24. April, derefter til Saffi—Danmark. — *Uraniøborg* ank. Puerto Tarafa 23. April. — *Ørneborg* ank. Helsingør 4. April.

## Norden.

*Nordfarer* afg. Galveston til Port Alfred 26. April. — *Nordkap* afg. Philadelphia 23. April til Danmark. — *Nordkyn* ank. Jacksonville 28. April.

## Orient.

*Astoria* afg. Saffi 28. April til Danmark. — *Westralia* lossen i Aarhus.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. B. EGGE

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

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør:

KAY JUNGEBSEN

Telefon Central 17030

samt paa alle Postkontorer

# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

## ODENSE STAALSKIBSVÆRFT A/s

(Odense Steel Shipyard Ltd. A/s.)

TELEGR. STAALVÆRFT

TELF. ODENSE 1859

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 (2 LIN.) STATSTELEFON 21  
FORVALTEREN TELF. 1269

## A/s SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

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

» 2. » » » » 1000 » » » »

NYBYGNINGER

SKIBS- MASKIN- OG  
KEDELREPARATION

## Aalborg Værft A/s

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9



Viking  
Kompasser  
Viking  
Loddemaskiner  
Chronometre  
Sekstanter  
Marinekikkerter

Indehavere  
**SØLVER & SVARRER**  
Norsk statsant. Kompassrettere  
Forlang ill. Katalog

**P**ENSIONS  
**F**ORSIKRINGS  
**A**NSTALTEN A/s



HAMMERENSGADE 6  
KØBENHAVN K. - C. 7809

## SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING  
ODENSE

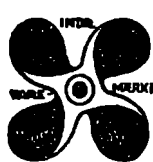
DAMPSKIBSSELSKABET

## PACIFIC A/s

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH  
Korresponderende Reder



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

til INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDE

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

## DANSKE LLOYD

Holmens Kanal 42

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

... og  
Pilsner  
*det er*  
**HOF**

## DE PRIVATE ASSURANDEURER

LIMITERET

STIFTET 1786

Sø- og Transportforsikring  
Brandforsikring  
Driftstabsforsikring  
samt alle andre  
Skadesforsikringer.

PALÆGADE 2 TLF. CENTR. 6  
KØBENHAVN K.

## JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779  
TELEGR. -JANBY-



KJØBENHAVN K.  
TOLDBODGADE 18

elektrisk drevne

## Imo-Pumper

som

Smøreoliepumper

Brændseloliepumper

AKTIESELSKABET

## BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN- OG SKIBSBYGGERI

KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT  
REFSHALEØEN

MASKINFABRIK  
STRANDGADE 4

STØBERI OG STAALVÆRK  
TEGLHOLMEN

REPARATION OG  
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER  
INDTIL 13.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER

DIESELMOTORER  
FRA 10-3000 HK. PR. CYLINDER

# B&W

## AKTIESELSKABET

**HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI**

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftets»

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

**EINAR SCHMITH**

Befragtning &amp; Klarering

AMALIEGADE 13

KØBENHAVN K.

Telf.: Palæ 8316-17 — Tel.-Adr.: Einarship

**AARHUS  
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

DAMPKIBSSELSKABET

**PACIFIC A/S**

AMALIEGADE 33

Telefon: 4242 &amp; 4248 — Telegram Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

**NORDHAVNS-VÆRFTET A/S**

KØBENHAVN

**DANSKE SKIBSMÆGLERE**

AARHUS

**AUG. O. HERLØV**

Statsautoriseret Skibsmægler

Dyngarken 2

AARHUS

Telefon: 6280

Privat: 4628

Telegr.-Adr.:

„NAVIGATION“

KOLDING

**A. GJØRDING'S EFTF.**

SVANE &amp; GJØRDING

Statsautoriserede Skibsmæglere

KOLDING

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

AGENT FOR DEN KØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810—1811

BANDHOLM

**ALFR. HOVMAND**

SKIBSMÆGLER

BANDHOLM

Telefoner 11 &amp; 41

Telegram-Adresse:  
»HOVMAND«

MARIAGER

**P. RUDBECK-LARSEN · MARIAGER**

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

Telf.: Cementcentralen Nr. 1

Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114

Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“

Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

FAABORG

**P. A. NIELSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING

SPEDITION — ASSURANCE

FAABORG

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 &amp; 808

RANDERS

**CARL HASSAGER & CO**

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERS

Telefoner 91 & 92  
Statstelefon 17

Telegr.-Adr. "Hassager"

HOBRO

**CHR. RØRHOLM**

EDSVØREN SKIBSMÆGLER

HOBRO

TELEFON 418

TELEGR. "RØRHOLM, HOBRO"

SVENDBORG

**A. E. SØRENSEN**

EDSVØREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORG

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

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 18

FREDAG 10. MAJ 1946

53. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

5. MAJ

Søndag d. 5. Maj Kl. 11,30 fandt en Mindehøjtids-  
Slighed Sted ved Korset i Nyhavn, der er rejst for  
de Søfolk, som mistede Livet i allieret Tjeneste under  
Krigen.

Kronprins *Frederik*, Viceadmiral *Vedel*, Captain  
*Hill*, Overborgmester *H. P. Sørensen*, fhv. Minister  
*Alfred Jensen* og Prof. *Mogens Fog* var blandt dem,  
der overværede Højtideligheden.

Efter at R.A.F.'s Orkester havde spillet, udtalte Pa-  
stor *A. Bliddal*: — Gennem de lange Aar stod den  
danske Sømand paa Havet sin Vikingevagt, tro til det  
sidste mod sit Kald og sit Land. Ca. 1000 af dem  
blev derude, og det er for dem, der her er rejst et  
Kors, ved hvilket vi hædrer deres Minde og tænker  
med Tak paa deres Daad. Deres Pligtfølelse og deres  
Troskab mod Danmark skal ikke blive glemt, og naar  
deres Kære mærker Savnet af dem, skal de vide, at  
vi ogsaa tager Del i deres Sorg; men vi tager ogsaa  
Del i deres Stolthed.

Vi kan ikke betale vor Gæld til dem med Ord og  
Blomster, men vi maa forpligte os for lange Tider  
fremente for den Sag, de gik i Døden for.

Der fulgte to Minutters Stilhed. R.A.F.'s Orkester  
spillede igen, først en Salme og saa lød den britiske  
Nationalsang, efterfulgt af »Kong Christian«, hvorpaa  
Kronprinsen og Viceadmiral *Vedel* foretog Kransened-  
lægning.

Kaptajn *Røder*, den første Dansker, der opfordrede  
sine Landsmænd til at gaa i allieret Tjeneste straks  
efter 9. April, sagde derpaa:

— Vi fester over hele Landet paa Aarsdagen for  
Danmarks Befrielse; men vi har ogsaa vore Tragedier  
— Enker og Faderløse. Af de ca. 4000 danske Sø-  
mænd, der 1940 som de første Frihedskæmpere reso-  
lut bestemte sig til at sejle med deres Skibe under  
britisk Flag, har mere end hver fjerde Mand maattet  
betale denne Beslutning med sit Liv. Den danske Sø-  
mand vidste, hvad han indlod sig paa, men han vak-  
lede ikke. Her var ikke Tale om Krigsfortjenester, der  
kunde friste Eventyrere til at vove Livet. Udsigterne  
for de Allierede var i 1940 heller ikke særlig lyse.  
Men de lod sig ikke skræmme. *Deres Indsats kan ikke  
overvurderes, og den var efter en kyndig engelsk  
Statsmands Udsagn ligesaa meget værd som en Hær  
paa en kvart Million Mand.*

Jeg taler i de Faldnes Aand, naar jeg siger: Nu, da  
vi atter er et frit Folk i et frit Land, lad os da give  
hinanden Haanden paa, at vi alle vil skabe et saa-  
dant Danmark, at vore Børn og Børnebørn, naar de  
engang skal dømme vore Gerninger, med Rette kan  
sige: Disse vore stolte Fædre — disse Søens Helte  
døde ikke forgæves.

Den gribende Mindehøjtidelighed, der overværedes  
af en tusindtallig Menneskemængde, sluttede med, at  
Orkestret spillede Danmarks Frihedssang.

### MINDESTEN OVER SØVÆRNETS FALDNE

Ved Indgangen til Holmen i Prinsessegade, den saa-  
kaldte Værftsbrovagt, afsløredes Søndag d. 5. Maj  
en Mindesten over de af Søværnets militære og civile  
Personel, der faldt under Krigen. Højtideligheden  
overværedes af forskellige Officerer fra Marinen med

Kronprins *Frederik*, Forsvarsminister *Harald Petersen*  
og Viceadmiral *Vedel* i Spidsen, samt en Del af de  
Faldnes Paarørende. En Honnørafdeling Marinesol-  
dater paraderede.

### H.M.S. KRIEGER

Den 4. Maj løb den første af Flaadens nye 300  
Tons Torpedobaade, Torpedobaaden *Krieger*, af  
Stabelen paa Orlogsværftet. Søsætningen overværedes  
af Kontreadmiral, Kronprins *Frederik*, Forsvarsmini-  
ster *Harald Petersen* og Viceadmiral *Vedel* i Spidsen  
for praktisk taget alle hjemmeværende Søofficerer,  
endvidere den britiske og den amerikanske Marine-  
attaché, Captain *Peters* og Commander *Courtney*, Di-  
rektør *Nielsen*, Underdirektørerne *E. Otzen* og *San-  
ning* samt Størstedelen af Orlogsværftets og Flaade-  
stationens civile og militære Personel.

Forsvarsminister *Harald Petersen* holdt »Daabs-  
talen« og takkede paa Regeringens Vegne Orlogsværft-  
et og alle de Mænd, Haandens Arbejdere saavel som  
Aandens, der har arbejdet med paa dette Skib, og  
sluttede med disse Ord:

Denne Torpedobaad er den første Begyndelse til  
Flaadens Genopbygning. Derfor markerer vi Dagen.

Efter de Erfaringer, vort Folk og vort Land har  
gjort, tør man gaa ud fra, at Viljen til at hævde Dan-  
marks Selvstændighed og til at gøre vor Pligt inden-  
for De forenede Nationer vil være levende i al Frem-  
tid. Dermed turde ogsaa Forudspættingerne for Fla-  
dens og Orlogsværftets Fremtid være skabt, saa at en-  
hver, der er knyttet til vort Søværn, kan tage sin  
Gerning op med Tillid og Fortrøstning.

Jeg udtaler Haabet om, at dette Skib og de efter-  
følgende Baade maa føre det danske Orlogsflag med  
Ære, baade i Fredstid og i Krigstid, og med Hæder  
for vort Land følge de aarhundredgamle Traditioner,  
der er knyttede til den kgl. danske Marine.

### DANSKE SØFARENDES MINDEFOND AF 1945

Der indkaldes Ansøgninger til Fondens første  
Udbetaling

Danske Søfarendes Mindefond af 1945, der er op-  
rettet med en Grundkapital paa 1 Million Kr.,  
stillet til Raadighed af Staten, er nu rede til at optage  
sin Virksomhed. Den første Udbetaling af Understøt-  
telser vil ske i Juni Maaned, omend i begrænset Om-  
fang, ved Hjælp af de siden Oprettelsen sidste Efter-  
aar indtjente Renter og de Bidrag. Fonden har mod-  
taget fra privat Side. Den næste Udbetaling vil ske  
i December.

Ansøgninger til Juni-Udbetalingen skal være ind-  
leveret senest 15. Maj. Skemaer til Ansøgningerne kan  
rekvireres fra Fondens Kontor, Kristianiagade 8, Kø-  
benhavn Ø.

Berettigede til Støtte fra Fonden er i første Række  
danske Sømænd og Fiskere, der er blevet økonomisk  
vanskeligt stillet som Følge af Krigen, men ikke om-  
fattes af Hædersgaver eller Krigs-Ulykkesforsikringen,  
samt Enker og Børn efter saadanne Sømænd og Fi-  
skere.

### FRA RIGSDAGEN

Handelsminister *Villemoes* fremsatte forleden Dag  
i Folketinget det bebudede Forslag om visse sø-  
farendes Ret til Afregning med Statskassen. Det er et  
gammelt Løfte til de søfarende, der herved opfyldes.  
Det gaar ud paa, at de danske Søfolk, som blev af-



skaaret fra Forbindelsen med Hjemlandet den 9. April 1940, skal have samme Løn som de Søfolk, der sejlede under mindre farefulde Forhold i hjemlige Farvande. De Søfolk, der har sejlet under amerikansk Flag, kommer ikke i Betragtning, idet de har tjent mere, men derimod kommer de ca. 3750 Mand, der sejlede under engelsk Flag, i Betragtning. For Kaptajner kan der højst udbetales 30,000 Kr. for Forsørgere, og for Ikke-Forsørgere er Maksimum 10,000 Kr. Ialt skulde Forslaget betyde en samlet Udgift paa 31 Mill. Kr., men de Beløb, der er udbetalt i Forskud til paarevende herhjemme, ca. 11 Mill. Kr., vil gaa fra, hvorefter man skulde være nede paa Maksimum 20 Mill. Kr. Det er dog ikke sikkert, at det hele kommer til Udbetaling, men formentlig kommer Beløbet til at ligge omkring 16—19 Mill. Kr.

#### »PROGRESS« MOD FINANSMINISTERIET

Dampskibsselskabet »Progress« har ved Landsretten anlagt en Skattesag mod Finansministeriet. Sagen, der angaar Afskrivning paa Skibe, var forleden Dag til Procedure.

»Progress« fik i 1918 otte Dampskibe for en samlet Anskaffelsestsum af godt 14½ Mill. Kr. Skibene var bygget i 1914—17 for ialt godt 2 Mill. Kr., og i Aarene 1918—1940 har Selskabet aarligt afskrevet 4 pCt. af Anskaffelsestsummen, saaledes at der ved Udgangen af 1940 var afskrevet ialt 90 pCt., men Selskabet har anset sig for berettiget til at afskrive yderligere 4 pCt. i 1941 og 2 pCt. i 1942, saaledes at der herefter er foretaget Afskrivning med 4 pCt. af Anskaffelsestsummen aarlig i fulde 24 Aar og saaledes, at Restværdien af Skibene herefter udgør 4 pCt. af Anskaffelsestsummen.

Efter Selskabets Skøn overstiger Skibenes Værdi ikke den Restværdi, der fremkommer efter Afskrivning i 24 Aar. Sagen har været indbragt for Landskatteretten, der i to Kendelser har statueret, at Selskabet var uberettiget til at foretage de nævnte Afskrivninger, da man ikke vil gaa med til mere end ialt 90 pCt. af Anskaffelsestsummen, men »Progress« er af en anden Mening og har nu ønsket at faa fastslaaet ved Dom, om det er berettiget til at foretage de to Afskrivninger i 1941 og 1942.

Efter Proceduren blev Sagen optaget til Dom.

#### SKANDINAVISKE SØMANDSHJEM I FREMMEDE HAVNE

Den danske Afdeling af Foreningen for skandinaviske Sømandshjem i fremmede Havne har holdt Generalforsamling, hvor Formanden, Viceadmiral, Hs. kgl. Højhed Prins Axel i Beretningen bl. a. oplyste, at Afdelingen med Henblik paa Genopbygningen af Hjemmene har henlagt en Reserve paa 122,000 Kr. Virksomheden i Newcastle gaar uantastet videre. I Liverpool blev Virksomheden midlertidigt flyttet til en langt større Bygning, og Muligheden for en Genoptagelse af Foreningens Virksomhed her vil blive undersøgt.

Sømandshjemmet i Cardiff er totalt ødelagt. Sømandshjemmet i Rouen er blevet beskadiget under Bombardement, og det samme gælder Hjemmet i Hamborg. Allerede før Krigen var der planlagt en Nybygning i Hamborg, og nu maa man se Udviklingen i denne Havn an, inden der kan gaas videre. I Marseille er det delvis ødelagte Sømandshjem blevet udlejet til og repareret af British War Transport Ministry, der stadig har det. Hjemmet i Rotterdam er totalt ødelagt, men da dets Beliggenhed er udmærket, mener man at burde bygge et nyt Hjem, naar Byplanen er endeligt fastslaaet.

I Antwerpen er Hjemmet beskadiget og saa forfaldent, at det kun er egnet til Nedrivning. Det er vedtaget at bygge et nyt Hjem i denne By.

Grosserer Kai Leth og Skibsreder H. A. Hansen ønskede under Henviisning til deres Alder ikke Genvalg,

og i Stedet for Grosserer Leth valgtes til Kasserer og Medlem af Hovedstyret Direktør, Orlogskaptajn H. Kiær, ligesom Skibsreder E. Hahn-Petersen indvalgtes i Bestyrelsen i Stedet for Skibsreder H. A. Hansen.

#### FRIHAVNEN

Paa en Generalforsamling i Københavns Frihavns-Aktieselskab meddelte Overpræsident, Greve Moltke, at der indenfor Københavns Havnebestyrelse herskede Enighed om, at Frihavnsaktieselskabet skal overgaa til Københavns Havnevæsen, hvis Hensigt det er at videreføre Frihavsvirksomheden som et Aktieselskab.

Overpræsidenten udtalte:

— Det er Havnebestyrelsens Opfattelse, at der i Frihavnen tiltrænges Udvidelse og Modernisering dels af Pakhuspladsen, dels af de tekniske Anlæg, og det er ligeledes Havnebestyrelsens Opfattelse, at en mere koordineret Ledelse af den samlede Havn vil være ønskelig.

Overpræsidenten tilføjede, at den samlede Havnebestyrelse den 29. Marts har vedtaget at tiltræde en Udvalgs-Indstilling, hvorefter Ministeriet for offentlige Arbejder anmodes om i Henhold til Frihavns-Koncessionens Bestemmelser at ville foranledige, at Frihavns-Aktieselskabet overgaa til Københavns Havnevæsen paa den Maade, at *Havnevæsenet kan videreføre Frihavsvirksomheden som et Aktieselskab.*

— Havnebestyrelsen er imidlertid klar over — tilføjede Grev Moltke — at en Ordning ad denne Vej vil kunne tage nogen Tid, og da Havnebestyrelsen er af den Opfattelse, at de tidligere omtalte Udvidelser og Moderniseringer bør foretages saa snart som muligt, agter Havnebestyrelsen at benytte sin Indflydelse indenfor Frihavns Bestyrelse til at søge Moderniseringerne og Udvidelserne gennemført snarest muligt. Havnebestyrelsen er imidlertid klar over, at Gennemførelsen af disse Foranstaltninger vil kunne medføre, at der ikke i en Aarrække vil kunne udbetales Udbylde til Frihavns Aktionærer.

Af Hensyn til Aktionærerne erklærer Havnebestyrelsen sig imidlertid villig til at købe Aktier i Frihavns-Aktieselskabet til Kurs 100 eller den samme Kurs, hvortil Aktierne — saaledes som Kurserne har ligget — vil kunne kræves overdraget til Havnen, saafremt der gaas frem efter Koncessionens § 34.

#### PENSIONSORSIKRINGSANSTALTEN

Pensionsforsikringsanstalten har holdt Generalforsamling. Bestyrelsens Formand, Direktør Emil C. Hertz, aflagde Beretning og Regnskab. Til Trods for de urolige politiske Forhold er Tilgangen forstærket i Fjor, og Afgangen er faldet. Anstalten har derfor i 1945 haft en meget betydelig Fremgang. Den ved Aarets Udgang ikraftværende Forsikringsbestand omfatter Pensioner til et samlet Beløb af 52,9 Mill. Kr. aarlig. Den samlede Præmieindtægt har udgjort 11,5 Mill. Kr. mod 10,6 Mill. Kr. i 1944. Anstaltens samlede Aktiver, der i 1934 udgjorde ca. 49 Mill. Kr., i 1936 ca. 65 Mill. Kr. og i 1940 ca. 86 Mill. Kr., udgør pr. 31. December 1945 ca. 156 Mill. Kr.

Til Formand for Repræsentantskabet genvalgtes Købmand Axel B. Lange og til Næstformand Forretningsfører H. J. Christiansen, Dansk Styrmandsforening. Til Bestyrelsen genvalgtes Grosserer Holger Laage-Petersen, Direktør Andreas Jacobsen og Maskinmester K. A. Rasmussen.

#### VERDENSSKIBSBYGNINGEN

I følge Lloyds Register fører England nu paa Skibsbygningens Omraade, idet der pr. 31. Marts er 1,676,104 Tons under Bygning der i Landet, det højeste Tal siden 1922. Ialt er der 403 Handelsskibe under Bygning i England eller 51,5 pCt. af Verdens samlede Skibsbygning. I Amerika bygges der i Dag 587,000

## Ugens Fragtberetning.

Den amerikanske Minearbejderstrejke, der af Præsident Truman karakteriseres som intet mindre end en national Ulykke, løber stadig. Ifølge de sidste Meddelelser fra Amerika synes der dog at være en svag Lysning i Situationen, idet Parterne er begyndt at forhandle igen. Om disse Forhandlinger fører til et positivt Resultat, vil vise sig i Løbet af de nærmeste Dage, men for hele Verdens Skyld maa man haabe, at der findes en Løsning paa Konflikten. Det er jo nemlig ikke alene Staterne, der berøres af denne Strejke, men som Situationen ligger for Kulindustrien i praktisk talt alle Lande, spores dens Virkninger langt uden for Staternes Grænse. Ogsaa vi her hjemme berøres, og selv om der nu er Haab om at Arbejdet kan genoptages i Minerne i en forhaabentlig nær Fremtid, regnes der i Amerika med, at der vil gaa mindst en Maaned efter Strejkens Ophør, før man igen kan paa-begynde Eksporten.

Nyhederne fra de oversøiske Markeder har heller ikke i den forløbne Uge været af sensationel Karakter. I transatlantisk Trade er sluttet adskillige Baade for forskellige Laster. Northern Range/Lissabon betalte saaledes 25 Cents fio. for Stykgods. Fra Cuba til Bordeaux/Dunkirk range noteres uforandret \$14 for een Lossehavn, Option 2 Lossehavne til 50 Cts. extra. Der er ligeledes en Del Laster af refined sugar i Markedet fra Northern Range til forskellige Destinationer i Europa og Nordafrika, bl. a. 8000 Ts. fra Philadelphia og Baltimore til Casablanca, for hvilket der noteres \$14. Fra Golfen søges Tonnage for Sulphur til Antwerpen til \$12. Fra New Orleans til Helsingfors noteres \$17.50 fio. for Koks, og for en enkelt Kulladning fra Houston til Bordeaux/Dunkirk range betales 62/6d. fio.

Fra River Plate søges Tonnage for fransk Regerings Regning for Juli/August Lastning til Bordeaux/Dunkirk, Option Marseilles eller Algiers til 90/- Basis een Lossehavn med 2/6d. extra for 2 Lossehavne. Buenos Aires/Vestitalien indikerer 91/6d., Option Piræus

93/6d. eller Triest 95/6d. Fra Rosario completing Buenos Aires til Lissabon ligger Raten en Smule lavere, idet Tonnage nu tilbydes fast til \$18.50 for Juni/Juli Lastning. Til Eire noteres uforandret 87/6d. og til Antwerpen indikerer 80/- for svejtsisk Regning.

Fra Sydafrika noteres en lang Række Malmorderer til Northern Range. Raterne ligger lidt svagere, saaledes indikerer kun \$9 fra Durban til Baltimore og samme Rate noteres for 9000 Tons Krommalm fra Lourenzo Marques til Jersey City. — Malmraterne fra Forindien til USNH. og UK. er uforandrede.

Paa Stillehavsmarkederne begynder der nu at vise sig lidt mere Liv. Fra San Pedro til Manilla noteres 25.000 Ts. Cement, for hvilket der kan betales \$18 fio. Fra Philippinerne noteres Malm til Northern Range til \$8.50, men det er vel nok et stort Spørgsmaal, om der er nogen, der vil sejle til denne Rate. For UNRRA's Regning søges Tonnage, any size, til saavel Odessa som til Vestitalien. Raten ligger omkring \$20 pr. Ton dw. cargo.

I vore hjemlige Farvande er Forholdene uden større Ændringer. Der slutes stadig Tonnage for Kul og Koks fra UK., Emden og Polen til danske Havne. Østersøen ligger stadig noget stille, men det kan ikke vare længe før saavel Malmeksporten som Trælasteksporten er i fuld Gang. — Fra Middelhavet noteres stadig en lang Række forskellige Laster til UK./Cont. til stort set uforandrede Rater.

Paa Timechartermarkedet er Efterspørgslen stadig meget betydelig. Et Par svenske Motorskibe er sluttet for transatlantisk Fart; for et betales \$5 for en transatlantisk Rundtur, Levering og Tilbagelevering denne Side; for et andet, ogsaa en ca. 8000 Tonner. betales \$4.70, Levering denne Side, Tilbagelevering Centralamerika. En stor engelsk Damper er sluttet, Levering UK. via St. Lawrence, Tilbagelevering Sydafrika til 13/6d., men denne Rate synes at være noget under Markedet. I hvert Fald noterer samme Befragtere for lignende Forretning nu 16/-.

Tons, i Sverige 205,000 Tons, i Italien 156,000 Tons, i Holland 142,000 Tons, i Spanien 111,000 Tons, i Belgien 105,000 Tons, 104,000 Tons i Danmark, samt 67,535 Tons i Norge, saaledes at der ialt er 3,25 Mill. Tons under Bygning. I England fordeler Skibsbygningen sig med 950,000 Tons paa Dampskibe og 749,000 Tons paa Motorskibe.

### NORSKE REDERES KRIGSGODTGØRELSE

I Henhold til norske Efterretninger skal Forhandlingerne mellem den norske Stat og Rederne om Fragtindtægterne under Krigen nu være afsluttede. Den foreslaaede Ordning skal i Korthed gaa ud paa, at Rederne faar en Godtgørelse af 5 pCt. pr. Aar af Skibets Værdi og dertil en efter Skibets Art graderet Afskrivningsgodtgørelse, der for almindelige Lastskibe antagelig vil andrage 6 og for f. Eks. Tankskibe 7 pCt. om Aaret. Hvor stort Erstatningsbeløbet vil blive, ved man endnu ikke, men Forhandlingsgrundlaget har været de ca. 2400 Mill. Kroner, som de til Nortraship hørende Rederier har indsejlet under Krigen.

Forslaget fremlægges ikke som et Diktat fra Staten. For at Forslaget skal godkendes af begge Parter, forudsættes det imidlertid, at Redere repræsenterende 70—80 pCt. af Skibenes Værdi vedtager det.

### NORSKE SKIBSBESTILLINGER I ENGLAND

Ved en Middag i det norske Handelskammer i London fornylig udtalte Understatssekretær i det britiske Transportministerium, W. G. Weston, at de britiske Skibsværfter var parate til at bygge de gode Skibe, som maatte blive bestilt i Fremtiden fra norsk Side. Vi er klar over, sagde Understatssekretæren, at

Norge har Forbindelse med Skibsværfterne i sine Nabolande, men paa den anden Side er vi glade for at bygge Skibe her i Landet til de norske Redere. Der foreligger en meget stor Pengesum her i Sterling i Forsikringssummer, der skal betales for Tab af norske Skibe, der er gaaet tabt under Krigen, og de vil fra engelsk Side kunne frigives til Bygning af Skibe for norsk Regning..

Som et passende Akkompagnement til denne Tale kan følgende norske Ordre nævnes:

Oslo-Rederiet Simonsen og Astrup har bestilt et Fragtskib paa 9,100 Tons d.w. hos Short Bros. Sunderland. Skibet vil blive udstyret med en Maskine af North Eastern Marine-Typen og Farten bliver 11—12 Knob paa fuld Last. Leveringstid: Marts 1947. Paa samme Værft har Rederiet Jac. Salvesen bestilt et Søsterskib til ovennævnte med Leveringstid 13—14 Maaned.

Oslo-Rederiet Wahl og Co. har hos Blyth Dry Docks bestilt et Dampskib paa 3,500 Tons d.w. til Levering Marts—April 1947. Skibet faar »raised quarter-deck« med lang Bro, og Farten skal være 11 Knob lastet. Paa samme Værft har forøvrigt Rederiet Otto Hillerstrøm, Helsingborg, bestilt et Motorskib paa 6,000 Tons d.w.

Ved Smiths Dock Co. har Bergenrederiet W. og P. Jebsen bestilt to Skibe hvert paa 2,950 Tons d.w., det ene for A/S Atlantics Regning og det andet for A/S Seljans Regning.

Endelig har et norsk Rederi bestilt to Tankskibe paa hver 1,500 Tons ved Lagan Construction Co., Ltd. Belfast.

### NORGES FØRSTE SKIBSSKROGFABRIK

Den kendte norske Skibsbygningspioner, Christoffer Hannevig, har købt Hødens gamle Skibsværft, der nu vil blive døbt om til Hødens Standard Skipsbyggeri, og hvor det er Hr. Hannevigs Hensigt at anlægge Norges første Skibsskrogfabrik. Værftet raader i Øjeblikket over tre Beddinger, og det er Tanken her at sætte et Seriebyggeri i Gang af standardiserede, helsvejsede Skibe. Arbejderstaben skal foreløbig bestaa af ca. 200 Mand. Til at begynde med vil man specialisere sig i mindre Skibe, ca. 250 Fod lange og ca. 2500 Tons d.w., og Hr. Hannevig regner med at kunne bygge 4 Skibe i 1947, 8 Skibe i 1948 og 12 Skibe i 1949.

### SVERIGES REDAREFÖRENING 40 AAR

Den 26. April fejrede Sveriges Redareförening sit 40 Aars Jubilæum med en stor Fest i Göteborg, hvorunder Foreningens Formand, Generalkonsul Gunnar Carlsson holdt Hovedtalen.

»De 40 Aar, hvorover Foreningen spænder,« udtalte Generalkonsulen, »har været en meget betydningsfuld Periode i svensk Skibsfarts Historie, hvor et Net af regulære svenske Linier er blevet spændt udover Verden, og hvor vor Handelsflaade er blevet udvidet baade med Hensyn til Antal Skibe og til Tonnage i en Udstrækning, som Foreningens Stiftere for de 40 Aar siden sikkert ikke har kunnet forestille sig.«

Senere hen i Talen kom Generalkonsulen ind paa de mange Forhandlinger med de Søfarendes Organisationer, han gennem Aarene havde deltaget i, og udtalte herunder bl. a.: »Jeg har i Tiden, der er gaaet, kunnet konstatere en stadig stigende Forstaaelse Parterne imellem. Man maa for at kunne naa et godt og lykkeligt Resultat under slige Forhandlinger forstaa at sætte sig ind i Modpartens Synspunkter og ikke nøjes med at stirre sig blind paa sine egne, og jeg tror, at en saadan Forstaaelse er vokset frem i de svundne Aar.«

»I Aaret 1944 kunde det skandinaviske Redersarbejde have fejret sit 25 Aars Jubilæum, om ikke Forbindelserne var blevet afbrudte paa Grund af Krigen,« udtalte Taleren senere og understregede derefter den store Betydning, dette Samarbejde har haft og slog fast, at den nordiske Søfarts internationale Optræden er knyttet til Navnene Klavensess for Norge, Mægaard for Danmark og Nordborg-Reuterskjöld for Sverige. Gennem dette Samarbejde udadtil har Nordens Redere ved det internationale Raadsbord haft rig Lejlighed til at konstatere Sandheden i, at samlede staar vi stærkt og splittede svagt. Mange Tegn tyder paa, at vi staar overfor nye, omfattende internationale Indgreb, og da er det mere end nogensinde nødvendigt, at vi ikke lader eventuelle nationale Modsætninger eller Interessekonflikter lægge sig i Vejen for en fast, samlet Optræden udadtil. Deri ligger vor eneste Mulighed for at kunne bremse den Reguleringsstendens, der saa ofte bliver ledet og paavirket af Nationer, der ingenting ved om Søfartens Natur og Betingelser.«

Om Statsmagten og Søfarten udtalte Taleren, at Søfarten var den Del af Landets Næringsliv, der blev begavet med de fleste nye Love og Forordninger, men desværre var denne Statsmagts Interesse mere af restriktiv end af produktiv Natur, og desværre var der mange Tegn, der tydede paa, at alle de mange smukke Ord, der nu siges om Skibsfarten fra officiel Side, allerede var godt paa Vej til at gaa i Glemmebogen.

Man hører saa ofte i disse Dage Tale om Redernes store Fortjenester, men man glemmer, at det ikke er saa forfærdelig længe siden, at en stor Del af den svenske Handelsflaade laa oplagt og bare kostede Penge. Man glemmer, at Skibsfarten er et stærkt konjunkturbestemt Erhverv med enkelte Opgangsperioder afbrudt af lange og dybe Nedgangsperioder.

»Vi oplever nu,« sluttede Generalkonsulen, »gode

Tider for Skibsfarten, men de kan ikke vare evigt. Enighed og Sammenhold har hjulpet svensk Skibsfart frem hidtil. Nye Vanskeligheder venter forude, og naar det da ikke saa meget kommer til at dreje sig om, hvilke Rejser der giver den største Fortjeneste, men om, hvilke Rejser der giver de mindste Tab, vil Sammenholdet komme ud for en tung Belastning, som man maa haabe det vil kunne bestaa.«

Direktør Kørbing fra Dansk Dampskibsrederiforening bragte senere den jubilerende Forening en Hyldest fra dansk og norsk Side. »Det har altid været saa,« udtalte Direktøren, »at vi har kunnet gaa til de store internationale Forhandlinger i Enighedens Tegn efter at have gjort vore smaa nationale Mellemværender op, og i Danmark og Norge ser vi med Glæde og Tillid hen til et fortsat Samarbejde med Sveriges Redareförening.«

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Dødsfold

En af Gammel Skagens mest kendte Redningsmænd, forhenværende Fisker Jens Berg, er død i en Alder af 82 Aar. Afdøde, der var dekoreret med Dannebrogskorslet og flere udenlandske Medailler, har deltaget i mangfoldige Redninger og ialt været med til at redde 131 Menneskeliv.

### Maskinisteksaminer

Direktøren for Maskinistundervisningen meddeler, at der til de i April Maaned i Aarhus og Odense afholdte Eksaminer er opnaaet følgende Eksamensresultater:

I Aarhus: Til *Motorpasserproven* mødte 10 Eksaminander, som alle bestod. Til *Maskinpasserproven* mødte 26 Eksaminander, hvoraf 23 bestod.

Til den *almindelige Maskinisteksamen* mødte 38 Eksaminander, hvoraf 34 bestod.

Elev *Orla Sandemand* fik tilstaaet Præmie af det til Direktøren for Maskinistundervisningen af Julius Skrikes Stiftelses Midler bevilgede Beløb.

I Odense: Til *Motorpasserproven* mødte 37 Eksaminander, hvoraf 30 bestod. Til *Maskinpasserproven* mødte 19 Eksaminander, hvoraf 15 bestod. Til den *almindelige Maskinisteksamen* mødte 61 Eksaminander, hvoraf 54 bestod.

Elev *Gert Thorp Hansen* fik tilstaaet Præmie af det til Direktøren for Maskinistundervisningen af Julius Skrikes Stiftelses Midler bevilgede Beløb.

### Skibssalg

Dansk-Norsk Dampskibsselskab har solgt m.s. »Viking« af Marstal til et Partrederi med Skibsmægler Petersen, Rønne, som korresponderende Reder. »Viking« er et Jernskib paa 175 Tons d.w., bygget 1915 i Rotterdam og forsynet med en 120 HK. Vølund Motor. Skibsfører Carl Jensen, tidligere m.s. »Nora«, er Partreder og skal føre »Viking«.

### Grønlandsfarten

Grønlands Styrelse har udsendt Meddelelse om Besejlingen af Grønland indtil Midten af November. *Godthaab* afgaar i Begyndelsen af Maj til Julianehaab, derefter staar Skibet til Raadighed for Forsyningen af de østgrønlandske Kolonier og Vejmeldestationer.

Midt i Maj afgaar *Julius Thomsen* til Godhavn og Jakobshavn og staar derefter til Raadighed for Kystsejlad.

I Slutningen af Maj gaar *Disko* til Godthaab, Holsteinsborg, Egedesminde og eventuelt Ivigut. I Slutningen af Juli gaar *Disko* atter til grønlandske Pladser, derefter foretager Skibet en Rejse i Midten af September og endelig en Tur med Afgang midt i November.

## FRA SØRETTERNE

I Sø- og Handelsretten er afholdt Søforhør i Anledning af 10 Skibsforslis i Krigstiden.

### Torm: 5 Skibe

Fra Dampskibsselskabet »Torm« mødte Hovedbogholder *P. Gandorf* med en Liste over 5 Skibe, som ikke er vendt hjem. *M/S Almena* blev okkuperet af Tyskerne i Marseille, og fra det engelske Admiralitet foreligger Meddelelse om, at Skibet blev sænket ved Cape Ferrato (Sicilien) den 11. November 1942. Yderligere Oplysninger foreligger ikke.

*S/S Estrid*, der ligeledes var overtaget af Tyskerne, blev sænket ved Krigsoperationer i Nærheden af Mersa Matruh d. 12. Juli 1942. *S/S Ingeborg S.* led samme Skæbne ved den

græske Ø Amorgos den 11. Oktober 1943, og S/S *Gerd*, der var omdannet til Skoleskib, sænkedes den 22. Februar 1937 37 Gr. 45 Min. Nord og 11 Gr. 37 Min. Øst. Ingen af Skibene havde dansk Besætning.

M/S *Herdis* blev i Marts 1943 beslaglagt af den brasilianske Regering. Kaptajn Bom forklarede, at Skibet derefter sejlede under brasiliansk Flag og udelukkende med brasiliansk Besætning ombord. Den 3. August 1944 kolliderede det med et brasiliansk Skib og sank udfor Santa Catarina.

#### Heimdal: 2 Skibe

Saa kom Turen til to Skibe, der tilhørte Dampskibsselskabet »Heimdal«. 1. Styrmand Ernst Carl fra S/S *Axel Carl* forklarede, at Skibet i Juni 1941 blev beslaglagt af Russerne i Leningrad. Besætningen blev deporteret, men fik 1½ Aar senere Lov til at sejle i allieret Tjeneste. Skibet blev sænket af tyske Bomber den 18. August 1941 i Leningrads Havn.

2. Styrmand Aage Jensen fra S/S *Kalø* forklarede, at dette Skib, der sejlede under sydafrikansk Flag, den 24. September 1941 paa Rejse fra Durban til Suez kolliderede med et mørklagt amerikansk Skib og sank. Hele Besætningen reddedes.

#### D. F. D. S.: 3 Skibe

De to D.F.D.S.-Skibe, *Frode* (omdøbt til *Omaha*) og *Broholm*, er ligeledes forlist ved Kollisioner, begge i Efteraaret 1944. *Sicilien* torpederedes den 7. Juni 1942 paa Rejse fra Jamaica til Sct. Juan. Ingen danske Sømænd er omkommet ved disse Forlis. Nærmere Oplysninger foreligger ikke.

## PERSONALIA

#### 75 Aar

Tidligere Fører i L. H. Carl's Rederi og fra 1922 Fører i D.F.D.S. Kaptajn R. M. Jensen fylder Søndag den 12. Maj 75 Aar. Kaptajn Jensen har været ansat i Nordby Sogneraad, i Sundhedskommissionen og været Formand for Fanø Skipperforening.

#### 60 Aar

Underdirektør i »Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri«, cand. polyt. R. Knudsen fyldte Tirsdag d. 7. Maj 60 Aar.

Underdirektør Knudsen har siden 1911 været ansat paa Helsingør Skibsværft, og han afløste i 1917 Maskinchef Allerup, og for adskillige Aar siden udnævntes han til Underdirektør. Det er meget betydelige Udvidelser, navnlig indenfor de maskinelle Anlæg, der i hans Tid er foretaget i det store Industriforetagende, hvorfra mange smukke Damp- og Motorskibe og betydelige Maskinanlæg er udgaet baade til Ind- og Udland.

## Positionsliste pr. 7. Maj 1946

#### Dannebrog

*Dansborg* afg. Montreal 30. April til Neapel. — *Ellensborg* ank. G'dansk 5. Maj, laster for Danmark. — *Fredriksborg* ank. Lissabon 2. Maj, laster for Preston. — *Lilleborg* ank. Emden 6. Maj, laster for Aarhus. — *Nordborg* ank. Aalborg 20. Marts. — *Silkeborg* pass. Brunsbutt 6. Maj til Lissabon via Immingham. — *Skodsborg* pass. Finisterre 3. Maj til København. — *Søborg* ank. København 4. Maj, derefter Emden/Danmark. — *Taarnborg* pass. Cape Villano 4. Maj til Saffi. — *Uranienborg* ank. Baltimore 5. Maj. — *Ørneborg* ank. Helsingør 4. April.

#### D.F.D.S.

*Alabama* afg. Casablanca 30. April til Antwerpen. Ventes dertil 8. Maj. — *Alexandra* ank. Kbh. 6. Maj. — *Argentina* afg. Bahia 25. April. Afg. Las Palmas 6. Maj til Kbh. — *Arizona* ank. Kbh. 21. April for Dokning. — *Bolivia* afg. Esbjerg 21. April. Afg. Las Palmas 28. April til Porto Alegre og Rio Grande. — *Brasilien* afg. Kbh. 18. April til Norfolk. Derfra til Newport News og New York. — *Delaware* afg. Horsens 3. Maj til Natal via Grimsby for Bunkers. Forv. ankommet Grimsby 7. Maj. — *Dronning Alexandrine* afg. Thorshavn 6. Maj til Kbh. — *Egholm* ank. Antwerpen

3. Maj. Afgaar ca. 7. Maj til Lissabon og Nordafrika. — *Florida* ank. New York 4. Maj. Afgaar ca. 8. Maj til Kbh./Gdynia/Kbh. — *Frigga* afg. Kbh. 6. Maj. Fra Odense 8. Maj. Fra Aarhus 10. Maj til østengelsk Havn. — *Halfdan* ank. Kbh. 4. Maj. Fra Kbh. ca. 9. Maj til Randers. — *Harald* ank. Kbh. 24. April. — *Hebe* afg. Newcastle 7. Maj til Kbh. — *Hindsholm* ank. Manchester 6. Maj. Derfra ca. 14. Maj til Kbh. og Aalborg. — *Hjortholm* afg. Huelva 6. Maj til Lissabon og Leixoes. — *Hroar* ank. Kbh. 30. April. — *Ivar* ank. Kbh. 24. April. Fra Kbh. ca. 8. Maj til Aalborg og Antwerpen. — *J. C. Jacobsen* afg. Antwerpen 7. Maj til Esbjerg. Fra Esbjerg 10. Maj til Antwerpen. — *Jolantha* ank. Kbh. 1. Maj. — *Katholm* afg. Kbh. 4. Maj til Antwerpen/Danmark. — *Kentucky* ank. Liverpool 28. April. Derfra ca. 11. Maj til Kbh. — *Knud* ank. Newport 6. Maj. Derfra ca. 11. Maj via Swansea til Kbh. — *Kronprins Frederik* ank. Kbh. 11. Marts. — *Louisiana* ank. Randers 5. Maj. Afgaar ca. 7. Maj til Kbh. — *Maine* afg. Kbh. 28. April. Forventer Ankomst New York ca. 10. Maj. Derfra til Newport News og Norfolk. — *Margrethe* ank. London 3. Maj. Derfra ca. 8. Maj til Kbh. — *Marocco* ank. Alexandria 5. Maj. Afgaar ca. 9. Maj til Cypern. — *Paraguay* afg. Kbh. 30. April. Afgaar Hull forv. 7. Maj via Las Palmas til Brasilien. — *Saga* ank. Grimsby 4. Maj. Derfra ca. 9. Maj til Kbh. — *Skjold* ank. Kbh. 6. Maj. — *Svanholm* ank. Kbh. 5. Maj. Fra Kbh. ca. 15. Maj til London. — *Taarnholm* afg. Manchester 2. Maj til Kbh. og Randers. — *Texas* ank. Haifa 7. Maj. Derfra til Alexandria. — *Thyra* ank. Newcastle ca. 6. Maj. — *Tula* ank. Antwerpen 3. Maj. Derfra ca. 8. Maj til Kbh., Aarhus og Odense. — *Uruguay* afg. New York 1. Maj. Ventes til Kbh. ca. 14./15. Maj. Herfra til Gdynia/Kbh. — *Virginia* i Dok i Glasgow indtil ca. 1. Juni. — *Vistula* henligger i Kbh.

#### J. Lauritzen

m.s. *Indian Reefer* afg. Antwerpen 5. Maj til New York. — m.s. *Argentinean Reefer* afg. Valparaiso 3. Maj til New York. — s.s. *Karla Dan* pass. Kbhvn. 6. Maj paa Vej til New York. — s.s. *Lotta Dan* ank. 4. Maj New York, afg. 16. Maj til Chile. — s.s. *Laila Dan* afg. Puertobories 5. Maj til Valparaiso. — s.s. *Selma Dan* afg. Callao 3. Maj til Chile. — s.s. *Randa* ank. 7. Maj til Buenaventura, fortsætter til Chile. — s.s. *Laura Dan* afg. St. Johns (New Foundland) 4. Maj til Gronland. — s.s. *Ulla* afg. Julianehaab 4. Maj til Godthaab, derefter Gdansk. — s.s. *Linda Dan* ank. 7. Maj til Stockholm (Reparationer). — s.s. *Jelva Lau* afg. Antwerpen ca. 10. Maj til Helsingfors. — s.s. *Lilian* ank. ca. 4. Maj til Helsingfors, derefter Finland—Næstved. — s.s. *Anna Lau* afg. Mäntyluoto 4. Maj til Themsen. — s.s. *Inger Lau* ank. 5. Maj til Themsen, derefter til København. — s.s. *Nerma Lau* ank. 8. Maj til Skive, derefter til Emden. — s.s. *Katja Lau* afg. Mäntyluoto ca. 8. Maj til Rochester. — s.s. *Hedda Lau* ank. Emden ca. 8. Maj, derefter til Danmark. — s.s. *Nancy Lau* afg. Kaskö ca. 10. Maj til England. — s.s. *Ninna Lau* afg. Hernösand 6. Maj til Rouen.

#### Norden

*Nordfarer* afg. Galveston til Port Alfred 26. April. — *Nordkap* forv. ank. Kbh. 9. Maj fra Philadelphia. — *Nordkyn* forv. afg. Jacksonville 9. Maj til Norfolk.

#### Orient

*Astoria* forv. ank. Kalundborg 9. Maj fra Saffi. — *Westralia* lossen i Aarhus.

#### Ø.K.

*Annam* pass. Dover 7. Maj til Østen. — *Asia* ank. Norfolk 29. April. — *Erria* forv. afg. Liverpool 7. Maj til Montreal. — *Falstria* forv. afgaa Kbh. 8. Maj til New York. — *Fionia* ank. Melbourne 28. April. — *India* afgik Las Palmas 2. Maj til Bahia Blanca. — *Java* ank. Rosario 1. Maj. — *Jutlandia* afg. Kbh. 7. Maj til Gdynia. — *Kina* i Kbh., forv. afgaa ca. 16. Maj til Østen. — *Korea* ank. Longbeach 30. April. — *Lalandia* afg. Las Palmas 5. Maj til Lissabon. — *Malacca* afg. San Francisco 20. April til Shanghai. — *Manchuria* afg. Bahia Blanca 30. April til Le Havre. — *Meonia* i Nakskov. — *Mongolia* afg. Shanghai 6. Maj til Manila. — *Selandia* i Kbh., forv. afg. ca. 15. Maj til Østen.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. B. EGGÉ

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K

Abonnement  
Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør:  
KAY JUNGEBEN

Telefon "Central 17030  
samt paa alle Postkontorer

# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

NYBYGNINGER

SKIBS- MASKIN- OG  
KEDELREPARATION

## Aalborg Værft A/S

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

# SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY  
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING  
STRIKEFORSIKRING

Amaliegade 33  
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

# PENSIONS FORSIKRINGS ANSTALTEN A/S



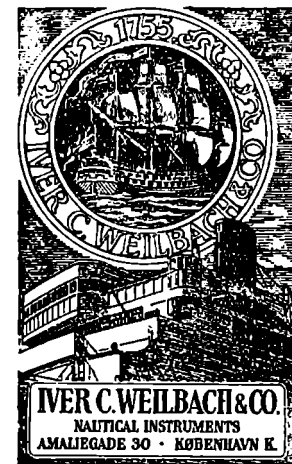
HAMMERENSGADE 6  
KØBENHAVN K. - C. 7809

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

KØBENHAVN K  
Telefon: 9246

Telegramadr.:  
MONTANAKUL

Brug **Holzappel's**  
**International**  
Skibsfarver  
til INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDE  
Øresundsvej 141. Telefon 5601. København S.  
Amager 1483.



Viking  
Kompasser  
Viking  
Loddemaskiner  
Chronometre  
Sekstanter  
Marinekikkerter

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

# TUBORG



GRØN  
eller  
RØD

# CHR. SALVESEN & Co.

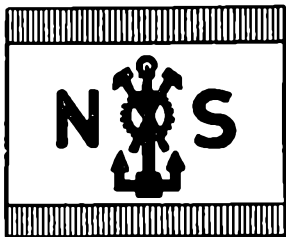
ETABLERET 1846

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. LEITH. GRANTON.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



## NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV • DANMARK  
NYBYGNINGER  
OG  
REPARATIONER

Beddinger for Skibe Indtil 520' Længde  
Flydedok » » » 14500 Tons D.W.  
Ophalerbedding » » 800 » »  
Telegram-Adr.: »SKIBSVÆRFT« Telefon: STAT 3

... og  
Pilsner  
det er

# HOF



*Tegn Deres  
Forsikringer  
i*

## SKANDINAVIA

Kongens Nytorv 6, København K.  
Telefon Central 9316



VERITAS  
OIL

## DANSKE HAVNE

## KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Langelinickajen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværker 6,9 m, i Gasværkshavnen 8,2 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Teglhøimen 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 6,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Registertonnage + 12 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevæsenets Bolværker (Sejlfartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 8 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevæsenets Bøjer, Pæle eller ved andot Skibs Yderalde. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtægning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibstornodenheder o. s. v., Ind- og Udtægning af Ballast. Alle Afgifter undt. Knippelsbro-Agiften er midlertidigt forhøjet med 25 pCt.

Modereret Fartøjsafgift: for Rute-fartøjer og reparerende Fartøjer m. m.

Fritaget for alle Afgifter: er Fartøjer, som alene anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrrings- eller Motorolie til Skibets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsfor-nødenheder, 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 Lodstvang. Lodspenge betales efter Skibets Brutto-tonnage. Dybgaende og den Distance, der losses og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst.

Loosning og Ladning. I Frihavnen en besørget Loosning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkom-mende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet). Toldhavnen. Tørdokke for Skibe op til ca. 158 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 18,600 Tons. Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jern-skibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatisk Kornlosseapparater, 2 flydende Kraner til Løft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Løft af 75 Tons (Orlogsværftet), 7 faste Kraner til Løft indtil 25 Tons samt 2 private, faste Kraner (Burmester & Wain) til Løft indtil 100 Tons.

Frihavnen. 7 Dampkraner til Løft indtil 8 Tons, 2 faste Kraner til Løft af 5 Tons og 42 bevægelige, elektriske Kraner til Løft af indtil 3 Tons. Moderne Kornlosseappa-rater og moderne Fryserum. Vandforsyning ved Bolværk. Jernbane langs Kajerne

## FREDERIKSHAVN

Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 m; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 m. Havnepenge pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sejlfartøjer, reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1911. Kullydere dog ca. ¼ mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m<sup>3</sup>. Loosning og Ladning foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Tørdokker indtil 95,7 Meters Længde, 2 Flydedokker med indtil 3000 Tons Bæreevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskin-værksteder forefindes.

## HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,5 til 7,8 m. Havnepenge (pr. N.R.T.) er for udenbys, maskindrevne Fartøjer: 25 Øre for Indg. og 25 Øre for Udg., for alle andre udenbys Fartøjer: 20 Øre for Indg. og 20 Øre for Udg. Reducerede Afgifter for reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Løseer ved Havnen og i Fyrskibet Lappegrunde. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastpenge: 4 Øre pr. N.R.T., Ballast ca. 6 Kr. pr. m<sup>3</sup>. Vand: i Havnen 1,75 à 2,00 Kr., paa Reden 4,00, alt pr. m<sup>3</sup>. Loosning og Lastning til faste Takster. 2 af Svitzers Bjergningsdampere er stationeret i Havnen, 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. Moderne Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt, 2 Tørdokker indtil 115 m Længde. Kraner til 80 T. Løfteevne.

## HORSSENS

Vanddybde i Indsejlingsløbet og i Ny-Havn 6,00 m. Indsejlingsfarvandet vel afmærket, Havnen kan besøjes ogsaa om Natten. Ingen Lodstvang. Havneafgift: Fartøjer med Maskinkraft pr. N.R.T. for saavel Iudg. som for Udg. 15 og 25 Øre for henholdsvis Inden- og udenbys Fartøjer, de tilsvarende Afgifter for Fartøjer uden Maskinkraft 10 og 20 Øre. Vand: 1,50 Kr. pr. m<sup>3</sup>, dog mindst 5 Kr. ialt. 2 faste Kraner med henholdsvis 6 og 15 T. Løfteevne, 2 bevægelige Stykgodskraner med henholdsvis 1½ og 2½ T. Løfteevne samt 4 private Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Ophalingsbedding for mindre Fartøjer. Træskibsbyggeri og Motor- og Maskinfabrikker forefindes.

## NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 løb. m. Bolværk til større Skibe (6,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejlingen gunstig. Farvandet stærkt belyst. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejsk. 24 Øre, Sejsk. med Hjelpekrue 32 Øre. Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Vareafgift: Moderat. Bugsering, uforud. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; isvrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Loosn. og Lastn. besørget hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjelpe af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Køhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

## RUDKJØBING

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

## ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande: I det 200 m brede uddybede Løb over Graadysbarren er der i fuld Bredde 7,5 m og i Fyrlinien 8,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Sluse-tærskelen 5,8 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,6—8,8 m, i Flskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Fløjetonder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodstvang. Lodspenge efter Dybtgaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m<sup>3</sup>. — Loosning og Lastning: Loosning og Lastning besørget af herværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Flskerihavn med overdækkede Ladeperonner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttefede. Skibereparationsværfter og Ophalingsbeddinger for Fartøjer paa indtil 500 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

## FAABORG

Indsejlingsløbet 6,8 m. I Yderhavnen 6,3 m, i Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 30 Øre for Indg., 30 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodstvang. Vand: Dampskibe u. 300 R.T. 12 Kr., over 300 — 20 Kr. Sejskibe 20—50 T. 2 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 8 Tons i Inderhavnen. Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. ved Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 19

FREDAG 17. MAJ 1946

53. AARGANG

## DØDSFALD

Direktør Johannes Jantzen, Nordisk Skibsrederforening afgik for kort Tid siden ved Døden i sit Hjem i Oslo, 81 Aar gammel. Med ham har den skandinaviske Skibsfart mistet en af sine betydeligste Mænd.

Direktør Jantzen var født i København og blev i 1886 ansat som Sekretær i Nordisk Skibsrederforening, hvor han kom til at øve sit meget betydelige Livsværk. Da Foreningen fik sit Sæde i Oslo i 1891, flyttede Jantzen dertil. Han vandt i Aarenes Løb international Anerkendelse som Ekspert i Søretssager, og allerede 2 Aar efter, at han i 1898 var blevet Direktør for Nordisk Skibsrederforening, tog han fat paa den i Søfartskredse saa kendte »Samling af nordiske Domme i Søfartsanliggender«. Han har endvidere skrevet meget betydelige Afhandlinger om Befragtningsanliggender og en lang Række andre Emner af største Betydning for Skibsfartserhvervet.

I 36 Aar beklædte han Direktørposten i Nordisk Skibsrederforening, hvor han blev den samlende og centrale Skikkelse, og utallige er de Sager, han har ført igennem for nordiske Redere.

Da han paa Generalforsamlingen i København i 1934 meddelte, at han ønskede at trække sig tilbage som Direktør, blev han hyldet varmt af Redere fra samtlige Lande. For Danmark udtalte Generalkonsul *Johan Hansen* en meget varm Tak til Johannes Jantzen for hans Indsats.

Efter sin Afsked som Direktør og lige til sin Død var han Foreningens faste Konsulent, og som saadan vil han blive savnet.

Direktør Johannes Jantzen efterlader sig sin Hustru, Fru *Ida Jantzen*, og voksne Børn. Han var Kommandør af Dannebrog og dekoreret med høje skandinaviske Ordner.

## SKIBSFARTEN PAA DANSKE HAVNE I 1945

Fra Det statistiske Departement foreligger nu Opførelsen over Skibsfarten paa danske Havne i 1945. Som ventet var den samlede Skibsfart af betydelig mindre Omfang end i 1944. Godsomsætningen viser saaledes en Tilbagegang paa over 30 pCt. Oktober Kvartal viser imidlertid stærkt stigende Tendens fra i Fjor. Stigningen i den fra Udlandet indgaaede Godsmængde fra 939,000 Tons til 1,089,000 Tons falder paa alle Varegrupper med Undtagelse af Korn samt Kul, Koks m. v.

Den til Udlandet i Oktober Kvartal afskibede Godsmængde viser Nedgang fra det foregaaende Aar. Det samlede Kvantum er faldet fra 196,000 Tons til 148,000 Tons, og af de enkelte Poster kan nævnes Sten, Kalk, Cement m. m. med en Nedgang fra 62,000 til 10,000 Tons. For Teglværksprodukter og Levende Dyr er der ligeledes en betydelig Nedgang.

Godsomsætningen mellem danske Havne indbyrdes er derimod af omtrent samme Omfang i de to Kvartaler; der har dog været meget stærke Bevægelser for de enkelte Varegrupper, idet Sten, Kalk, Cement m. m. er formindsket meget stærkt, medens der navnlig har været Stigning for Gruppen Kul, Koks m. v., der væsentligt omfatter Brunkul. For hele Aaret 1945 viser de indenlandske Godstransporter i det hele samme Bevægelse som for Oktober Kvartal.

Til København indløb i Oktober Kvartal 1945 ca. 2800 Skibe med en Registertonnage paa 727,000 N.R.T., som udlossede 893,000 Tons Gods og indladede 114,000 Tons. I hele Aaret androg Anløbene 8800, Tonnagen 1,758,000 N.R.T., udlosset Gods 2,125,000 Tons og indladet Gods 388,000 Tons. Til samtlige Provinshavne indløb i Oktober Kvartal 1945 11,100 Skibe paa 1,165,000 N.R.T., som udlossede 1,015,000 Tons Gods og indladede 817,000 Tons. I hele Aaret androg Anløbene 35,900, Tonnagen 3,102,000 N.R.T., udlosset Gods 2,839,000 Tons og indladet Gods 2,621,000 Tons.

Samtlige Havnes Omsætning faldt med 31 pCt. For København udgjorde Nedgangen 25 pCt. og for Provinshavnene 34 pCt. Nedgangen viser en Del Forskelligheder for de enkelte Havne.

## SØFORSIKRINGS-KONGRES

Repræsentanter fra de vigtigste Søfartslande mødtes d. 9. og 10. Maj i Stockholm til den første Konference efter Krigen for at behandle Spørgsmaalet om Genoprettelse af den internationale Søforsikringsorganisation, »The International Union of Marine Underwriters«, hvis Virksomhed har været afbrudt under Krigen. I Konferencen, som fandt Sted i Saltsjöbaden, deltog 37 Delegerede fra 11 Nationer, hvoriblandt Danmark, Norge, Sverige og Finland. Forhandlingerne lededes af Direktør C. Briner, Schweiz, som blev valgt ved den sidste Konference i September 1937.

## MARINEFORENINGENS SENDEMANDSMØDE 1946

Søndag den 19. Maj afholder Marineforeningen sit Saarlige Sendemandsmøde (Landsgeneralforsamling), i Aar i Fyns Forsamlingshus i Odense, hvortil der møder Repræsentanter fra de 90 Lokalafdelinger Landet over.

Marineforeningens første Æresformand var Prins Valdemar; efter hans Død overtog Kronprinsen Hvervet, som han omfatter med megen Interesse. Foreningens Formand er Kommandør Paul Ipsen, den ledes iøvrigt af en Hovedbestyrelse paa 15 Mand fra Landets forskellige Dele.

Marineforeningens Formaal er at styrke Nationens Interesse for Søværn og Søfart ved at samle danske Mænd til fælles Arbejde for denne Sag samt at vedligeholde Forbindelsen og Kammeratskabsfølelsen mellem Mænd, der har gjort Tjeneste eller er tjenstgørende i Marinen.

Marineforeningen har saaledes sat sig videre Maal end Soldaterforeningerne, idet den har taget den nationale Opgave op at virke saavel for Søværn som Søfart, hvilket har sin naturlige Begrundelse i, at de to Mariner begge er uundværlige for vort Land og saavel i Fred som i Krig har et uundværligt Samarbejde.

Som ordinære Medlemmer optages værnepligtige og Mænd, der har været ansat i Søværnets Tjeneste; som ekstraordinære andre Mænd, der har Interesse for Søværn og Søfart og dermed beslægtede Erhverv.

Medlemsantallet er nu ca. 13,650, og Foreningen har ikke mindst i de sidste Aar haft stærkt stigende Tilslutning; dette skyldes ikke mindst den gode Aand og Tone, der er fremherskende, og de smukke Traditioner fra Orlogsmarinen, som holdes i Hævd.



## FØR SEATTLE

Den 6. JUNI aabnes som bekendt i Seattle den i alle Shipping-Kredse med saa stor Interesse imødeset internationale Søfartskonference, hvortil den af ILO (the International Labour Organisation) sammenkaldte Konference i København i November 1945 har banet Vejen.

I nedenstaaende Artikel fortæller Mr. J. L. Mowat, Acting Chief of the Maritime Service of the International Labour Office, lidt om de Problemer og de Vanskeligheder, som Seattle-Konferencen vil blive stillet overfor.

Konferencen i København i November var blevet organiseret af ILO for at forberede Seattle-Samlingen, skriver Mr. Mowat. Der deltog Repræsentanter fra 20 ledende Søfartsnationers Regeringer, Skibsredere og Søfolk, og Konferencens Opgave var at foretage en foreløbig Drøftelse af en lang Række Spørgsmaal Søfarten vedrørende som Hyrer, Arbejdstid, Bemanding, social Sikkerhed, Pensionering, Anerkendelse af Sømændenes Fagforeninger og Retten til kollektive Overenskomster mellem Redere og Søfolksorganisationer m. m.

Der blev opnaaet Enighed om en lang Række Spørgsmaal, og der er al mulig Grund til at tro, at Seattle-Samlingen vil kunne antage Konventioner, som mange Lande vil kunne ratificere, men Spørgsmaalene om Hyrer, Arbejdstid og Bemanding lykkedes det ikke at faa løst tilfredsstillende, fordi Redernes og Søfolkenes Standpunkter stod altfor langt fra hinanden. Diskussionen om disse Spørgsmaal klarede imidlertid Luften saa meget, at man maa have Lov til at haabe, at det vil være muligt at finde en acceptabel Løsning.

Mange Vanskeligheder venter dog forude, for, som ILO siger, det er aldrig let at naa frem til en international Overenskomst. Hovedvanskeligheden ved at naa frem til en Overenskomst ligger vel i den Omstændighed, at mange Delegerede, hvadenten det nu drejer sig om Repræsentanter for Regeringer, Redere eller Søfolk, ønsker, at de Standardregler, der skal optages i Konventionen, skal være de samme som — eller endog bedre end — de Regler, der gælder i vedkommende Land, men et saadan Standpunkt strider imod hele ILO's Grundtanke, der er den at fastsætte en international Minimumsstandard. Da imidlertid en saadan Minimumsstandard, der kan blive vedtaget af alle søfarende Lande, naturligt vil komme til at ligge betydeligt under de Vilkaar, der bydes i de fleste mere fremskredne Lande, kan man spørge, om det hele saa ikke er ganske omsonst. En Delegeret fra et Land med høj Standard kan med en vis Ret sige: »Hvad Nytte har jeg af denne Konvention? I foreslaar en Minimumshyre paa £15 eller £16 for en Sømænd, men vore Søfolk faar allerede mere end dette gennem deres kollektive Overenskomster, og I foreslaar et Minimumareal pr. Mand paa 30 Kvadratfod i et 3000 Tons Skib, mens jeg i det sidste Skib, jeg sejlede med, havde omkring 40 Kvadratfod. Hvad Interesse kan vi have i disse Forslag eller i at stille dem op i en international Konvention?»

»Det er et gammelt Argument,« siger ILO hertil. »Svaret herpaa blev givet fornylig i en Rapport fra København-Konferencen offentliggjort i et fransk Tidsskrift skrevet af tidligere franske Frihedskæmpere, hvori det bl. a. hedder: De i København foreslaaede Regler vil ikke bringe franske Søfolk mange Fordele, fordi deres Kaar som Regel er bedre end i mange andre Lande, men Forslagene har alligevel Interesse for os, fordi de kan hjælpe os til at fastholde, hvad vi allerede har vundet, ligesom de set under et verdenssocialt Synspunkt vil kunne bringe betydelige Forbedringer i Søfolkenes Levestandard, særlig naturligvis i de Lande, hvor denne nu er meget lav.«

Af Hensyn til Søfolkene fra de daarligst stillede, søfarende Lande maa vi ønske ILO »God Vind« i Seattle.

I Henhold til officielle Meddelelser vil Samlingen diskutere følgende Spørgsmaal: den administrerende Direktørs Rapport, Social Sikkerhed for Søfolk, Beboelsesforhold om Bord, Bepisningen, Antagelse, Uddannelse og Forfremmelse af Søfolk, Ferie med Løn, Stadig Beskæftigelse, Anerkendelse af Søfolks Organisationer, Hyrer, Arbejdstid og Bemanding, ILO er ved at forberede Konventioner angaaende alle disse Spørgsmaal til Diskussion under Samlingen og muligvis til Vedtagelse.

Admiral Land, Formand for United States Maritime Commission, understregede i 1944 Værdien af slige internationale Overenskomster, som man nu søger at naa frem til i Seattle, gennem følgende Udtalelse: »Kan man naa til en Overenskomst mellem alle søfarende Nationer angaaende Søfolkenes Beboelsesrum om Bord? Hvis vi opretholder vor Standard i denne Henseende, der er saa meget højere end andetsteds, vil de deraf flydende Omkostninger handicappe os stærkt. Hvis vor Standard er den rette, hvordan skal vi saa faa andre søfarende Nationer til at følge vor Linie? Hvad vil Søfolkenes Organisationer foretage sig for at bringe Ensartethed til Veje?»

De Dage, hvor det var Havnebyernes Bundfald, der bemandede Skibe, er forlængst forbi, og vi maa have en Arbejderlovgivning, der er i Overensstemmelse med vore Dages Forhold paa Søen, og som saa vidt muligt maa være ensartet i forskellige søfarende Nationer.«

Det er ikke Hensigten, at en international Arbejderkonvention skal opbygges paa den højeste Standard, der allerede er naaet i et eller to Lande, for hvis den gjorde det, vilde kun meget faa Lande tiltræde den, og den vilde derved miste sin Værdi. Det er derimod Hensigten at opstille et internationalt Minimum, der er lavere end den Standard, der er naaet i de mest fremskredne Lande, men højere end den, der gælder i de daarligst stillede Lande. Vedtager en Majoritet af de søfarende Nationer en Konvention bygget paa disse Principper, betyder det, at Standarden i de daarligst stillede Lande maa bringes op til mindst det internationale Minimum, idet Landene dog ofte er villige til at gaa endnu et Skridt eller to længere frem. Set fra et humanitært Synspunkt kommer det Søfolkene i vedkommende Land til Gode, men indirekte vil det ogsaa gavne de mere fremskredne Lande, fordi de gennem den deraf flydende Udligning af Omkostningerne til Hyrer m. m. vil blive bedre stillet konkurrencemæssigt set. Sæt f. Eks. £ 15 eller maaske £ 18 om Maanedens som Minimumshyre for en Sømænd — det vil selvfølgelig ikke betyde noget for Sømændene i de mere fremskredne Lande, i hvert Fald ikke direkte, men hvordan ligger Forholdene for de Lande, der i Henhold til de officielle Oplysninger, som ILO har indhentet, betaler de deres Søfolk £ 11 om Maanedens? Skulde det mon ikke kunne betale sig at bringe dem op til et højere, internationalt Niveau?

Herimod kan maaske indvendes fra Søfolkenes Side: »Det kan altsammen være meget godt, men fastsætter I en lav, international Standard, vil Rederne i de mere fremskredne Lande sikkert prøve paa at faa trykket deres Søfolk ned paa Minimumsstandard.« Denne Frygt er imidlertid grundløs. For det første understreger enhver Konvention udtrykkeligt, at det er et Minimum, og ethvert Land, der undertegner den, forpligter sig højtideligt til ikke at benytte Konventionen til at forringe sin eventuelt højere Standard. Men der er endvidere et andet og tungere vejende Argument mod denne Frygt for en Forringelse af Levevilkaarene. Hvorledes blev de opnaaet? Gennem kollektive Aftaler, og last but not least fordi Søfolkenes Organisationer var stærke nok til at gennemføre deres Krav overfor Rederne, men

# Ugens Fragtberetning.

Der synes nu at være en reel Mulighed for en Løsning af den amerikanske Minearbejderkonflikt. I hvert Fald meddeles det nu fra New York, at Størstedelen af Minearbejderne gik i Arbejde igen i Mandags, og at de vil fortsætte Arbejdet indtil den 25. Maj, idet de forlanger, at der i det mellemliggende Tidsrum skal være truffet en for dem acceptabel Løsning af Stridsspørgsmaalene. Af Hensyn til Genopbygningen maa man haabe, at der findes en Ordning, ikke alene paa Minearbejderstrejken, men ogsaa, at Jernbaneselskaberne og Jernbanearbejderne, der nu har varslet Strejke, kan finde en Løsning af deres Mellemværende.

Paa de oversøiske Markeder er der stadig meget betydelig Aktivitet. I Transatlantisk er sluttet yderligere Tonnage paa Netcharter fra Northern Range til Bordeaux/Dunkirk Range til 23 Cents; for lignende Forretning til Lissabon er betalt 25 Cents pr. chft. bale. For Raasukker fra Cuba til Bordeaux/Dunkirk range er sluttet adskillige store amerikanske Dampere til \$14 Basis 1 Losschavn og fra 1/2 Havne Cuba er betalt 78/- for engelsk 9000 Tonner. Til sidstnævnte Destination kan der antagelig gøres 80/- idag, hvorimod Sukkerfragterne fra Cuba synes at have fundet et fast Leje i \$14. Fra Cuba noteres endvidere forskellige UNRRA. Ladninger raffineret Sukker til Vestitalien/Piræus/Triest, for hvilket der indikeres omkring \$18/\$19 Basis 1 Havn Vestitalien. 9000 Ts. raffineret Sukker fra Northern Range til Dakar sluttedes til \$14.25. Fra Golfen noteres forskellige Sulphurlaster til Continentet; til Antwerpen indikeres \$12. For en Ladning paa 9/10.000 Ts. Gulf/Buenos Aires indikeres \$13. Med de lysere Udsigter til Kulstrejkens Ophør begynder de første Noteringer af Kullaster at vise sig. Befragterne er saaledes villige til at slutte Northern Range/Buenos Aires \$11, Santos \$10.25, Rio \$10 med Ret for Rederen til at annullere, saafremt Strejken ikke skulde være ophørt 14 Dage førend Baaden er lasteklar.

River Plate har været ret aktivt i den forløbne Uge.

hvorfor skulde de saa ikke ogsaa være stærke nok til at fastholde, hvad der en Gang er vundet? Selvfølgelig er de det.

Naar man derfor paa den ene Side ikke kan tabe noget ved at tilslutte sig ILO-Konventionerne og paa den anden Side kan vinde meget gennem forbedrede Betingelser i andre Lande, er det indlysende, at det vil betale sig for Arbejderne i de mere fremskredne Lande at slutte op bag disse Konventioner, selv om de ikke indeholder nøjagtigt det, man kunde ønske at se opstillet i dem. Det er imidlertid en Betragtning, mange har vanskeligt ved at fatte det rigtige i, naar de pludselig skal deltage i internationale Forhandlinger efter at have kæmpet deres egne kollektive Kampe for at opnaa meget bedre Betingelser, men det er den eneste virkelig sunde Basis for internationale Fremskridt i Arbejderkaar.

Det er ILO's Haab, at de mange vigtige Spørgsmaal, der staar paa Dagsordenen ved Seattle-Konferencen, maa blive drøftet i denne Aand med det store Maal for Øje at forbedre Søfolkene Kaar overalt og forhindre en usund Konkurrence foraarsaget af en lavere Arbejderstandard.

## SKIBSKØB

Dampskibsselskabet »Dania« har gennem Firmaet Otto Danielsen købt s.s. *Stensnæs*, som er under Bygning ved Nakskov Skibsværft og forventes afleveret i August Maaned. *Stensnæs* er et af de saakaldte Hansa-Skibe paa ca. 5200 Tons d.w., der forsynes med Turbo-Compound Maskine. Det er Selskabets Hensigt at indrette Skibet for Oliefyring. Prisen andrager Kr. 3.000.000.

Endvidere har Dampskibsselskabet »Dania« købt

UNRRA. har sluttet yderligere Tonnage til Vestitalien til 91/6d., med de sædvanlige Optioner af Piræus/Dalmatien/Triest. For fransk Regning er sluttet 8000 Ts. græsk Damp til 90/- til Bordeaux/Dunkirk range, Juli/August Lastning, hvilket kan gentages for Necochea completing Buenos Aires Lastning. For belgisk Regning kan slutte n.a. San Lorenzo/Antwerp til \$17, og Hollænderne er villige til at betale fra n.a. San Lorenzo til Rotterdam 82/6d. For 9000 Ts. Hørfø fra Montevideo til Rotterdam eller Amsterdam noteres 95/-. Til Eire noteres 87/6d.

Fra Chile/Peru noteres forskellige Malmlaster til Northern Range. For 9000 ts. Salpeter fra Chile til Holland indikeres 100/-.

Fra Sydafrika noteres Kul til Port Said og Suez til uforandrede Rater. Lourenco Marques til Vestitalien indikerer 67/6d. Malm fra Durban til Northern Range indikerer uforandret \$9 og for Malm til Antwerpen er Raten 75/-.

Fra Indien noteres bl. a. 6000 Ts. Malm Bombay/South Atlantic til \$12. Wizagapatam/Antwerpen eller Ghent betaler 75/- for any size Manganmalm.

Paa Timechartermarkedet har der været jævn god Efterspørgsel saavel for længere Perioder som for enkelte Rejser. Et stort norsk Motorskib er sluttet for Transatlantisk Rundtur til \$5, men det synes, som om Tendensen for denne Type Tonnage er fastere og der kan idag antagelig opnaas 50 Cents mere for lignende Forretning. En stor engelsk kulbrændende Damp er sluttet til 8/6d. for 3/4 Maaneder. Levering og Tilbagelevering UK. Baade den svejtsiske og den franske Regering er i Markedet for stor Tonnage for 9/12 Maaneder til Rater, der ligger omkring 18/- for jævn god Dampertonnage.

De europæiske Markeder er uden større Ændringer. Fra Middelhavet er der stadig meget betydelig Aktivitet og Raterne holder sig i det store og hele paa et tilfredsstillende Niveau. Østersømarkederne er uforandrede.

endnu et Hansa-Skib, Damperen *Fornæs*, ca. 5200 Tons d.w., der er bygget hos Burmeister & Wain og har været i Fart i nogen Tid. Prisen andrager ca. Kr. 2.575.000.

Skibsreder *Hans Svenningsen* har igennem Firmaet Otto Danielsen solgt Damperen *Teddy*, bygget 1905, 410 Tons d.w., til et Partrederi bestaaende af Skibsreder Sv. Aa. Lauritsen og Skibsreder K. Kauffeldt-Nielsen, København. Pris Kr. 260.000.

## KULTILDELINGERNE I JUNI

Paa et Møde i London i den europæiske Kulorganisation Tirsdag d. 14. ds. naaede man til Enighed om et Program, ifølge hvilket Danmark vil faa omkring 200.000 Tons i næste Maaned, deraf Størsteparten fra Ruhr-Distriktet, hvor Situationen nu synes lidt lysere.

## SVENSKA LLOYDS NYE MOTORSKIB

Forleden kunde Götaverken sende Svenska Lloyds sidste skønne Nybygning, Motorskibet *Saga*, ud paa Prøveturen inden Afleveringen til Rederiet.

M.S. *Saga*, der er bestemt til Indsætning paa Ruten Gøteborg—London, og som er Rederiets største og hurtigste Passagerskib, er et af de største Passagerskibe, som Værftet har bygget. Det har en Brutto-tonnage paa 6545 Tons og laster 2150 Tons d. w. med et Dybgaaende paa 18' 11<sup>5</sup>/<sub>16</sub>". Lastekapaciteten er ca. 136,000 Kubikfod.

Skibet, der er bygget til Lloyds Registers højeste Klasse, har følgende Hoveddimensioner: Længde overalt 420' 10" (128,23 m), Bredde 55' (16,76 m), Dybde til Shelterdæk 32' 11" (10,04 m). Det er udstyret med 4 store Lastrum og desuden et særskilt Lastrum

til Fisk samt 4 Kølerum. Til Transport af Biler er der paa Shelterdækket indrettet et Garagedæk med Plads til 14 Biler.

Skibet kan medføre 400 Passagerer, deraf 160 paa Første Klasse, 80 paa Anden, 100 paa Tredie og 60 paa en speciel Gruppeklasse beregnet til Skoleungdom, Spejdere m. v. Der er lagt uhyre megen Vægt paa Skibets indre Udstyr og Udsmykning, og en lang Række af Sveriges kendteste Kunstnere har lagt deres Lod i Vægtskaalen for at skabe saa smukt og harmonisk et Udtryk for svensk Kunsten og Kunst i Dag.

*Saga* er et dieselmotordrevet Skib, men Motorarrangementet er ikke det sædvanlige med en paa Skrueaksel direkte virkende Motor. Her har man i Stedet for fire mindre Motorer, der gennem Aseas elektriske Koblinger og Tandhjulsudvekslinger driver en Skrueaksel. Motorerne er af Götaverkens Konstruktion og udvikler ved 270 O/M tilsammen 6700 IHK., der skal kunne give Skibet en Fart af 18½ Knob paa fuld Last.

Ved Bygningen af Skroget, der er foregaaet paa Lindholmens Værft efter Götaverkens Tegninger, har man i stor Udstrækning anvendt Svejsning. Ogsaa fra dansk Side har man deltaget i Leverancerne til Skibet, idet Kølemaskinerne er leveret af Thomas Sabroe i Aarhus.

#### GORTHON-REDERIERNE 25 AAR

Den kendte Helsingborg-Koncern Gorthonrederierne kunde d. 29. April fejre sit 25 Aars Jubilæum i Genopbygningens Tegn, idet det den Dag var et kvart Aarhundrede siden, Kaptajn Joh. Gorthon købte s.s. *George Harper* i England og dermed startede sit Rederi Gøstion. Lykken fulgte den nye Skibsreder, der allerede Aaret efter kunde udvide sin Flaade ved Indkøbet af to Skibe, og nu fulgte Udviklingen Slag i Slag. I 1924 startedes Rederiet Gylfe, ligeledes med Kaptajn Gorthon som Direktør, og samtidig gik man over til selv at lade nye Skibe bygge med det Resultat, at man op til den anden Verdenskrigs Udbrud havde bestilt ikke mindre end 10 nye Skibe. I 1939 bestod den gorthonske Flaade af 15 Skibe — de to Rederier *Activ* og *Aurora* var 1929 gaaet op i Koncernen —, men Krigen tog en haard Told af Koncernens Flaade, der mistede ikke mindre end 8 Skibe, et haardt Tab, der imidlertid allerede nu næsten er genoprettet gennem Bestillingen paa 7 Nybygninger, af hvilke de sidste 4 antageligt vil kunne leveres inden Udgangen af dette Aar, og Koncernen raader i Dag over en Flaade, der hovedsagelig bestaar af nye Skibe med en Gennemsnitsalder paa kun 6 Aar.

Som de fleste Helsingborg-Rederier specialiserede Gorthonrederierne sig i Begyndelsen i Fragtfart paa Nord- og Østersøen og om Vinteren i Jordnødsfarten paa Vestafrika, men er i de senere Aar gaaet over til Transport af Frugt, Kød m. v., og fornylig aabnedes endvidere en regelmæssig Rutefart mellem Sydamerika og Middelhavet, bestridt af de nybyggede 6000 Tons Motorskibe med en Fart paa 16 Knob.

Koncernen ledes nu af Kaptajn Joh. Gorthon og hans to Sønner Stig Gorthon, Rederiet Gylfe, og Steen Oscar Gorthon, Rederiet *Activ*.

#### SVENSKA OSTASIATISKA KOMPANIET

Svenska Ostasiatiska Kompaniet har udsendt sin Saaerberetning, hvori det meddeles, at 31 af Kompagniets Mænd omkom ved Krigsforlis under Krigen, medens Tonnagetabet beløb sig til 66,935 Tons d. w. eller 58 pCt. af den pr. 31. December 1939 til Raadighed staaende Tonnage paa ialt 114,425 Tons d. w.

En stor Del af dette alvorlige Tab var imidlertid allerede blevet erstattet gennem Nybygninger, og d. 31. Dec. 1945 bestod Kompagniets Flaade af 11 Motorskibe og et Dampskib paa ialt 101,359 Tons d. w. Med de 4 Nybygninger, der forventes at blive afleveret

i Aar, vil Kompagniets Tonnage komme til at overstige Førkrigsbestanden.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### »Robert Mærsk« hjem

Efter seks Aars Sejlads i allieret Tjeneste, dels i Middelhavet og dels i østasiatiske Farvande, vender A. P. Møllers Motorskib *Robert Mærsk* nu tilbage til Danmark.

Skibet føres af den 35-aarige Kaptajn Børge Frenning, der ikke har besøgt sit Hjem i Kalundborg i 7½ Aar. Hans Hustru rejste til England, da Skibet for en Maaned siden kom til engelsk Havn fra Japan. Besætningen bestaar for største Partens Vedkommende af Danskere.

Det britiske Admiralitet har overfor Mandskabet udtalt en Tak for den udmærkede og tapre Indsats.

### Dansk Fører af tidligere tysk Skoleskib i Amerika

Statsskoleskibet *Danmark's* hidtilværende Førstestyrmand, K. A. Langevad, er rejst til Amerika, hvor han skal være Fører af det tidligere tyske Skoleskib *Horst Wessel*, som nu er overtaget af de amerikanske Marinemyndigheder. Langevad har sejlet med Skoleskibet *Danmark* i amerikansk Tjeneste under hele Krigen.

### Værftsbrand i Aarhus

Aarhus Skibsværft er d. 8. Maj ved 6-Tiden nedbrændt til Grunden. Foruden Værftet brændte en Del Maskiner, et stort Trælager og fire Baade, der dels var under Bygning, dels til Reparation. Der gik ogsaa Ild i Stevedoreklubbens Oplagsplads, hvor en Mængde Lossegrejer brændte. Ilden truede med at brede sig til Aarhus Oliefabriks store Pakhus og til B. Christensens Maskinværksted, men det lykkedes Brandvæsenet, der var mødt frem med alt disponibelt Mandskab, at hindre Ilden i at brede sig hertil. Skaden anslaaes til ca. 100,000 Kr. Ilden menes at være paasal.

### »Danmark«

Statsskoleskibet *Danmark* er nu klar til Sommerens Øvelsesloft i hjemlige Farvande. Skoleskibet gennemgaar for Tiden et Hovedeftersyn paa Holmen. Den 24. Juni møder de 10 antagne Elever, der skal med paa Sommer-togtet, der afsluttes i Begyndelsen af September. Derefter gaar Statsskoleskibet ud paa sit sædvanlige Vintertogt til Amerika og Vestindien.

### »Linda Dan«

Rederiet J. Lauritzens Damper *Linda Dan* passerede forleden Dag København for Bunkers paa Vej til Stockholm.

*Linda Dan* blev for et Par Uger siden minesprængt i Store Bælt paa Vej fra Aalborg til Antwerpen med ca. 1200 Tons Læggekartofler; *Linda Dan* maatte søge Nodhavn i Nakskov, hvor den nu er blevet foreløbig repareret, saaledes at den kan forsejle.

Paa Grund af Arbejdsmandsstrejken i Danmark har det vist sig umuligt at faa Skibet repareret her, og Reparationen, der vil tage et Par Maaneder, maa derfor udføres i Sverige.

### Skibenes Registrering

Handelsministeriet har udstedt en Bekendtgørelse, der fører Udstedelsen af Nationalitets- og Registreringscertifikater tilbage til normale Forhold, saaledes at Skibsregistraturen som før Krigen kan udstede Certifikaterne uden først at forelægge Sagerne til Afgørelse i Ministeriet.

## POLISH PORTS

If you need a:

Berth, line or loading agent,  
steamship agent,  
ship or chartering broker,  
sale or purchase broker

apply to:

**NAVIGATOR**

**POLISH SHIPPING COMPANY LTD.**

TELEGRAMS: NAVIGATOR-GDYNIA

**GDYNIA**

SWIETOJANSKA 10  
PHONE:  
21021, 21022 & 21023

**GDANSK**

NOWY PORT  
NA ZASPY 53  
PHONE: 42198

**Genaabning af Ruten Hirtshals—Norge**

Der vil i Sommer alligevel blive Sejlads mellem Hirtshals og Kristianssand, meddeler Norges Handels- og Sjøfartstidende. Der bliver tre Ture hver Vej ugentlig.

**Finsk Ministrygning**

Ministrygningen i de finske Farvande er i Aar blevet vanskeliggjort af Ismasserne, men for et Par Dage siden kunde Flotillerne begynde deres Arbejde. Det er Hensigten i Løbet af Sommeren at stryge hele Finlands Vandomraade fra Øst til den nordlige Del af Ålandshavet.

**Nye Kraner i Malmø**

Havnedirektionen i Malmø har hos Kommunalbestyrelsen søgt en Bevilling paa 450.000 Kr. til Anskaffelse af yderligere to Havnekraner, som skal opstilles i Industrihavnen. De fire Kraner, som i Forvejen findes her, har vist sig ude af Stand til at klare Arbejdet. De skal dække en Strækning paa 700 Meter med seks-syv Kajpladser.

**Aktieselskabs-Registeret**

Rederiaktieselskabet *Polaris*, hvis Formaal er at drive Rederivirksomhed og dermed beslægtet Erhverv. Selskabet har Hovedkontor i København. Den tegnede Aktiekapital udgør 250.000 Kr., fordelt i Aktier paa 500 og 10.000 Kr. Aktiekapitalen er fuldt indbetalt, dels kontant, dels i andre Værdier. Selskabets Stifter er: Skibsreder Axel Christensen, Fru Ulla Oline Erikke Christensen, Grosserer Villy Frederik Ravnsdal Christensen, alle af Gl. Kalkbrænderivej 6, Ingeniør Viggo Poulsen Aagaard, Nrd. Fasanvej 154, alle af København. Bestyrelse: Nævnte A. Christensen, U. O. E. Christensen, V. F. R. Christensen, V. P. Aagaard samt cand. jur. Hans Otto Søby, Ll. Strandvej 10, Hellerup. Korresponderende Reder: Nævnte A. Christensen.

**FRA SØRETTENE****s.s. Johanne Justesen**

Der har i Svendborg været afholdt Søforhør i Anledning af Damperen *Johanne Justesens* Krigsforlis i indiske Farvande den 15. Februar 1942. Skibet, der er paa 7400 Tons d.w., ejes af Anglo-Danish Shipping Co. i Shanghai, og det førtes af Kaptajn V. Rasmussen, Nyborg, der var den eneste Dansker om Bord ved Forliset.

I Søretten i Svendborg mødte Kaptajn Rasmussen som Vidne. Han forklarede, at *Johanne Justesen* i engelsk Tjeneste var paa Rejse fra Akyab i Bagindien til Cochín, og det var kun 40 Sømil fra Bestemmelsehavnen, at Skibet ramtes af en Torpedo. 20 Minutter derefter sank det med en Ladning bestaaende af 7000 Tons Ris og noget Stykgods. Af Besætningen paa otte Europæere og firsindstyve Indere mistede en Inder Livet ved at springe over Bord. Alle de øvrige 87 Mand naaede i god Behold Kysten i Skibets Bane, der ogsaa førte den dræbte Inder til Land.

**Positionsliste pr. 15. Maj 1946****Dannebrog**

*Dansborg* afg. Montreal 30. April til Neapel. — *Ellensborg* ank. København 12. Maj, derefter Emden/Danmark. — *Frederiksborg* afg. Lissabon 8. Maj til Preston. — *Lilleborg* ank. Emden 13. Maj, laster for Danmark. — *Nordborg* ank. Aalborg 20. Marts. — *Silkeborg* pass. Dungeness 10. Maj til Lissabon. — *Skodsborg* ank. København 13. Maj, derefter Gdansk el. Gdynia/Danmark. — *Søborg* ank. Emden 11. Maj, laster for Randers. — *Taarnborg* pass. Cape Finisterre 13. Maj til Kalundborg. — *Uranienborg* afg. Baltimore 9. Maj. — *Ørneborg* ank. Helsingør 4. April.

**D. F. D. S.**

*Alabama* afg. Antwerpen 12. Maj til Saffi. — *Alexandra* afgaar Kbhvn. ca. 15. Maj via Odense/Aarhus til London. — *Argentina* afg. Bahia 25. April, afg. Las Palmas 6. Maj, ventes til Kbhvn. 15. Maj, herfra til Odense og Aalborg/Nr. Sundby. — *Arizona* ank. Kbhvn. 21. April for Dokning. — *Bolivia* ank. Porto Alegre 13. Maj, derfra til Rio Grande, Paranagua og Bahia. — *Brasilien* ank. Norfolk 7. Maj for Bunkers, laster derefter i Newport News og New York til Kbhvn., Odense og Gdynia. — *Delaware* afg.

Grimsby 9. Maj til Natal og Santos. — *Dronning Alexandrine* ank. Kbhvn. 9. Maj, afgaar forv. 17. Maj til Thorshavn-Reykjavik. — *Egholm* ank. Lissabon 12. Maj, derfra til Tanger, Oran og Alger. — *Florida* ank. New York 4. Maj, afgaar ca. 14. Maj til Kbhvn./Gdynia/Kbhvn. — *Frigga* ank. Grimsby 13. Maj, derfra ca. 20. Maj til Kbhvn. — *Halldan* afg. Randers 14. Maj til Liverpool-Kbhvn./Randers. — *Harald* ank. Kbhvn. 24. April, fra Kbhvn. ca. 14. Maj til Newport/Swansea-Danmark. — *Hebe* ank. Kbhvn. 11. Maj. — *Hindsholm* ank. Manchester 6. Maj, derfra ca. 14. Maj til Kbhvn. og Aalborg. — *Hjortholm* afg. Leixoes 11. Maj til Kbhvn., ventes her ca. 20./21. Maj. — *Hroar* afgaar Kbhvn. ca. 16. Maj via Aalborg til Hull. — *Ivar* afg. Aalborg 11. Maj til Antwerpen via Grimsby. — *J. C. Jacobsen* afg. Antwerpen 13. Maj til Esbjerg, derfra 18. Maj til Antwerpen. — *Jolantha* ank. Kbhvn. 1. Maj, fra Kbhvn. ca. 15. Maj til Halden/Kbhvn. — *Katholm* ank. Antwerpen 8. Maj, derfra ca. 14. Maj via Rotterdam til Kbhvn., Horsens og Aalborg. — *Kentucky* afg. Liverpool 11. Maj til Kbhvn. — *Knud* ank. Swansea 12. Maj, derfra ca. 14. Maj via Dieppe til Kbhvn. — *Kronprins Frederik* ank. Kbhvn. 11. Marts. — *Louisiana* ank. Kbhvn. 8. Maj. — *Maine* ank. New York 10. Maj, derfra til Newport News og Norfolk. — *Margrethe* ank. Kbhvn. 13. Maj. — *Marocco* afg. Tel Aviv 13. Maj til Famagusta (Cypern). — *Rota* ank. Leith 12. Maj, derfra ca. 15./16. Maj til dansk Havn. — *Saga* afg. Grimsby 11. Maj til Kbhvn. — *Skjold* ank. Kbhvn. 6. Maj, fra Kbhvn. ca. 15. Maj til Antwerpen-Kbhvn./Randers. — *Svanholm* ank. Kbhvn. 5. Maj fra Kbhvn. ca. 18. Maj til London. — *Taarnholm* ank. Kbhvn. 9. Maj, fra Kbhvn. ca. 16. Maj til Randers. — *Texas* ank. Alexandria 10. Maj, derfra ca. 14./15. Maj til Palermo. — *Thyra* afgaar Newcastle ca. 14. Maj til dansk Havn. — *Tula* ank. Kbhvn. 12. Maj, fra Kbhvn. videre til Aarhus og Odense. — *Uffe* ank. Kbhvn. 24. April, fra Kbhvn. ca. 15. Maj til Hudiksvall/Themsen. — *Uruguay* ventes til Kbhvn. 14. Maj, herfra ca. 18. Maj til Gdynia. — *Virginia* i Dok i Glasgow indtil ca. 1. Juni. — *Vistula* henligger i Kbhvn.

**J. Lauritzen**

*Indian Reefer* ank. New York 14. Maj, Reparation, derefter til Antwerpen. — *Argentinean Reefer* ank. New York ca. 17. Maj, afg. ca. 25. Maj til Antwerpen. — *Karla Dan* ventes til New York ca. 22. Maj. — *Lotta Dan* afg. New York ca. 16. Maj til Chile. — *Laila Dan* afg. Valparaiso 12. Maj til Boston og New York. — *Selma Dan* ank. Valparaiso 14. Maj. — *Randa* afg. Buenaventura 11. Maj til Chile. — *Laura Dan* ank. Julianehaab 10. Maj. — *Ulla* afg. Godthaab 9. Maj til Gdansk. — *Linda Dan* ank. 7. Maj. Stockholm (Reparationer). — *Jelva Lau* ank. Helsingfors ca. 16. Maj, derefter England. — *Lilian* ank. Tokis ca. 16. Maj, derefter Kotka-Næstved. — *Anna Lau* afg. Themsen ca. 16. Maj til København. — *Inger Lau* ank. København 15. Maj, derefter Polen-Danmark. — *Nerma Lau* afg. Emden ca. 15. Maj til Frederikshavn. — *Katja Lau* ank. Rochester ca. 18. Maj. — *Hedda Lau* afg. Kolding ca. 16. Maj til Emden. — *Nancy Lau* afg. Kaskö 13. Maj til England. — *Ninna Lau* ank. Rouen 14. Maj, derefter Skotland-Danmark.

**Norden**

*Nordfarer* ank. Montreal 11. Maj, laster til Italien. — *Nordkap* ank. Kbhvn. 10. Maj. — *Nordkyn* ank. New York 15. Maj, forv. afg. 17.-18. Maj til Göteborg.

**Orient**

*Astoria* ligger i Kalundborg. — *Westralia* afg. Aarhus 11. Maj til Sydamerika.

**Ø. K.**

*Annam* pass. Gibraltar 12. Maj til Østen. — *Asia* afg. Newport News 11. Maj til Bremerhaven og Gdynia. — *Erria* afg. Liverpool 7. Maj til Halifax. — *Falstria* pass. Pentland Firth 10. Maj til New York. — *Fionia* ank. Melbourne 28. April. — *India* pass. Fernando Noronha 9. Maj til Bahia Blanca. — *Java* ank. Buenos Aires 10. Maj. — *Jutlandia* ank. Kbhvn. 14. Maj, forv. afgaa 22. Maj til New York. — *Kina* i Kbhvn. — *Korea* ank. San Francisco 12. Maj. — *Lalandia* ank. Lissabon 8. Maj. — *Malacca* ank. Shanghai 12. Maj. — *Manchuria* afg. St. Vincent 12. Maj til Le Havre. — *Meonia* i Nakskov. — *Mongolia* ank. Manila 11. Maj. — *Selandia* i Kbhvn., forv. afgaa 15. Maj til Østen.

**DANSK SØFARTS TIDENDE**

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør F. B. RGGB

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

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør:

KAY JUNGEBSEN

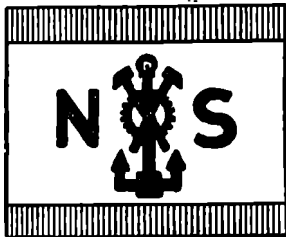
Telefon \*Central 17030

samt paa alle Postkontorer



# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



## NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV ♦ DANMARK  
NYBYGNINGER  
OG  
REPARATIONER

♦  
Beddinger for Skibe Indtil 520' Længde  
Flydedok » » » 14500 Tons D.W.  
Ophalerbedding » » 800 » »  
Telegram-Adr.: »SKIBSVÆRFT«. Telefon: STAT 3.

*Den* store Succes

CARLSBERG  
GRAPE-TONIC

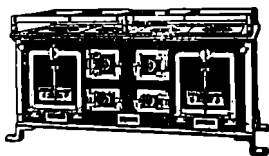


*Tegn Deres  
Forsikringer  
i*

### SKANDINAVIA

Kongens Nytorv 6, København K.  
Telefon Central 9316



**BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S**

HOLMBLADSGADE 47  
KØBENHAVN 8.

*Kabys = Komfurer  
til Kul og Olie*

Forlang Katalog Tit. C. 1630

**Dampskibsaktieselskabet****„Progress“**

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-Adr. »Marlusone

Telefon Central 12057

**EM. Z. SVITZERS BJERGNINGS ENTREPRISE**

KVÆSTHUSGADE 1, KØBENHAVN K

TELEFON CENTRAL 5195  
UDENFOR KONTORTID CENTRAL 5195 A  
TELEGRAMADRESSE: SVITZERSALVAGE

**DANSKE SKIBSMÆGLERE****ASSENS****ALFRED LARSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER  
ASSENS

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

**KOLDING****A. GJØRDING'S EFTF.**

SVANE & GJØRDING

Statsautoriserede Skibsmæglere

**KOLDING**

BEFRAGTNING — KLARERING — SPEDITION — ASSURANCE

AGENT FOR DEN KØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810—1811

**BANDHOLM****ALFR. HOVMAND**

SKIBSMÆGLER

BANDHOLM

Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:  
»HOVMAND«

**MARIAGER****P. RUDBECK-LARSEN • MARIAGER**

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

*Statsautoriseret Skibsmægler*

Telf.: Cementcentralen Nr. 1

Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114

Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“

Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

**FAABORG****P. A. NIELSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLER  
BEFRAGTNINGSFORRETNING  
SPEDITION — ASSURANCE

**FAABORG**

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 606

**NAKSKOV****CASPER ANDRÉA'S EFTFLG.**

VED

HALFDAN RASMUSSEN

STATSAUT. SKIBSMÆGLER

**NAKSKOV**

RIGSTELEFON NR. 7

TELEGR.-ADR.: „ANDRÉA“

TELEFON NR. 108, 408 & 618

**HOBRO****CHR. RØRHOLM**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**HOBRO**

TELEFON 418

TELEGR. „RØRHOLM, HOBRO“

**SVENDBORG****E. W. v. d. HUDE & SØN**

Etableret 1852

A. THEJLL

Etableret 1852

Edsv. Skibsmæglere

**SVENDBORG**

Tlf: 25 (2 Lin.), 262

Stat 2.

Privat 1030

Telegr.-Ad.

»Hude«

Svendborg

**KALUNDBORG****JØRGEN SCHULTZ**

Statsautoriseret Skibsmægler

**KALUNDBORG**

Lloyds Agent

TELEFON  
NO. 4. 601.

TLGR. ADR.  
SCHULTZ

**A. E. SØRENSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**SVENDBORG**

TELEGRAM-ADR.: SHIPPING  
THE BOE CODE

TELEFONER: 1151—955  
PRIVAT: 1551

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 20

FREDAG 24. MAJ 1946

53. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### m.s. KRONPRINS FREDERIK

Straalende Sommersol hilste Det Forenede Dampskibsselskabs pragtfulde nye Motorskib *Kronprins Frederik*, da det Tirsdag d. 21. Maj stod Kronløbet ud paa sin første større, officielle Prøvetur i Sundet.

Blandt den store Skare af indbudte, som Selskabets Direktion og Bestyrelse med Direktørerne *J. Kørbing* og *L. O. Normann*, Underdirektør *H. Garde* og Groserer *Holger Laage-Petersen* i Spidsen kunde byde velkommen om Bord i dette den danske Handelsflaades hurtigste og største Passagerskib, var den engelske Gesandt *A. W. G. Randall*, den engelske Generalkonsul *C. Marriott*, Captain *G. Peters*, Senior British Naval Officer i Danmark, Udenrigsminister *Gustav Rasmussen* og Udenrigsministeriets Direktør *F. Hvass*, Trafikminister *N. Elgaard*, Skibets Skaber Direktør *H. P. Christensen* fra Helsingør Skibsværft, Professor *Kay Fisker*, hvem Æren for Skibets skønne Udstyr tilkommer, og mange andre, deriblandt en talstærk Repræsentation fra Pressen.

Paa Vejen op gennem Sundets Smaabølger var der en rig og kærkommen Lejlighed til at gennemgaa det nye Skib omhyggeligt fra for til agter, og for en gammel Søens Mand var det naturligt at begynde Rundgangen oppe paa Broen i Styrehuset, der var rigt udstyret med alle de mange tekniske Hjælpemidler, der i Dag staar til Navigatørens Raadighed. Dog var det til Skibet bestilte Radar-Anlæg endnu ikke naaet frem, men naar det om antagelig ikke ret lang Tid er blevet installeret om Bord, vil Navigationsudstyret være saa up to date, som det overhovedet kan være i Dag, men mens man stod deroppe paa Broen og saa Kronborgs karakteristiske Silhuet dukke op over Horisonten, kunde man alligevel ikke lade være at tænke paa, at trods al Nutidens Teknik var det dog Manden paa Broen, det til syvende og sidst kom an paa, og i Kaptajn *Ulv* og hans Stab har Selskabet de Mænd, der med Ære kan føre Selskabets store og stolte Sømandstraditioner videre.

Fra Broen gik Turen ned til Maskinens Vidunderland. Hovedmaskineriet bestaar af to 10-Cyl. B. & W. Motorer paa tilsammen 8500 IHK, der kan give Skibet en Fart paa 20 Knob mod de gamle Englandsbaades 15 Knob. Omkring de to Hovedmotorer grupperer sig 4 større Hjælpemotorer og en mindre Nødmotor, hver tilkoblet en Dynamo, der tilsammen yder 975 KW, eller det samme som Elektricitetsværket i en mindre Provinsby. Til at føre Strømmen fra Dynamoerne ud til de mange Forbrugssteder er der anvendt Kabler med en samlet Ledningslængde paa ikke mindre end 53.000 m, hvad der svarer til nøjagtigt 500 Gange Skibets Længde.

De Skibe, der betjener Esbjerg-Harwich Ruten, er som bekendt ogsaa indrettet til at medføre Last, fordi Passagertrafikken ikke kan betale sig alene, og *Kronprins Frederik* har da ogsaa store, moderne afkølede Lastrum paa ialt 82.000 cub feet, særlig vel egnede til Transport af det danske Landbrugs kostelige Produkter, men, som Direktør *J. Kørbing* sagde i sin Tale ved Frokosten om Bord, det er dog først og fremmest Passagererne og Passagerernes Velbefindende, Selskabet har haft for Øje ved Bygningen af

dette glimrende Skib, og der er ikke sparet noget for at gøre en Rejse med *Kronprins Frederik* til en stor og dejlig Oplevelse.

For de 143 Passagerer paa første Klasse staar der en Række overordentlig smagfuldt udstyrede Kamre til Raadighed, deraf 40 Enkeltmandskamre og Resten 2-Mandskamre, mens de 159 Passagerer paa tredje Klasse hovedsagelig er anbragt i 4-Mandskamre, der imidlertid udstyrmæssigt staar fuldt paa Højde med I Klasse. Ogsaa Salonerne er meget smukt udstyrede med Vægge beklædt med kostbare Træsorter og med smukke, magelige Møbler. Ikke mindst tredje Klasse er der kælet for i dette Skib, og Selskabet har Ret, naar det hævder, at tredje Klasse her er som første Klasse paa mange andre Skibe.

Men ogsaa Besætningen har man sørget godt for her om Bord, og det kan saaledes nævnes, at medens Arealet af Opholdsrum pr. Mand af Besætningen i *M/S England* kun var 3,0 m<sup>2</sup>, er det ikke mindre end 5,6 m<sup>2</sup> i *Kronprins Frederik*.

Om faa Dage staar *Kronprins Frederik* for første Gang ud fra Esbjerg med Kurs mod Harwich. Der er ingen Tvivl om, at denne Dag vil blive en Mærkedag i den saa populære Rutes Historie, fordi den indvarsler en ny Æra, der passende kan stævne frem under Mottoet: Vel er det hurtigere at flyve, men det er dejligere at sejle!

### GRØNLANDS STYRELSES NYBYGNINGSPROGRAM

Grønlands Styrelse planlægger et Nybygningsprogram til ialt 11 Mill. Kr. Til Erstatning for *Hans Egede* og *Gertrud Rask*, der gik tabt under Krigen, skal der bygges et stort nyt Admiralskib til 5 Mill. Kr. Skibet, som bliver færdig Sommeren 1947, vil blive 20 Fod længere end *Disko*, faar en 2400 HK Dieselmotor og bliver paa 1700 Tons d.w.

Endvidere er man gaaet i Gang med at bygge et Østkystskib paa *Frederikssunds Træskibsbyggeri*. Ogsaa et helt moderne udrustet Kystfartøj til intern Rutetrafik mellem Vestkystens Bygder vil i nær Fremtid kunne sættes ind i Grønlands Forsyningstjeneste og faar bl. a. sin store Betydning som Transportbaad for frosset Faarekød fra Stationen ved Julianehaab. De gamle Kystfartøjer vil i den kommende Tid efterhaanden blive udskiftet med mere tidssvarende Skonerter.

Det grønlandske Fiskerierhverv vil man i Fremtiden søge at støtte paa mange forskellige Maader. Der gives Grønlænderne billige Laan til Motorbaade, saaledes at de i højere Grad end hidtil vil være i Stand til at kunne tage Fisken hjem uafhængig af Vejrtilgiet. Alene i dette Aar regner man med, at der vil blive bygget 85 nye Motorfartøjer paa 2,5 HK af Eg, Lærk eller Fyr. I *Egedesminde* er man i Færd med at oprette et elektrisk drevet Baadebyggeri med tilhørende Maskinværksted. Det skal forestaaes af Grønlændere og vil komme til at koste 100.000 Kr.

Fornylig afgik det nye Fiskeriundersøgelsesskib *Adolf Jensen* til grønlandske Farvande. Dets kommende Undersøgelser ventes ogsaa at faa den største Betydning for det grønlandske Fiskerierhverv.



## FRA RIGSDAGEN

Lovforslaget om visse søfarendes Ret til Afregning med Statskassen kom forleden Dag til 1. Behandling i Folketinget. Forslaget gaar ud paa, at der skabes en retfærdig og rimelig Ordning for de Søfolk, der under Krigen har været i Udlandet, og hvis paa- rørende af Staten er blevet støttet med rentefri maa- nedlige Laan.

*Poul Hansen* (S) fremhævede, at mange Søfolk nu havde en Gæld til Staten paa op til 5000 Kr., som de ikke havde Mulighed for at kunne betale, og han hen- stillede, at man f. Eks. kvitterede en Del af Laanet eller lod Hædersgaven gaa af paa Forpligtelsen. End- videre kunde han ønske visse Fiskere medtaget under Ordningen.

*Damsgaard* (V) anbefalede Forslaget varmt, Søfol- kene, der arbejdede under fremmed Flag til lavere Hyre og under stor Risiko, havde en rimelig Ret til Erstatning og økonomisk Ligestilling med danske Sø- folk, der havde sejlet i dansk Fart.

*Christmas Møller* (K) kunde ønske oprettet et Kon- tor under Søfartministeriet til Raadgivning til hjem- vendende Søfolk og beklagede, at der var lagt Loft over Erstatningsbeløbene, hvilket vilde ramme Skibs- førerne. Iøvrigt understregede Taleren, at det drejede sig om en Engangsudgift, og han anbefalede Forsla- get varmt.

*Svend Nielsen* (Kom.) anbefalede, men ønskede op- lyst, om enhver Sømand, naar Loven var gennemført, var løst fra sin Gæld til Staten. Han fandt det for- kert, at der blev krævet Skat af Sømandene for den Tid, de havde sejlet i fremmed Fart, og syntes, det havde været rimeligt, om gamle Forældre, der helt eller delvis var blevet forsørgt af en Søn, som havde sat Livet til paa Søen, fik Afregning til Sønnens Døds- dag.

Ogsaa *Nygaard* (R) anbefalede Forslaget, som han fandt rimeligt og retfærdigt, og efter anbefalende Ud- talelser af *Stærmosé* (D. S.) og *Søren Olesen* (Rets- forb.) takkede Handelsminister *Villemoes* for Tilslut- ningen. Ministeren havde stor Interesse for en Ud- bygning af Mindefonden, men han var ikke helt sik- ker paa det praktiske i et specielt Raadgivningskon- tor, men mente, at eventuelle Forespørgsler kunde besvares gennem Ministeriets Søfartafdeling. Iøvrigt erklærede Ministeren sig villig til at drøfte Enkelthe- der i et Udvalg, ligesom han svarede *Svend Nielsen*, at Søfolkenes Mellemværende med Staten ikke var endeligt ude af Verden, selv om Loven blev gennem- ført. Han haabede paa en hurtig og enstemmig Ved- tagelse efter Udvalgsarbejdet.

Forslaget sendtes derefter til 2. Behandling og et Udvalg paa 17 Medlemmer.

## »DANMARK«S BESTYRELSESRAAD

Under 14. Maj 1946 har Ministeriet for Handel, In- dustri og Søfart for Tidsrummet indtil 1. Okto- ber 1947 udnævnt Direktør, Generalkonsul *Hakon Christiansen* og Direktør *H. Garde* til Medlemmer af Bestyrelsesraadet for Statens Skoleskib *Danmark* i Stedet for Skibsreder *Chr. Harhoff* og Direktør *L. O. Normann*, der har ønsket sig fritaget for Hvervet.

INTERNATIONAL SØFARTSKONFERENCE  
I KØBENHAVN

The Baltic International Maritime Conference af- holdt i Dagene 20.—23. Maj Møder i København af Documentary Council og Executive Committee. I Mø- derne deltog Repræsentanter for Danmark, Finland, England, Holland, Norge og Sverige.

## SKIBSKØB

Rederiet *J. Lauritzen* har af den danske Stat købt et Motorskib, som er under Bygning hos Bur- meister & Wain, og som ventes færdigbygget om ca. 8 Maaneder. Det paagældende Skib, som vil faa Nav-

net *Helga Dan*, er en 16½ Knobs Cargoliner paa ca. 6150 Ts. d.w. og bliver indrettet til 12 Passagerer.

*Helga Dan* bliver et af den danske Handelsflaades hurtigste Lastskibe og indrettes til Rederiet *Lauritzen's* Stykgodslinie mellem New York og Chile; bl. a. for- synes det med meget stærke Lossegrejere, Sværvægts- bomme o. l.

Skibet udstyres moderne med Spise- og Rygesalon for Passagererne, store luftige Lukaf'er for Officerer og Mandskab og Rygesalon for Officererne.

## DANSKE REDERES RETSVÆRN

Bestyrelsen i Danske Rederes Retsværn har som ny Direktør udnævnt Landsretssagfører *André Sørensen*. Landsretssagfører *André Sørensen*, der har været ansat i Danske Rederes Retsværn siden Decem- ber 1925, er et kendt Navn indenfor dansk Skibsfart — ikke alene i Kraft af sit Virke i Retsværnet, men tillige gennem sin snart 20-aarige Docentvirksomhed i Søret paa Købmandsskolen og Handelshøjskolen.

## »FALSTRIA« SATTE REKORD OVER ATLANTEN

*M/S Falstria*, der afgik fra København den 8. Maj Kl. 10, ankom Lørdag den 18. ds. Kl. 10 til New York, og har hermed gjort den hurtigste Rejse over Atlanter- havet, som noget dansk Skib endnu har foretaget ef- ter Krigen Afslutning.

## DAMPKIBSSELSKABET »NORDEN«

Dampskibsselskabet »Norden« har afholdt ordinær Generalforsamling under Ledelse af Højesterets- sagfører *Bülöw*.

Bestyrelsens Formand, Direktør *Vilh. Nielsen*, af- lagde Beretning og Regnskab.

Ved Tysklands Kapitulation blev der paany Mulig- hed for at sætte de herhjemme oplagte 4 Motorskibe i Fart, men forinden maatte de underkastes grundige Eftersyn, ligesom deres Klasser maatte fornyes, og dette bevirkede, at Skibene først kunde afsendes i Tidsrummet mellem 1. Juli og 19. September.

*M/S Nordhavet* havde det Uheld paa sin 2. Rejse fra Canada til Antwerpen at kolliderede med en under- søisk Genstand og blev saa stærkt beskadiget, at Ski- bet sank. Hele Besætningen blev reddet. Skibet kun- de ikke bjerges og er totalforlist.

De øvrige 3 Skibe har været i Fart med at trans- portere Kulladninger, hovedsagelig fra Amerika til danske Havne, en Fart, Selskabet under andre For- hold ikke vilde gaa ind for.

*S/S Nordlys*, der under hele Krigen har sejlet for England, blev tilbageleveret i Begyndelsen af Novem- ber. Skibet trængte til en større Reparation, som blev udført ved dansk Værft, og i sidste Halvdel af Fe- bruar 1946 blev det sat i Fart ligeledes for Transport af Kul fra Amerika til Danmark.

Af de 4 Motorskibe, som under Krigen har sejlet for Amerika, er kun et i Behold. Der er Mulighed for, at dette Skib kan blive leveret tilbage, men det vil da behøve en meget omfattende og kostbar Repara- tion. Selskabet mistede under Krigen ialt 4 Motor- skibe, deraf de to nyeste.

Med Amerika føres stadig Forhandlinger om Er- staltninger, og med England er der truffet Overens- komst om Betaling for Brugen af *S/S Nordlys*, men Betalingen har endnu ikke fundet Sted. Med Japan blev der i sin Tid ført Forhandlinger om Erstatning for Tabet af *M/S Nordbo*, men om disse Forhandlin- ger kan genoptages, er det umuligt at dømme.

Selskabets Nybygning, der blev kontraheret før Kri- gen, ventes leveret i Løbet af Juli 1946, og man har yderligere sikret sig to Byggenumre for Skibe, der kan leveres i henholdsvis Februar og Maj 1948.

I Tilslutning til Aarsberetningen anførte Forman- den, at Selskabets eneste Dampskib, *Nordlys*, der i Aar er 30 Aar gammel, er blevet solgt i April Maa-

## Ugens Fragtberetning.

Præsident Trumans Ordre om, at den amerikanske Stat skal overtage Driften af Kulminerne kunde tyde paa, at de Forhaabninger, der næres om en fredelig Løsning af Striden mellem Minearbejderne, ikke har større Chancer for at lykkes. Det vil nu blive interessant at se, om Minearbejderne vil arbejde for Staten, eller om Arbejderne gaar i Strejke igen d. 25. Maj. Iøvrigt er Arbejdsforholdene i Staterne jo langt fra nogen Idyl. Jernbanestrejken blev paa Præsidentens Initiativ udsat til d. 23. Maj, og er maaske, naar dette Nummer af Bladet udkommer, i fuld Gang. Kulstrejken er naturligvis en meget alvorlig Belastning for det amerikanske Erhvervsliv, men en Jernbanestrejke, især hvis den bliver af nogen Langvarighed, vil være intet mindre end en Katastrofe, og det sørgelige ved det hele er, at det ikke alene er Erhvervslivet i Staterne der lammes, men som Følge af den Stilling U. S. A. indtager i Verdenshusholdningen, breder Virkningerne sig som Ringe i Vandet til Jordens fjerneste Egne.

Forholdene paa de oversøiske Markeder er uden større Ændringer. I Transatlantisk Fart har UNRRA sluttet et Par Baade fra St. Lawrence til Vestitalien til uændrede Rater, prompt Lastning, og der ventes flere af disse Ordre for Juni Lastning. Iøvrigt er der sluttet enkelte Sukkerladninger fra Cuba til UK/Cont., ligeledes til de officielle Rater. Sukker fra Cuba til Casablanca noteres i \$14 og for en Ladning raffineret Sukker fra 2 Havne Northern Range til Vestitalien indikeres \$15 med fri Losning. Iøvrigt har det været smaat med udgaaende Laster fra Amerika, og et New York Telegram meddeler, at amerikanske Operators af Liberty Skibe, som de har paa bare-boat Timecharter, synes at være noget nervøse for ikke at kunne faa Last til disse Baade og for at sikre sig Forretning er begyndt at »cutte« Raterne. Som konkret Exempel nævnes, at 3 prompte Skibe tilbydes for en Last Svovl fra Golfen til Buenos Aires til \$11, og et fjerde er villig til at tage \$10. Der noteres iøvrigt stadig forskellige Kullaster fra Hampton Roads til Sydamerika, men det er vel mere end tvivlsomt, om disse Forretninger kan gøres.

River Plate har været temmeligt aktivt. For fransk

Regning er sluttet adskillige store Baade fra n.a. San Lorenzo til 1 Havn Bordeaux/Dunkirk range eller Marseilles til 87/6d., en enkelt fik dog 1/- mere, og de franske Myndigheder er stadig aaben for Tonnage med indtil 20. Aug. cancelling til 87/6d. Til Antwerpen er sluttet græsk Damper paa 7500 Ts. fra n.a. San Lorenzo til \$18, men for Juli/August Lastning indikeres nu kun \$17. Eires Regering vil nu betale 90/- fra n.a. San Lorenzo til 1 Lossehavn. Til Norge er betalt 95/- fra n.a. San Lorenzo, og for Majs fra Buenos Aires til Montreal sluttedes til den lavere Rate af \$14. For Korn River Plate/1 Havn Sydafrika søges Tonnage til 80/-.

Fra Chile/Peru noteres de sædvanlige blandede Malmlaster til Northern Range, ligesom der stadig kan placeres en enkelt stor Baad for Salpeter fra Chile til Holland. Fra San Francisco er der sluttet en stor Baad for Petroleumskoks til Bordeaux/Dunkirk Range til \$18, hvilket kan gentages for medio Juni og primo Juli. Fra 6 berths U.S. Pacific til Amsterdam eller Rotterdam noteres 108/6d. paa net form. Kul Seattle/Shanghai er sluttet til \$18 med garanteret Losning uafhængig af Congestion.

Fra Østen og Indien findes der stadig kun meget lidt Beskæftigelse, og de faa Partier, der kommer frem, dækkes af Liniebaadene. Fra Australien og New Caledonia noteres forskellige Malmlaster til UK og Northern range.

Paa Timechartermarkedet er der stadig betydelig Efterspørgsel efter oliedreven Tonnage. For 12 Knobs Motorskib, Levering og Tilbagelevering USNR. noteres \$6 for 3/4 Maaneder.

Paa de europæiske Markeder er Forholdene stort set stadig tilfredsstillende. Middelhavet noterer en lang Række Ladninger til jævnt gode Rater. Østersømarkederne har ogsaa mange Ordre, men de Rater, Befragterne sætter paa, ligger en Del under, hvad der blev betalt sidste Aar, og ogsaa under de Rater den engelske Regering har fastsat for engelsk Tonnage i denne Fart. Foreløbig synes Rederne ikke at være villige til at gaa ind for disse lavere Noteringer. I Kul- og Koksarten fra de forskellige Udskibningshavne til Danmark er Forholdene uden Ændringer.

ned, og Flaaden bestaar saaledes nu kun af Dieselmotorskibe.

Der er nu Udsigt til, at Motorskibet *Nordpol* vil blive tilbageleveret af den amerikanske Regering i en nær Fremtid. Skibet skal saa underkastes en gennemgribende Reparation, som antagelig vil strække sig over 3 à 4 Maaneder.

### PRINS VALDEMAR OG PRINSESSE MARIES FOND

Prins Valdemar og Prinsesse Marias Fond har afholdt sit aarlige Delegeretmøde i Helsingør. Formanden, *Mouritz Madsen*, aflagde Beretningen, der omfattede de to sidste Aar, idet Delegeretmødet i 1945 paa Grund af Forholdene maatte aflyses.

Det fremgik af Beretningen, at Fondens Arbejde var gennemført i alle Krigsaarene trods de store Vanskeligheder. Fondens Alderdomshjem og de to Rekreationshjem havde været i Drift uden Indskrænkning, og Fondens Huslejhjælp og kontante Understøttelser havde været stigende begge Aar. Der er i aarenes Løb ydet Hjælp og Støtte til gamle og syge ømænd, Sømandsenker samt krigsforlistes Efterladte.

Fondens Økonomi er yderligere konsolideret i de nævnte Aar, og der er tilgaaet Fonden flere nye egater, heraf et fra U. S. A. og et fra Island.

Efter Befrielsen er det lykkedes Fonden paany at komme i Forbindelse med en Del af Medlemmerne i Landet, ligesom Kontakten med Medlemmerne om-

hord i danske Skibe i Udenrigsfart er genoptaget, saaledes at Genophygningen af den verdensomspændende Institution nu er i Gang.

Formanden genvalgtes, og samtlige Valg til Forretningsudvalget var ligeledes Genvalg.

### NYT FRA ENGLAND

Sir Wilfred Ayre, administrerende Direktør for *Burntisland*, et af Englands førende Skibsværfter, er fornylig vendt tilbage fra en Rejse til Sydamerika, som han foretog sammen med seks andre engelske Skibsbyggere for at gøre et Fremstød for engelsk Skibsbygning i Sydamerika. Sir Wilfred erklærede ved sin Tilbagekomst, at han nærede godt Haab om, at man kunde erhverve Skibsbygningsordre paa ikke mindre end 15 Mill. £ til de engelske Værfter fra de sydamerikanske Redere, der ønskede Skibe af mange forskellige Typer og Størrelser fra Passagerskibe, Lastskibe, Tankskibe til Hvalfangere.

\*

To Oslo-Firmaer har bestilt 16 Sæt Radar-Apparater til en samlet Værdi af £40,000 hos Metropolitan Vickers, Manchester, England.

Forøvrigt arbejder engelske Teknikere ivrigt paa at forbedre Radar-Apparaterne, og der er store Forsøg i Gang for at finde frem til Bøje- og Vagerformer, der vil gøre det nemmere at skelne de forskellige Sømærker fra hinanden i Radaret.

## FRANSK TONNAGEKNAPHED

Den amerikanske Gesandt i Frankrig, Jefferson Caffery, meddelte forleden Dag, at Frankrig siden Martz 1945 havde købt 966 amerikanske Skibe eksklusive Tankskibe. Indtil 1. April i Aar har disse Skibe transporteret ca. 700,000 Tons Varer til Frankrig, deraf 90 pCt. fra U. S. A.

Frankrig havde faaet tilbudt den tyske Kæmpeliner *Europa*, men da Landets Andel i den tyske Tonnage kun udgør 73,000 Tons, har man afslaaet dette og foretrukket Tonnage, der egner sig til Transport af Raavarer og Maskiner m. m. Tonnagemanglen i Landet er saa stor, at man har maattet chartre 13 i U. S. A. byggede Skibe i samme Øjeblik, Skrogene blev søsat. Desuden har man bjerget en Mængde sunkne Skibe, deraf 15 i franske Farvande og 17 i fremmede Farvande, ligesom man har bestilt nye Skibe i forskellige Lande, deraf et i Sverige.

Frankrig har udarbejdet to Femaarsplaner. Efter den første skal Landets Tonnage bringes op til Førkrigstidens 3 Mill. Tons, mens man efter den anden yderligere vil udvikle Handelsflaaden baade kvalitativt og kvantitativt.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Skibsmæglerfirmaet E. W. v. d. Hude og Son, Skibsmæglerfirmaet E. W. v. d. Hude & Son, v/ A. Thejll, Svendborg, er blevet genudnævnt som Lloyd's Agent for Sydfyn, Langeland og Ærø.

## Nyt Søfartmonument i Marstal

Marstal og Omegns Marineforening har taget Initiativet til ved Indsamling at fremskaffe 15—20.000 Kr. til et Søfartmonument, der agtes rejst paa Marstal Havneplads til Minde om de mange Søfolk fra Ærø, der salte Livet til i Verdenskrigen 1939—45.

Der vil i nær Fremtid blive rettet Henvendelse til Billedhugger *Hammerich*, som man agter at lade udføre det kunstneriske Arbejde.

## Til Ophugning

Det norske s.s. *Brynje*, der i Begyndelsen af Krigen blev sænket med 7000 Tons Koks paa Kalundborg Fjord og senere hævet af Svitzer, er nu af Bjergnings-Entreprisen og de norske Assurandører solgt til Petersen & Albeck til Ophugning. Købesummen er 80.000 Kr. *Brynje* er bygget i 1926.

## Flensborg Værft

Sidst i denne Maaned søsættes igen et 5000 Tons Motorskib fra Flensborg Skibsværft. Om Værftets Fremtid udtaler Direktøren, at Flensborg Skibsværft ikke er paa Listen over de tyske Virksomheder, der skal overgives til de Allierede, hvorfor man regner med, ligesom efter den første Verdenskrig, at skulle bygge Skibe paa Reparationskontoen, saa at Værftets mange Arbejdere kan beskæftiges.

## Skibssalg

Skibsfører *Foged*, Aalborg, har solgt Motorgaleasen *Else af Hasseri* (180 Tons d.w.) til Skibsfører *Schroder*, København, der derefter har solgt sit Skib, m.s. *Dania* (115 Tons d.w.) til Skibsfører *Mortensen*, Horsens.

Skibsreder A. E. *Sørensen*, Svendborg, har solgt Danmarks største Træskonnert *Elin* til det færøske Rederi »Nordlyset«. Skibets Navn vil blive forandret til *Glyvursnæs*. Det skal nu paa Fiskeri under Grønland med en 40 Mands Besætning. A. E. *Sørensen*'s Rederi har modtaget 300.000 Kr. for Skibet, der er paa 1000 Brutto Tons.

## Ændringer i Skibsregisteret

S/S (Bugserbaad) *Robert* af København (OUKN) er udslettet som forlist.

A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab, København, er Ejer af nybygget S/S *Holland* af København

(OWUG). Brutto- og Netto-Tonnage henholdsvis 2712 og 1480 Tons.

Brutto- og Netto-Tonnagen for S/S *Tjaldur* af Thorshavn (OYZD) er nu henholdsvis 1131 og 633 Tons.

Brutto- og Netto-Tonnagen for S/S *Hebe* af Aalborg (OYQA) er nu henholdsvis 958 og 414 Tons.

Brutto- og Netto-Tonnagen for S/S *Avance* af Korsør (OYAI) er nu henholdsvis 1626 og 917 Tons.

Dampskibsselskabet Norden A/S, København, har afhændet S/S *Nordlys* af København (OZZA) til Rederiet Ocean A/S, København. Skibets Navn er nu *Karla Dan*, dets Hjemsted Esbjerg.

A/S Mommark Færge, Mommark, er under 7. December 1945 traadt i Likvidation. Til Likvidatorer er valgt Højesteretssagfører Frits Toxværdt Bülow, Landstingsmand Johannes Pedersen Stensballe og Direktør Otto Bjørling, alle af København.

A/S Mommark Færge, Mommark, har afhændet Skruemotorfærge *Mommark* af Mommark (OYLD) til De Danske Statsbaner.

Aktieselskabet af 6. Februar 1943, København, har afhændet S/S *Vosnæs* af København (OWGY) til A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab, København. Skibets Navn er nu *Blekinge*.

## Fra svenske Værfter

D. 11. Maj søsattes fra Eriksberg et nyt Motorskib til Rederiet Transatlantic. Skibet, der i Daaben fik Navnet *Hjelmaren*, er omtrent af samme Type, som Eriksberg tidligere har leveret til Transatlantic til Rederiets Syd-afrikarute, men man har ved Bygningen kunnet nyde godt af de Erfaringer, Rederiet har indhøstet. Skibet har saaledes Plads til 12 Pasagerer, dels i Enkeltmandskamre og dels i Dobbeltkamre. Officersbeboelsen ligger midtskibs, mens Mandskabsbeboelsen ligger agterude, idet dog Folkenes Dagrøm og Sygelukaf er anbragt i et Dækshus ved Stormasten.

Lastrum paa ca. 70,000 Kubikfod er isoleret til Transport af Frugt, og en Kølemaskine til Afkøling af Lasten er anbragt i et særligt Rum paa Forkant af Maskinrummet. Endvidere er et af Lastrummene indrettet til Transport af Huder.

Skibet er af den moderne Shelterdækttype med lang, lav Bak, og er bygget til Lloyds højeste Klasse med Isforstærkning og to gennemgaaende Dæk og et Mellemdæk forude.

Skibet, der skal laste ca. 6100 Tons d. w. med et Dybgaaende paa 23' 6", har følgende Hoveddimensioner: Længde 400', Bredde 57' 8", Dybde til Hoveddæk 25' 3", til Shelterdæk 35' 3". Det faar seks Lastrum, der betjenes af 10 Stk. 5 Tons Bomme, af hvilke to ved ekstra Tilrigning kan løfte 15 Tons.

I Navigationshuset findes Radio-, Navigations- og Styrehus med den mest moderne Udrustning som Radiopjapparat, Ekkolod m. m.

Hovedmaskineriet bestaar af en 2-Takts enkeltvirkende direkte omstyrbar »solid injection« Dieselmotor paa 8700 IHK, der skal kunne give Skibet en Fart paa 16½ Knob fuldt lastet.

Inklusive det nu søsatte Skib har Eriksberg bygget 15 Skibe til Transatlantic med ialt 107,000 Tons d. w. Yderligere to Skibe paa tilsammen 12,200 Tons er bestilt.

\*

Øresundsvarvet afleverede d. 6. Maj s.s. *Araton* til A/B Arafart, Stockholm. Det er det femte Skib i den Serie, som dette Rederi har bestilt ved Øresundsvarvet. *Araton* er specielt konstrueret til Transport af Kul, Koks, Malm og Træ. Skibet har en Lastevne paa 3700 Tons d.w. og skal løbe 12 Knob paa fuld Last.

## SKIBSSKRUER

af

Bronce, Staal og Støbejern

SV. DYHR

Øresundsvej 140

København S

Telefon: C. 8901

S. A. THE ENGINEERING CO.

Skibsreparationer

10, Rue des Indes  
Telegr. Adr.: EngineeringANTWERPEN  
Tlf. 359 90 & 342 07



Vort Varemærke er Garanti  
for de bedste Skibsfarver.

Onsdag d. 15. Maj overtog det venezuelanske Statsrederi ved en lille Højtidelighed i Søvesborg det ved derværende Værft, Søvesborg varv, oprindeligt for tysk Regning byggede Skib *Andromeda* paa 1800 Tons d.w. Skibet, der nu fører Navnet *Tachira*, vil antagelig blive afleveret om kort Tid sammen med en Søsterbaad, ogsaa tidligere tysk, der ligeledes er købt af Venezuela.

\*

Götaverken vil om kort Tid kunne søsætte den første nye Amerikabaad til Svenska Amerika-Linien. Skibet skal afleveres i Slutningen af næste Aar. Det er Selskabets Hensigt at bygge endnu et Skib som Erstatning for *Drottningholm*, der nu er næsten 40 Aar gammelt, og som skal lægges op.

## PERSONALIA

### 75 Aar

Lørdag d. 18. Maj fyldte tidligere Fører i D/S »Orion«, Kaptajn *E. Mogens Holm* 75 Aar. Kaptajn Mogens Holm forlod Søen i 1930.

### 60 Aar

Tirsdag d. 21. Maj fyldte tidligere Fører i Grønlands Styrelse, Kaptajnløjtnant (R) *Johannes Balle* 60 Aar. Kaptajn Balle tog sin Afsked i 1931 og har siden gentagne Gange været Kontrollør ved den nordlige Færingehavn paa Grønland. Under Krigen har han været indkaldt til Tjeneste ved Søværnet.

## Positionsliste pr. 21. Maj 1946

### Dannebrog

*Dansborg* ank. Neapel 14.5. — *Ellensborg* ank. Emden 20.5., laster for Danmark. — *Frederiksborg* ank. Swansea 19.5., laster for Masnedø. — *Lilleborg* ank. Køge 18.5., derefter Horsens/København. — *Nordborg* ank. Aalborg 20.3. — *Silkeborg* afg. Leixoes 18.5. til Kirkcaldy. — *Skodsborg* afg. København 19.5. til Gdansk. — *Søborg* ank. Randers 19.5., derefter Luleå/Hamburg. — *Taarnborg* ank. Nørresundby 19.5., derefter Oxelesund/Workington. — *Uranienborg* afg. Nuevitas 19.5. til Philadelphia.

### D. F. D. S.

*Alabama* afg. Saffi 19.5 til Huelva og Lissabon. — *Alexandra* ank. London 21.5. Derfra ca. 22.5. til Kbh. — *Argentina* ank. Kbh. 15.5. Afgaar 21.5. til Odense, Aalborg og Nr.

*Sundby*. — *Bolivia* forv. afgaaet Rio Grande 20.5. til Paranagua og Bahia. — *Brasilien* ank. New York 19.5. Afgaar forv. 26./27.5. til Kbh., Gdynia og Odense. — *Delaware* afg. Grimsby 9.5. Ventes ankomme Natal ca. 30.5. Derfra til Santos. — *Egholm* afg. Tanger 20.5. til Oran. — *Florida* afg. New York 14.5. til Kbh. og Gdynia. Ventes her ca. 27.5. — *Frigga* ank. Hull 15.5. Derfra 20.5. til Kbh. — *Garonne* i Fart Kbh.-Østnorge. Ank. Oslo 20.5. Derfra ca. 22.5. via Drammen til Kbh. — *Halldan* ank. Liverpool 20.5. Derfra ca. 25.5. til Kbh. og Randers. — *Harald* afg. Kbh. 15.5. til Newport/Swansea-Danmark. Ventes til Newport 21.5. — *Hindsholm* afg. Manchester 16.5. til Kbh. og Aalborg. — *Hjortholm* ank. Kbh. 20.5. — *Hroar* ank. Hull 21.5. Derfra ca. 30.5. til Kbh. — *Ivar* ank. Antwerpen 16.5. Afgaar ca. 23.5. til Lissabon og Syd-Levanten. — *J. C. Jacobsen* afg. Antwerpen 20.5. til Esbjerg. Derfra 24.5. til Antwerpen. — *Jolantha* afg. Halden 20.5. til Kbh. — *Kentucky* ank. Kbh. 18.5. Fra Kbh. ca. 25.5. til Randers/Liverpool. — *Kjøbenhavn* henligger i Kbh. Afgaar ca. 24.5. til Stockholm. — *Knud* afg. Dieppe 19.5. til Kbh. — *Louisiana* afg. Kbh. 21.5. via Las Palmas til Buenos Aires. — *Maine* ank. Newport News 19.5. Derfra til Norfolk og New York. — *Margrethe* afg. Kbh. 22.5. Fra Aarhus 23.5. Fra Aalborg 24.5. til Leith/Newcastle. — *Marocco* ank. Limassol 15.5. Er forv. afg. 20.5. til Catania. — *Paraguay* afg. Kbh. 30.4. Afg. Las Palmas 14.5. Ventes ankomme Santos 26.5. Derfra til Bahia. — *Parkeston* afg. Harwich 22.5. til Esbjerg. Derfra 25.5. til Harwich. — *Rota* ank. Kbh. 18.5. — *Saga* ank. Kbh. 15.5. Fra Kbh. ca. 25.5. til London/Hull-Kbh. — *Skjold* ank. Antwerpen 19.5. Derfra ca. 24.5. via Rotterdam til Kbh. og Aalborg. — *Stadion II* ank. Kbh. 16.5. Fra Kbh. ca. 23.5. til Oslo. — *Svanholm* afg. Kbh. 20.5. til London-Kbh. — *Taarnholm* ank. Randers 19.5. Derfra ca. 21.5. til Manchester-Kbh. — *Texas* ank. Palermo 20.5. Afgaar 21.5. til Algeiras og Kbh. — *Thyra* ank. Aarhus 20.5. Derfra 21.5. til Kbh. — *Tomsk* ank. Randers 19.5. Derfra ca. 21.5. via Kbh. til Antwerpen. — *Tula* ank. Aarhus 21.5. Derfra ca. 22.5. via Odense til Kbh.-Antwerpen. — *Uffe* ank. Hudiksvall 18.5. Derfra ca. 23.5. til Themsen. — *Uruguay* ank. Kbh. 14.5. Herfra ca. 24.5. til Gdynia. — *Virginia* i Dok i Glasgow indtil ca. 1.6.

### J. Lauritzen

*Indian Reefer* ank. New York 14.5., Reparation, derefter til Antwerpen. — *Argentinean Reefer* ank. New York 17.5. Afg. ca. 29.5. til Antwerpen. — *Karla Dan* ventes til New York ca. 23.5. — *Lotta Dan* afg. New York 18.5. til Chile. — *Laila Dan* afg. Valparaiso 12.5. til Boston og New York. — *Selma Dan* ank. Valparaiso 14.5. — *Randa* ank. Callao 18.5. — *Laura Dan* afg. Godthaab ca. 25.5. — *Ulla* ank. Gdansk ca. 24.5. — *Linda Dan* ank. Stockholm 7.5. (Reparationer). — *Jelva Lau* ank. Helsingfors 17.5., derefter England. — *Lillian* afg. Kotka 21.5. til Næstved. — *Anna Lau* afg. Kbh. ca. 23.5. til Polen. — *Inger Lau* ank. Kbh. 22.5., derefter Polen-Danmark. — *Nerma Lau* afg. Gøteborg 23.5. til Velsen og Rouen. — *Katja Lau* afg. Rochester ca. 25.5. til Malla. — *Hedda Lau* ank. Aabenaar ca. 22.5. — *Nancy Lau* afg. Rochester 22.5. til Emden. — *Ninna Lau* ank. Amble (Warkworth) 20.5., laster til Kbh.

### Norden

*Nordfarer* afg. Montreal 16.5. til Genua. — *Nordkap* afg. Kbh. 21.5. til Cape Race for Ordre. — *Nordkyn* afg. New York 18.5. til Gateborg.

### Orient

*Astoria* ligger i Kalundborg. — *Westralia* pass. Cape Finisterre 17.5. til Sydamerika.

### Ø. K.

*Annam* afg. Port Said 20.5. til Østen — *Asia* afg. Newport News 11.5. til Bremerhafen. — *Erria* ank. Halifax 15.5. — *Falstria* ank. New York 18.5. — *Fionia* ank. Melbourne 28.4. — *India* ank. Bahia Blanca 17.5. — *Jaya* ank. Montevideo 17.5. — *Jutlandia* ank. Kbh. 14.5., forv. afg. 22.5. til New York. — *Kina* ank. Kbh. 22.3. — *Korea* afg. San Francisco 15.5. til Westport og Tacoma. — *Lalandia* afg. Lissabon 17.5. til Galveston/Mobile. — *Malacca* ank. Shanghai 12.5. — *Manchuria* ank. Le Havre 19.5. — *Meonia* ank. Nakskov 1.3. — *Mongolia* ank. Manilla 11.5. — *Selandia* ank. Middlesbrough 17.5.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør. F. B. EGGÉ

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør:

KAY JUNGEBSEN

Telefon \*Central 17030

samt paa alle Postkontorer

# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

NYBYGNINGER

SKIBS- MASKIN- OG  
KEDELREPARATION

## Aalborg Værft A/S

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

# SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY  
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING  
STRIKEFORSIKRING

Amallegade 33  
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

# PENSIONS FORSIKRINGS ANSTALTEN A/S



HAMMERENSGADE 6  
KØBENHAVN K. - C. 7809

## AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

## SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

## DANSKE LLOYD

Holmens Kanal 42

## NORDHAVNS-VÆRFTET A/S

KØBENHAVN

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

## MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K  
Telefon: 9246

Telegramadr.:  
MONTANAKUL



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

til INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDE

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

# CHR. SALVESEN & Co.

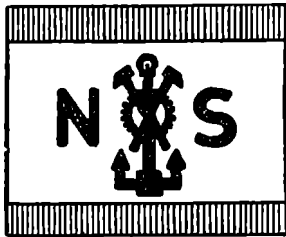
ETABLERET 1846

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. LEITH. GRANTON.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



## NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV • DANMARK  
NYBYGNINGER  
OG  
REPARATIONER

Beddinger for Skibe Indtil 520' Længde  
Flydedok » » » 14500 Tons D.W.  
Ophalerbedding » » 800 » »  
Telegram-Adr.: »SKIBSVÆRFT«. Telefon: STAT 3.

AKTIESELSKABET  
**BURMEISTER & WAIN'S**  
MASKIN- OG SKIBSBYGGERI  
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT REFSALEØEN MASKINFABRIK STRANDGADE 4  
STØBERI OG STAALVÆRK TEGLHOLMEN

REPARATION OG  
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER  
3 DOKKER  
INDTIL 13.600 T.  
3 OPHALINGSBEDDINGER  
DIESELMOTORER  
FRA 10-3000 HK. PR. CYLINDER

# B&W



*Tegn Deres  
Forsikringer*

## SKANDINAVIA

Kongens Nytorv 6, København K.  
Telefon Central 9316

## Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

By:		Telegramadresse:
Aarhus	Aarhus Stevedore Compagni Direktor L. Mikkelsen	Løbore
Nyborg	Foreningens Formand Mammen & Drescher Direktor Math. Møller Næstformand og Kasserer	Spedition
København	Hans Brandt Medlem af Bestyrelsen Stevedorekompagniet	Dispatch
Aalborg	Hassing & Drescher	
Aarhus	Stevedore-Kompagniet A/S	Stevedore
Esbjerg	Einar Sørensen	
Frederikshavn	S. J. Sørensen	
Holbæk	Søren Anderson	Stavedoring
Horsens	Jørgen Schultz	Schultz
Kallundborg	Arbejdsgivernes Stevedore-Kontor	
Korsør	Holger Jørgensen	Oldstevedore
København	Skjold Andersen	
—	Københavns Stevedore Comp.	
—	Julius Nielson's Stevedoreforretning A/S	
Nakskov	Halfdan Rasmussen	Andrea
Nyborg	Henrik Basballe	Basballe
N. Sundby	Henry Petersen	
Odense	Simonsen og Møller	
Randers	S. Christoffersen & Co.	
Vejle	Vejle Stevedoreforretning v. Kaptajn Thygesen	

## DANSKE HAVNE

## KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Langoltekaen 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 9,2 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Teglhølmolen 7 m og i Teglværkshavnen fra 6—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,8—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Registertonnage + 12 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevæsenets Bolværker (Sejlfartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 6 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevæsenets 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. Knippelsbro-Afgiften er midlertidig forhøjet med 25 pCt.

Moderatet 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 Vinndrivere samt Fartøjer, der udelukkende paa Grund af Havari anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejse.

Ingen Lodstvang. Lodspenge betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybgaende og den Distance, der lodeses og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Losning og Lødning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet). Toldhavnen, Terdokke for Skibe op til ca. 158 m Længde, Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 18,600 Tons, Ophalingsbedding, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatiske Kornloseapparater, 3 flydende Kraner til Loft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Loft af 75 Tons (Orlogsværft), 7 faste Kraner til Loft indtil 25 Tons samt 2 private, faste Kraner (Burmester & Wain) til Loft indtil 100 Tons.

Frihavnen. 7 Dampkraner til Loft indtil 8 Tons, 2 faste Kraner til Loft af 5 Tons og 42 bevægelige, elektriske Kraner til Loft af indtil 3 Tons. Moderne Kornloseapparater og moderne Fryserum. Vandforsyning ved Bolværk. Jernbane langs Kajerne

## FREDERIKSHAVN

Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 m; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 m. Havnepenge pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sejlfartøjer, reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1941. Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m<sup>3</sup>. Losning og Lødning foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Terdokker indtil 95,7 Meters Længde, 2 Flydedokker med indtil 3900 Tons Bæreevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

## HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. Havnepenge (pr. N.R.T.) er for udenbys, maskindrevne Fartøjer: 25 Øre for Indg. og 25 Øre for Udg., for alle andre udenbys Fartøjer: 30 Øre for Indg. og 20 Øre for Udg. Reducerede Afgifter for reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Lødses ved Havnen og i Fyrskibet »Lappegrund«. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastpenge: 4 Øre pr. N.R.T., Ballast ca. 5 Kr. pr. m<sup>3</sup>. Vand: 1 Havnen 1,75 à 2,00 Kr., paa Reden 4,00, alt pr. m<sup>3</sup>. Losning og Lødning til faste Takster. 3 af Svitzers Bjergningsdampere er stationeret i Havnen, 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhhus. Moderne Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt, 3 Terdokker indtil 115 m Længde. Kraner til 80 T. Løfteevne.

## HORSSENS

Vanddybde i Indsejllingsløbet og i Ny-Havn 6,90 m. Indsejllingsfarvandet vel afmærket, Havnen kan besjæles ogsaa om Natten. Ingen Lodstvang. Havneafgift: Fartøjer mod Maskinkraft pr. N.R.T. for saavel Indg. som for Udg. 15 og 25 Øre for henholdsvis inden- og udenbys Fartøjer, de tilsvarende Afgifter for Fartøjer uden Maskinkraft 10 og 20 Øre. Vand: 1,50 Kr. pr. m<sup>3</sup>, dog mindst 6 Kr. ialt. 2 faste Kraner med henholdsvis 5 og 15 T. Løfteevne, 2 bevægelige Stykgodskraner med henholdsvis 1½ og 2½ T. Løfteevne samt 4 private Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Ophalingsbedding for mindre Fartøjer. Træskibsbyggeri og Motor- og Maskinfabrikker forefindes.

## NYBORG

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

## RUDKJØBING

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

## ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande: I det 200 m brede uddybede Lob over Graadysbarren er der i fuld Bredde 7,5 m og i Fyrlinien 8,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Sluse-tærskelen 5,6 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,6—8,8 m, i Fiskerihavnen 6,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Fløjtetønder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodstvang. Lodspenge efter Dybtgaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m<sup>3</sup>. — Losning og Lastning: Losning og Lastning besørger af herværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttetønde. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbedding for Fartøjer paa indtil 500 Tons D.V. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

## FAABORG

Indsejllingsløbet 6,3 m. I Yderhavnen 6,8 m, i Inderhavnen 6 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 80 Øre for Indg., 80 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodstvang. Vand: Dampskibe u. 800 R.T. 12 Kr., over 800 — 20 Kr. Sejlskibe 20—30 T. 2 Kr., 60—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons i Inderhavnen. Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. ved Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 21

FREDAG 31. MAJ 1946

53. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### OMKRING EENGANGSSKATTEN

I det af Finansminister Torkild Kristensen forleden Dag i Folketinget fremsatte Forslag om Eengangsskat m. m. er der vel særlig en Bestemmelse, der vil ramme Skibsfarten unødigt haardt, ja, næsten ødelæggende, nemlig Bestemmelsen om, at Skibe og tilgodehavende Forsikringsbeløb for Skibe opføres med 75 pCt. af Salgsværdien pr. 1. Januar 1946.

Formanden for Dansk Dampskibsrederiforening, Skibsreder Chr. Harhoff, udtrykker utvivlsomt alle danske Rederes Syn paa dette alvorlige Spørgsmaal i en Udtalelse fremsat overfor Dagbladet Børsen, og hvori det hed:

Naar man nemlig mindes, hvor hastigt Skibenes Værdi faldt efter den forrige Krig, vil man forstaa, at de Værdier, man her opererer med, er rent fiktive. Det eneste solide Grundlag, man kan gaa ud fra, er Skibenes almindelige Skatteværdi, d. v. s. deres Anskaffelsespris med Fradrag af de aarlige af Skattevæsenet tilladte Afskrivninger.

Det vil ganske vist kunne indvendes herimod, at nogle Rederier har bygget paa heldige, andre paa mindre heldige Tidspunkter, og det er naturligvis rigtigt — den Uretfærdighed maa man tage med i Købet. Men en Beskatning paa dette Grundlag vil dog ikke i nær samme Omfang som den foreslaaede vanskeliggøre den Genopbygning af Danmarks Handelsflaade, hvis Nødvendighed erkendes fra alle Sider i vort Samfund. Intet andet dansk Erhverv har faaet saa store Dele af sit Produktionsapparat ødelagt under Krigen som Rederinæringen, og intet andet Erhverv er stillet overfor saa store Vanskeligheder ved Genopbygningen. Nu ser det ud til — om Forslaget ikke i sidste Øjeblik ændres — at disse Vanskeligheder yderligere skal forøges ved en skattemæssig Uretfærdighed.

Indenfor Rederinæringen er vi naturligvis ganske paa det rene med, at vi maa bidrage paa lige Linie med alle andre danske Borgere til den nødvendige Sanering af vort Lands Økonomi. Men vi kan ikke tro, at det er Regeringens og de politiske Partiers Hensigt yderligere at vanskeliggøre for dansk Skibsfart at genvinde sin tidligere Position. Dette har Staten jo bl. a. tilkendegivet ved at drage Omsorg for, at Erstatninger for krigsforliste Skibe bliver haandlagt, indtil der atter kan bygges Skibe — en klog og forstandig Forholdsregel, som vi har været fuldt indforstaaet med. Nu er Forholdet det, at Erstatningen for et krigsforlist Skib hverken helt eller halvt dækker Udgiften til et nyt Skib, som endda først vil kunne leveres i 1948 — men denne Erstatning foreslaas alligevel medregnet med 75 pCt. ved Opgørelsen af Slut-Formuen. Staten vil altsaa dermed modvirke det Formaal, den har haft ved at haandlægge Erstatningerne. Og paa samme Maade gælder det ved Ansættelsen af Skibenes Værdi. Ingen vil dog forlange, at f. Eks. Danmarks Lastbilmærker skal omvurderes efter Bilernes Salgsværdi i Øjeblikket. Hvorfor skal Skibene behandles ringere?

Fra Rederside ønsker vi ikke nogen særlig begunstiget Stilling. Men vi har den Tro, at vort Erhverv er nyttigt for vort Land, bl. a. ved at tilføre det store Beløb i fremmed Valuta, og derfor mener vi, at det

ikke alene er i Skibsfartens, men i hele Landets Interesse, at der bliver taget Hensyn til Skibsfartens saglige Argumentation vedrørende Beregningsgrundlaget for denne Skat.

Med Hensyn til Genopbygning af Tonnagen maa man ikke i denne Forbindelse tabe Beskæftigelsesmomentet af Syne.

### PROGRESS-SAGEN

Østre Landsret traf forleden Dag Afgørelse i et Mellemværende mellem Dampskibsselskabet Progress, København, og Finansministeriet angaaende Afskrivninger af Selskabets Skibe paa Selvangivelse for 1941 og 42.

Selskabet anskaffede i 1918 otte Dampskibe for 14,5 Mill. Kr. og afskrev i Aarene indtil 1940 aarlig 4 pCt. af Anskaffessummen, saa i alt 90 pCt. var afskrevet. Selskabet mente sig berettiget til endnu i to Aar at afskrive 4 pCt., idet Skibenes Værdi ikke overstiger den Restværdi, der fremkommer efter Afskrivning i 24 Aar, altsaa 4 pCt. af Anskaffessummen.

Landsskatteretten har ved to Kendelser kendt Selskabet uberettiget til at afskrive mere end de 90 pCt., men Dampskibsselskabet gik til Landsretten for at faa afgjort, om de to sidste Afskrivninger — i 1941 og 1942 — var berettiget.

Heller ikke Landsretten fandt Afskrivningerne berettiget og frifandt Finansministeriet. Selskabet skal betale 1000 Kr. i Sagsomkostninger.

I Dommen siges, at under Hensyn til, at de paa-gældende Skibe stadig er i Drift, maa der gives Finansministeriet Medhold i, at Skattemyndighederne var berettiget til ikke at anerkende Afskrivningerne som skattefri.

### DANSK LODSFORENING

Dansk Lodsforening holdt forleden Dag sin aarlige Generalforsamling i København. Formanden, Lods E. Larsen, København, indledede med at byde Velkommen til Gæsterne, bl. a. fra Norge og Sverige.

De efterfølgende Forhandlinger, der blev ledet af Dansk Lodsforenings juridiske Konsulent, Højesteretssagfører Gert Jessen, drejede sig først og fremmest om Lønspørgsmaalet. Der forelaa her et Udkast fra Bestyrelsen, hvorefter Staten skal skyde et Beløb til de mindre Lodseriers Indtjening, saaledes at de ved disse Lodserier ansatte Lodser kan opnaa en Minimumsindtægt — en Ordning, der svarer til den, der under Krigen gjaldt Minelodserne ved Lillebælts- og Storstrømsbroen. I Sammenhæng hermed foreslaas efter svensk Mønster indført Lodstvang eller en Afgift paa de Skibe, der ikke benytter Lods. Forhandlingerne paa dette Punkt endte med en Vedtagelse om, at Forslaget i udformet Stand skal sendes ud til Foreningens Medlemmer.

Fra Foreningens Medlemmer var indkommet et Forslag om, at Lods-væsenet skulde søge at komme bort fra Marineministeriet og ind under Handelsministeriets Søfartsafdeling, og Formanden støttede dette Forslag, idet han navnlig henviste til, at Lodserne rekruteres af Handelsflaadens Folk. Forslaget mødte Modstand fra nogle Sider, og der lød under Diskussionen adskillige skarpe Ord baade mod Marinen og



mod de private Redere. Resultatet blev, at Forslaget skal ud til Urafstemning blandt Medlemmerne.

Ved Bestyrelsesvalgene blev *B. Kirkmann Møller*, København, valgt i Stedet for *P. Just Nielsen*.

#### DET DANSKE KULKOMPAGNI: 7 pCt.

Det Danske Kulkompagni har udsendt Regnskab og Beretning for Driftsaaret 1. April 1945—31. Marts 1946, hvoraf det fremgaar, at Selskabet har haft et Netto-Overskud paa 1,212,194 Kr. Der foreslaas 7 pCt. Udbytte til Aktionærerne.

Beretningen indledes med en Henvisning til, at Regnskabsaaret fik et bedre Forløb, end man turde haabe ved dets Begyndelse i April Maaned 1945. Paa det Tidspunkt havde Brændselsimporten til Danmark allerede været standset et Par Maaneder, og det stod hen i det uvisse, hvornaar det paany vilde blive muligt at skaffe Tilførsler til Landet. Da Krigen sluttede, var Produktions- og Transportforholdene i de kontinentale, kulproducerende Lande stærkt desorganiserede, og samtidig bekræftedes Formodningen om, at England ikke havde Mulighed for at afse større Mængder Kul til Eksport. Det varede derfor nogen Tid, inden Tilførslerne kom i Gang, og det blev i første Omgang de allierede Militærmyndigheder, der i Maanederne Juli og August fik skaffet de nødtorftigste Brændselsforsyninger frem til Landet.

Fra September gik man paany over til at købe Kullene paa kommercielt Grundlag; men om frit og ubegrænset Indkøb af Brændsel kunde der ikke blive Tale. En almindelig Kulnød i Europa nødvendiggjorde en Fordeling af de Mængder, der kunde fremskaffes fra de kulproducerende Omraader. Til at foretage denne Fordeling oprettedes i Sommeren 1945 en international Organisation, European Coal Organisation (E. C. O.), i London, der bestemmer, hvilke Brændselsmængder der kan tildeles de enkelte importerende Lande. Indenfor Rammerne af disse Tildelinger sørger de paagældende Lande for Indkøb i de kulproducerende Lande, som er tilsluttet E. C. O., d. v. s. Amerika, England og Ruhr; sidstnævnte Distrikt staar under britisk Militærkontrol. Fra 1. Juli 1946 vil ogsaa Polen være tilsluttet E. C. O.

Danmark havde ved E. C. O.'s Oprettelse ingen Betalingsoverenskomster med Udlandet, og efter engelsk Tilskyndelse oprettede man da her i Landet Dansk Kulimport Organisation (Danecoal) som et foreløbigt Formidlingsled mellem Leverandørerne i E. C. O.-Omraadet og Danmarks Importører. Vort Selskab er Medlem af Danecoal og har tegnet en til Selskabets Omsætning svarende Del af nævnte Organisations Arbejdskapital.

Totalimporten til Danmark af Kul, Koks og Bricketter, der i 1939 androg ca. 6 Millioner Tons, og i 1944 ca. 3,7 Mill. Tons, sank i 1945 til ca. 1,5 Mill. Tons. Disse Tal illustrerer bedre end noget andet, hvor vanskelig Brændselsituationen har været i den forløbne Sæson.

Om Kompagniets Skibe skriver Beretningen:

Ved Krigens Begyndelse disponerede vort Selskab over fire Skibe med en d.w. Tonnage af 12,740 Tons; i 1942 tilkom s.s. *Julius Madsen*, 3700 Tons d.w. Under Krigen mistede vi som tidligere meddelt dette nye Skib samt s.s. *Bothal* og s.s. *N. C. Monberg*, ialt 10,200 Tons d.w., saa vi har nu kun s.s. *Ivan Kondrup* og s.s. *Wm. Th. Malling* med ialt 6240 Tons d.w. tilbage. Det er naturligvis Hensigten at søge Flaaden genopbygget, saa snart passende Lejlighed byder sig.

De to Dampere, s.s. *Ivan Kondrup* og s.s. *Wm. Th. Malling*, der ved forrige Regnskabsaars Afslutning var under Reparation paa danske Værfter, har hovedsagelig været beskæftiget ved Brændselstransporter til Landet. Det gunstige Driftsresultat, Selskabet

har haft i 1945-46, kan for en væsentlig Del henføres til Skibenes Indtjening, derunder en fra England indgaaet Brugsgodtgørelse af vor s.s. *N. C. Monberg*, der som bekendt krigsforliste i engelsk Tjeneste.

Vender man sig mod Fremtiden, fortsætter Beretningen, maa det erkendes, at Udsigterne for en nogenlunde normal Brændselsimport til Landet endnu er alt andet end lyse.

I England, der før Krigen producerede ca. 240 Mill. Tons Kul om Aaret, er Aarsproduktionen faldet til ca. 180 Mill. Tons, hvilket ikke engang er nok til at dække Landets eget normale Forbrug. Kulminerne er jo nu nationaliserede, og det er givet, at der udfoldes store Anstrengelser for at øge Produktionen; men selv i bedste Fald maa man regne med, at der vil gaa mange Maaneder, før væsentlige Fremskridt vil kunne spores.

I Amerika strejker, da dette skrives, ca. 400,000 Minearbejdere, hvilket uvægerligt vil paavirke Tilførslerne derfra i kommende Tid.

I Ruhr-Distriktet er Produktionen gaaet væsentligt tilbage, hvorfor man ogsaa derfra maa regne med Muligheden af mindre Tilførsler.

For Polens Vedkommende er Forholdene endnu saa usikre, at man har vanskeligt ved med Sikkerhed at bedømme Tilførsels-Mulighederne derfra. I de sidste Maaneder har Tilførslerne imidlertid været stigende.

Af Landets samlede Tilførsler af Kul og Koks i Aarets første tre Maaneder — gennemsnitligt ca. 330,000 Tons pr. Maaned — hidrører rundt regnet 20 pCt. fra England, 25 pCt. fra Amerika, 45 pCt. fra Tyskland og 10 pCt. fra Polen.

#### DET STORE NORDISKE TELEGRAFSEL- SKAB: 18 pCt.

Det Store Nordiske Telegrafskabs Bestyrelse meddeler:

Driftsregnskabet for 1945 udviser en Bruttoindtægt paa 13,031,859 Kr. Efter Fradrag af Driftsudgifter, 10,728,022 Kr., fremkommer et regnskabsmæssigt Overskud paa 2,303,836 Kr. Men herved bemærkes, at af Indtægterne hidrører 3,231,719 Kr. fra tidligere Aar. Med Tillæg af Overførslen fra 1944, 12,481,337 Kr., er der til Generalforsamlingens Disposition 14,785,173 Kr., som Bestyrelsen foreslaar anvendt saaledes:

Til Aktionærerne udbetales et Udbytte paa 18 pCt. (heri indbefattet de allerede udbetalte 5 pCt.). Dividenden beregnes som i tidligere Aar i Sterling. Restbeløbet, 7,815,573 Kr., overføres til næste Regnskabsaar.

#### VESTINDISK KOMPAGNI'S UDBYTTET I KRIGSAARENE

Det Østasiatiske Kompagni meddeler, at der fra det vestindiske Kompagni St. Thomas er indgaaet Meddelelse om, at der er deklareret 5 pCt. Udbytte for Aaret 1945. Der udestaar herefter følgende endnu ikke udbetalte Udbytter for 1939—45: 1939: 8 pCt., 1940: 8 pCt., 1941: 12 pCt., 1942—44 i alt 15 pCt., 1945: 5 pCt.

Udbyttet for Aarene 1939—41 er deponeret i en amerikansk Bank, medens Udbyttet for de følgende Aar henstaar i Selskabet.

Da Overførsel af Betalingsmidler fra U. S. A. for Tiden ikke er mulig, vil Udbyttet indtil videre ikke komme til Udbetaling.

Ifølge foreliggende Oplysninger, over for hvilket Det Østasiatiske Kompagni tager nødvendigt Forbehold, vil der i øvennævnte Udbyttebetalinger fragaa følgende amerikanske Remitteringsskatter: 1939: 10 pCt., 1940: 16½ pCt., 1941: 27½ pCt., 1942—44: 30 pCt., 1945: 30 pCt.

## Ugens Fragtberetning.

### FRAGTBERETNING

Jernbanestrejken blev heldigvis løst og Togene er begyndt at rulle igen. Hvorlænge Driften kan fortsættes, er imidlertid et andet Spørgsmaal, thi Genoptagelsen af Kulstrejken lykkedes det ikke Præsident Truman at afværge, og før eller senere kommer det Øjeblik, da Kulmanglen vil indvirke paa Jernbanernes Drift. I det hele taget er Arbejdsforholdene i Amerika alt andet end stabile. Paa Pacificysten tales om Havnearbejderstrejke fra 15. Juni, og der synes ogsaa at være Mulighed for, at Sømændene vil strejke fra Midten af den kommende Maaned. Under disse Omstændigheder er det klart, at det er vanskeligt at disponere paa det amerikanske Marked, og det gælder saavel for Rederne som for Afskiberne. UNRRA's Chef har da ogsaa højlydt beklaget sig og udtalt, at Strejkerne har foraarsaget en Forsinkelse i UNRRA-Afskibningerne til de nødstedte Lande i Europa paa adskillige Uger.

Paa de oversøiske Markeder er Forholdene stadig tilfredsstillende; paa enkelte Markeder, f. Eks. River Plate, synes det til og med at knibe med at skaffe tidlig Tonnage. Om de enkelte Markeder er der iøvrigt ikke meget nyt at fortælle. I Transatlantisk Fart gøres der stadig en Del Forretninger til uændrede Rater. UNRRA, der længe har været ude af Markedet, kom frem igen med et Par Fiskelaster fra New Foundland til Bremen eller Hamburg, der hurtigt sluttedes for prompt Lastning til 28 Cts. pr. Balefod. For en lignende Forretning til Odessa kan betales 33 Cts. Refined sugar fra 2 Havne Northern Range til Nordfrankrig indikerer \$13.50 med fri Losning, Option Casablanca eller Tunis til samme Rate. Fra Golfen søges Tonnage for Koks til Sydfinland til \$18 fio. For Fosfat fra Fernandina til Sydsverige noteres den markedsmæssigt set lave Rate af \$10 fio. For mellemstor Tonnage betales paa netform fra USNH til UK/Cont. H/H range 25 Cts. pr. Balefod, og for stor Ton-

nage for lignende Forretning til Portugal kan gøres 24 à 25 Cts. pr. Balefod.

Som ovenfor nævnt synes der at være visse Muligheder for tidlig Tonnage paa River Plate Markedet. Det vil huskes, at UNRRA for et Stykke Tid siden var inde paa at betale for Tonnage, der kunde give Majlastning \$1500 pr. Dag for Ballastturen ud. Franskmandene synes nu at være i samme Situation. I hvert Fald indikeres i Dag fra New York for en Baad, der kan give Lastning omkring 25. Juni, at der er Mulighed for at faa *The French Council* i New York til at betale Ballastturen med \$1300 pr. Dag, iøvrigt paa Basis af 88/6d. fra n.a. San Lorenzo til 1 Havn Bordeaux/Dunkirk range. Den belgiske Regering har faaet Tonnage fra Buenos Aires eller Bahia Blanca til Antwerpen for Juli Lastning til \$17.50.

Fra Sydafrika noteres stadig forskellige Kul- og Malmlaster til de kendte Destinationer. Kul Durban/Buenos Aires sluttedes saaledes til 57/6d. For Malm fra Lourenco Marques til New York indikeres nu kun \$8 forsøger \$8.50.

Fra Indien noteres stadig forskellige Malmlaster til UK. og Northern Range til uændrede Rater. Der er ligeledes sluttet Tonnage for Salt fra Aden til Calcutta til Ministry rate.

Paa Timechartermarkedet er Efterspørgslen stadig meget betydelig. For et 12 Knobs Motorskib noteres \$6 med Levering og Tilbagelevering USNH. for en Sydamerikarundtur. I Vestindienfarten er en 6200 Ts. Damper sluttet til \$8.45 for Rundtur.

Paa de europæiske Markeder er Forholdene uden større Ændringer. Fra Middelhavet gøres der stadig et meget stort Antal Forretninger for Malm, Fosfat, Salt o. s. v. til forskellige UK. og continentale Destinationer. Malm Bona/Antwerpen betaler 28/6d. med hurtige Ekspeditioner, Fosfat Sfax/1 Havn Sydfinland sluttedes til 70/-, Malm Santander/Port Talbot betalles med 33/-. I Kulfarten fra UK/Emden og Polen til Danmark sluttedes til Maximalraterne. 28.5.46.

### SØFARTSKLUBBEN

Søfartsklubben er i 1945 blevet besøgt af ca. 27,500 Gæster — en Stigning til mere end det dobbelte af Besøgsantallet i 1944. I de 6 Aar, Klubben har eksisteret, er den saaledes blevet besøgt af over 100,000 Gæster. Stigningen i Besøgstallet i 1945 skyldes væsentligst de tvungne Skibsoplægninger i Krigens sidste Maaneder og den stigende Trafikering af Københavns Havn efter Krigens Afslutning.

Klubben opretholdes ved Bidrag fra Redere, Søfartsorganisationer, Erhvervsvirksomheder og private Personer. Desuden er der modtaget Gaver og Friabonnementer, og Klubben har været meget glad for disse Bidrag og Gaver, der viser, i hvor høj Grad dens Virksomhed omfattes med Forstaaelse og Interesse.

Der er gratis Adgang til Klubben for Officerer saavel som for Mandskab, og efter Krigens Ophør er den tidligere Bestemmelse om, at kun nordiske Søfolk havde Adgang, ophævet, hvorfor det kan forventes, at Antallet af Besøgende vil stige yderligere.

Af særlige Besøg i Klubben i 1945 kan nævnes, at en Del af de udenlandske Deltagere i den forberedende internationale Søfartskonference, der afholdtes i København, aflagde Klubben et Besøg. Der var Gæster fra Frankrig, Belgien, England, Sverige, Norge og Indien. Blandt andre har ogsaa Sjøfartsdirektør Erling Bryn og Bureauchef Emil Wettergren fra Sjøfartskontoret i Oslo besøgt Klubben.

I Klubben kan Gæsterne for en rimelig Pris faa serveret forskellige Forfriskninger. Endvidere er der

fremlagt Blade og Tidsskrifter, baade danske og udenlandske, og et Haandbibliotek staar til Gæsternes Raadighed.

Klubben bestyres af Kaptajn J. P. Laursen og Hustru.

Klubbens Regnskab udviser et mindre Underskud, idet Indtægterne har været Kr. 20,072.24 og Udgifterne har været Kr. 20,413.40.

### ISLANDSKE SKIBSBESTILLINGER

Det islandske Rederi, Emskipafélag Islands har bestilt 4 Skibe hos Burmeister & Wain, København. Heraf skal tre være paa 2600 Tons med Plads til 12 Passagerer. Lastrummet bliver paa 150.000 Kubikfod, hvoraf over Halvdelen er Fryserum. Skibene bliver udstyrede med en 3700 HK Dieselmotor og faar en Gennemsnitsfart paa 14 Knob. Det fjerde Skib bliver et Passagerskib med Plads til 212 Passagerer og med 18 Knobs Fart. Skibene skal være færdige i 1947 og 1948.

Den islandske Regering har tidligere bestilt 30 Damptrawlere i England, store og meget moderne Skibe, der skal være færdige delvis i Aar og senest i 1948. Trawlerne skal dels overtages af de større Bykommuner og dels af private Fiskeriselskaber.

For to Aar siden bestilte Island en Række Fiskefartøjer i Sverige. De første af disse Fartøjer er nu paa Vej til Island, og de fleste af dem vil være færdige, inden Sildesæsonen begynder for Alvor i Juni Maaned. De 50 Baade er bygget i to Størrelser — en paa 50 og en paa 80 Tons.

## s.s. MARIANNE

Dampskibsselskabet Progress' Damper *Marianne* er den 28. Maj sunket efter at være minesprængt i Køge Bugt. Besætningen — 19 Mand — blev bragt til Land i Baade, men det er tvivlsomt, om Skibet kan bjærges. Føreren, Kaptajn J. A. Andersen, søgte at faa *Marianne* sat paa Grund, men det lykkedes ikke, da Maskinen ved Eksplosionen var sat ud af Funktion. *Marianne* holdt sig flydende i tre Timer efter Minesprængningen, men Klokkeren 10,30 sank den paa ca. 20 Meter Vand.

## NORSK SKIBSBYGNING

Moss Værft og Dokk har nu færdigudarbejdet Planerne om en Udvidelse af Værftets Kapacitet, der vil kunne muliggøre en Firedobling af Produktionen, og den første Del af det store Byggeprogram vil staa færdigt til Brug i 1948, hvorefter Værftets Aarsproduktion foreløbigt vil kunne komme op paa 24.000 Tons mod 11.000 Tons nu, ligesom det er Planen at kunne bygge Skibe op til 14.000 Tons, ja, op til 20.000 Tons senere. Værftet agter endvidere at højere Grad end tidligere at gaa ind for Reparationsarbejder og haaber at faa en Flydedok som Erstatning fra Tyskland.

Værftet bygger i Øjeblikket Skibe op til 4100 Tons d.w. Af Standardtyper, som bygges nu, kan nævnes et 4000 Tons d.w. Dampskib, 11 Knob, et 4100 Tons d.w. Motorskib, Fart 14½ Knob samt et 1400 Tons d.w. Dieselmotorskib, Fart 11 Knob til Kystfart. Endvidere har Værftet i Øjeblikket følgende Skibe i Ordre: 2 Stk. 1200 Tons d.w. og 2 Stk. 1900 Tons d.w. Motorskibe til Det Bergenske D/S, 1 Stk. 1900 Tons d.w. Motorskib til Det Søndenfelds-Norske D/S samt en Bjergningsdamper til Norsk Bjergningskompagni m. m.

I de sidste 6—8 Aar er Værftet gaaet ind for Bygningen af Motorer efter eget Patent, de saakaldte M.V.D. Motorer, der installeres i alle Nybygninger som Hjælpemaskineri, indtil man har indhøstet tilstrækkelige Erfaringer til ogsaa at kunne bygge Hovedmaskinerne.

## RUSLAND

I Henhold til Potsdam-Aftalen skal Sovjet-Rusland overtage alt Materiel og Udstyr fra det store tyske Deschimag-Værft ved Bremen, der engang var et af Tysklands største Værfter. Man er nu i Gang med at demontere Anlæggene, og den første Sending er allerede afgaaet til russisk Havn. Man antager, at der skal bruges seks Skibslaster for at faa overført alt til Rusland. Materiellet omfatter bl. a. en Flydedok, en stor Maskinhal, et Kraftanlæg samt 4 Kraner, der hver vejer 7½ Tons.

\*

Der er nu truffet Aftale om, at otte tidligere tyske Skibe, der efter Kapitulationen laa i norske Havne, og som den norske Regering siden da midlertidigt har kunnet disponere over, skal overføres til russisk Flag. Det drejer sig om ialt 10.600 Tons. Foruden disse otte Skibe skal Rusland yderligere have to Skibe, der ligeledes befandt sig i Norge i Maj i Fjor, nemlig Hamburg-Sydamerika-Liniens tidligere Passagerskib *Espana*, 7418 Tons d.w., der nu ligger i Sandefjord, og s.s. *Keitum*, ca. 1000 Tons d.w., beliggende i Kristiansand. Tilsammen skal der altsaa afleveres 10 Skibe paa ialt ca. 19.000 Tons d.w. til Rusland fra norske Havne.

\*

De russiske Sortehavshavne synes i Henhold til franske Efterretninger ikke at være saa haardt ramte af tysk Ødelæggelse, som man egentlig havde tænkt sig. Et engelsk Skib, der var befragtet af den franske Regering til Korntransport fra Sortehavet til Frankrig, meddeler saaledes, at Lastningen skete med 1600

—1700 Tons pr. Dag, hvilket maa siges at være en meget god Præstation. I Odessa og Novorossisk ser man nu ligesaa store Skibe som før Krigen, og i Havnen Nicolajeff kan man laste med et Dybgaende op til 25 Fod. Denne sidste Havn, der som bekendt ligger et Stykke op ad Bug-Floden, kunde før Krigen anløbes af Skibe med et Dybgaende op til 27 Fod.

Der findes endnu ikke nogen Bunkringsmuligheder i Sortehavshavnene, men en Del Skibe har indtaget Bunkers i Tyrkiet.

Den øvrige Trafik paa Sortehavet begynder forøvrigt at komme i Gang igen, og en Del andre Laster er blevet noteret paa Fragtmarkedet. En Bomuldslast er saaledes blevet sluttet fra Batoum til England og en Stykgodslast fra Calcutta til Odessa.

## POLENS ANDEL I TYSKLANDS HANDELSFLAADE

Det polske Ministerium for Handel og Søfart meddeler, at Polen regner med en Tildeling paa 15 pCt. eller omkring 54.000 Tons af de tyske Skibe, som tildeles Rusland i Krigsskadeserstatning. Ministeriet anslaaer den disponible tyske Tonnage til ca. 1,18 Millioner Tons, hvoraf Sovjetunionen antagelig vil faa tildelt 360.000 Tons.

Ifølge Potsdamkonferencens Aftaler skal den tyske Flaade deles mellem England, De forenede Stater og Rusland, og der opnaaedes Enighed om, at Polen skal have sin Del af den Tonnagemængde, der tildeles Rusland.

## ENGELSK SKIBSBYGNINGSUDSTILLING

I Januar 1947 vil der blive afholdt en stor Skibsbygningsudstilling i London, hvor 50 Værfter, 20 Rederier og 100 andre Virksomheder vil deltage. Formaalet med Udstillingen er at vise de store Fremskridt, der i de sidste Aar er sket i engelsk Skibsbygning.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

## Fra Marstal

Til H. C. Christensens Skibsværft i Marstal ventes et engelsk Kystbevogtningsskib *Count*, der skal ombygges til Trawler. Skibet, der under Krigen benyttedes til Patrouilletjeneste, var bygget som Trawler og er nu købt af Skibsreder Chr. Holm Jacobsen, Thorshavn, der efter Ombygningen vil benytte Skibet til dets oprindelige Formaal.

## »Flagbogen«

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har nu udsendt Danmarks Skibsliste for 1946, den officielle Fortegnelse over den danske Handelsflaade.

Det fremgaar af »Flagbogen«, som Skibslisten almindeligvis kaldes, at den danske Handelsflaade ved Udgangen af 1945 bestod af 307 Dampskibe paa ialt 337.678 B.R.T., 1681 Motorskibe paa ialt 551.308 B.R.T. og 4 Sejlskibe paa ialt 400 B.R.T. Den 31. December 1945 bestod Flaaden altsaa af 1992 Skibe paa ialt 889.386 B.R.T. Til Sammenligning kan tjene, at Flaaden ved Udgangen af 1941 bestod af ialt 1986 Skibe paa ialt 1.082.521 B.R.T.

## POLISH PORTS

If you need a:

Berth, line or loading agent,  
steamship agent,  
ship or chartering broker,  
sale or purchase broker

apply to:

## NAVIGATOR

POLISH SHIPPING COMPANY LTD.

TELEGRAMS: NAVIGATOR-GDYNIA

GDYNIA

SWIETOJANSKA 10  
PHONE:  
21021, 21022 & 21023

GDANSK

NOWY PORT  
NA ZASPY 53  
PHONE: 42198

Af- og Tilgangstabellen for Aaret 1944—45 viser, at ialt 164 danske Handelsskibe med ialt 187.086 B.R.T. forliste i dette Aar, medens 8 Skibe paa ialt 9355 B.R.T. solgtes til Udlandet, og 51 Skibe med ialt 5762 B.R.T. enten opbyggedes eller blev ommaalt. Afgangen var saaledes 223 Skibe med ialt 202.203 B.R.T. Tilgangen bestod af ialt 204 Skibe med en samlet Tonnage paa ialt 144.872 B.R.T., og fordelte sig paa 178 danske Nybygninger med ialt 134.843 B.R.T., 9 Skibe med ialt 2100 B.R.T. indkøbt eller bygget i Udlandet, medens 17 Skibe med ialt 7729 B.R.T. blev ommaalt.

#### Canadas Handelsflaade

Canada vil i en nær Fremtid anvende 8 Mill. Dollars til Fornølse af sin Handelsflaade til Lokaltrafikken. Denne Trafik, inland navigation, vil i Aar blive opretholdt af 210 Skibe paa over 500 Tons mod 260 før Krigen. De nye Skibe, der skal bygges, skal være hurtigere end de tidligere anvendte.

Canada har forevrigt for første Gang solgt Skibe til Philippinerne. Det drejer sig om tre canadiskbyggede Skibe, der har følgende Hoveddimensioner: Længde 224', Bredde 36', Dybgaende 14'. Skibene kan løbe 12 Knob, og Prisen er 400.000 Dollars Stykket.

#### Radareksperimenter

Ved Afslutningen af en international Konference af Skibsradioeksperter i London, hvori Repræsentanter for 22 Lande deltog, blev det oplyst, at den britiske Regering har lovet at stille alle Resultater af kommende Radareksperimenter i de norske Fjorde til Norges Disposition.

Den engelske Radareksperter Sir Robert Watson oplyste, at Eksperimenterne i de norske Fjorde skulde tjene til at uddybe tidligere Forsøg. Man vilde bl. a. undersøge Muligheden af at udarbejde nøjagtige Søkort ved Hjælp af Radarapparater.

## PERSONALIA

#### 75 Aar

Torsdag d. 6. Juni fylder tidligere Fører i D. F. D. S., Kaptajn *M. H. Bager* 75 Aar. Kaptajn Bager pensioneredes 1935 og var sidst Fører af s.s. *Moen*.

#### 60 Aar

I Dag Fredag d. 31. Maj fylder tidligere Fører i D/S »Øresund«, Kaptajn *A. C. G. Saltoft* 60 Aar. Kaptajn Saltoft gik i Land 1932 og har siden været Lærer paa Københavns Navigationsskole og er nu Bestyrer af Frederikshavns Kyst- og Sætteskipperskole.

#### 50 Aar

Fører i D/S »Myren«, Kaptajn *H. W. Madsen* fylder Søndag d. 2. Juni 50 Aar. Kaptajn Madsen er Fører af s.s. *Astrid*.

### Positionsliste pr. 28. Maj 1946

#### C. K. Hansen.

*Dansborg* pass. Gibraltar 26. Maj til Takoradi. — *Elensborg* ank. Emden 28. Maj, laster for Danmark. — *Frederiksborg* ank. Masnedø 28. Maj, derefter Rønnskær/Hamburg. — *Lilleborg* afg. København 27. Maj til Luleå/Hamburg. — *Nordborg* ank. Aalborg 20. Marts. — *Silkeborg* ank. Kirkcaldy 24. Maj. — *Skodsborg* afg. Aarhus 28. Maj til Horsens/København. — *Søborg* pass. Stockholm 26. Maj til Luleå/Hamburg. — *Taarnborg* afg. Nørresundby 28. Maj til Oxeløund/Workington. — *Urtenborg* ank. Baltimore 24. Maj. — *Ørneborg* ank. Helsingør 4. April.

#### Det forenede Dampskibsselskab.

*Alabama* ank. Lissabon 26. Maj, afgaar ca. 29. Maj til København. — *Alexandra* afg. Grimsby 27. Maj til København. — *Argentina* afg. København 27. Maj til New York og Newport News. — *Arizona* ank. København 21. April for Dokning. — *Bolivia* ank. Paranagua 27. Maj, derfra ca. 30. Maj til Bahia-Danmark. — *Brasilien* ank. New York 19. Maj, afgaar forv. 28. Maj til København, Gdynia og

Odense. — *Delaware* afg. Grimsby 9. Maj, ventes ankomme Natal ca. 30. Maj, derfra til Santos-Danmark. — *Dronning Alexandrine* afg. Thorshavn 26. Maj til København. — *Egholm* ank. Marseille 26. Maj, afgaar ca. 29. Maj til Genua. — *Florida* ank. København 27. Maj, ventes afgaa ca. 31. Maj til Gdynia. — *Frigga* ank. København 27. Maj. — *Halfdan* afg. Liverpool 27. Maj til København og Randers. — *Harald* ank. Swansea 25. Maj, derfra ca. 28. Maj via Dieppe til Kbh. — *Hebe* ank. Kbh. 11. Maj, afgaar Kbh. 28. Maj, fra Aarhus 29. Maj til Hull. — *Hindsholm* ank. Kbh. 22. Maj, fra Kbh. ca. 29. Maj til Aalborg/Manchester. — *Hjortholm* afg. Kbh. 27. Maj til Antwerpen og Middelhavet. — *Hroar* ank. Hull 21. Maj, derfra ca. 30. Maj til Kbh. — *Ivar* afg. Antwerpen 23. Maj til Lissabon og Syd-Levanten, pass. Finisterre 27. Maj. — *J. C. Jacobsen* afg. Antwerpen 27. Maj til Esbjerg. — *Jolantha* ank. Kbh. 21. Maj. — *Katholm* ank. Kbh. 19. Maj, fra Kbh. ca. 29. Maj til Horsens/Aarhus/Kbh./Antwerpen. — *Kentucky* ank. Randers 26. Maj, derfra ca. 28. Maj til Liverpool/Kbh. — *Knud* ank. Kbh. 23. Maj, fra Kbh. ca. 1. Juni til Nakskov/Kbh/Newport. — *Kronprins Frederik* afg. Esbjerg 26. Maj til Harwich, ank. Harwich 27. Maj. — *Louisianna* afg. Kbh. 21. Maj via Las Palmas til Buenos Aires for Ordre. — *Maine* ank. New York 25. Maj, fra New York ca. 30. Maj til Oslo, Kbh. og Gdynia. — *Margrethe* ank. Leith 22. Maj, afgaar Leith ca. 29. Maj, fra Newcastle ca. 3. Juni til Aalborg/Kbh. — *Morocco* afg. Messina 27. Maj til Palermo. — *Paraguay* ank. Santos 26. Maj, derfra ca. 4. Juni til Bahia-Danmark. — *Rota* afg. Kbh. 27. Maj, fra Aalborg 29. Maj til Hull. — *Saga* ank. Kbh. 15. Maj, fra Kbh. ca. 31. Maj til London/Hull-Kbh. — *Skjold* afg. Rotterdam 25. Maj til Kbh. og Aalborg. — *Svanholm* ank. London 24. Maj, derfra ca. 31. Maj via Grimsby til Kbh. — *Taarnholm* ank. Manchester 27. Maj, derfra ca. 4. Juni til Kbh./Randers. — *Texas* afg. Algeciras 25. Maj til Kbh., pass. Finisterre 28. Maj. — *Thyra* ank. Kbh. 22. Maj, fra Kbh. 30. Maj, fra Aarhus 31. Maj til Newcastle. — *Tula* afg. Kbh. 27. Maj til Antwerpen, derfra ca. 4. Juni til Kbh. og Aarhus. — *Tyr* hentligger i Esbjerg siden 21. Marts. — *Uffe* afg. Hudiksvall 23. Maj til Themsen, pass. Høllenau 27. Maj. — *Uruguay* afg. Kbh. 27. Maj til Gdynia, derfra ca. 4. Juni til Kbh.

#### J. Lauritzen.

*Indian Reefer* afg. New York ca. 12. Juni til Antwerpen. — *Argentinean Reefer* afg. New York ca. Slutningen Maj til Antwerpen. — *Karla Dan* ank. til New York ca. 23. Maj. — *Lotta Dan* passeret Panama-Kanal 26. Maj paa Vej til Chile. — *Laila Dan* pass. Panama-Kanal paa Vej til Boston og New York. — *Selma Dan* afg. Valparaiso 22. Maj til New York. — *Randa* afg. Callao 22. Maj til Chile. — *Laura Dan* ank. Egedesminde 26. Maj, derefter til Holsteinsborg og Ivigtut. — *Ulla* ank. Kbh. ca. 31. Maj. — *Linda Dan* ank. Stockholm 7. Maj (Reparationer). — *Jelva Lau* afg. Kolka 28. Maj til Greenhithe. — *Lilian* afg. Næstved 29. Maj til Emden. — *Anna Lau* ank. København ca. 30. Maj. — *Inger Lau* ank. Tuborg Havn 28. Maj, derefter Polen/Danmark. — *Nerma Lau* ank. Velsen 28. Maj, derefter til Rouen. — *Katja Lau* afg. Rochester 27. Maj til Malta. — *Hedda Lau* afg. Gdynia ca. 29. Maj til Danmark. — *Nancy Lau* afg. Kbh. ca. 30. Maj til Gdansk. — *Ninna Lau* afg. Amble (Warkworth) ca. 28. Maj til Kbh.

#### Norden.

*Nordfarer* afg. Montreal 16. Maj til Genua. — *Nordkap* afg. 21. Maj Cape Race for Ordre. — *Nordkyn* afg. New York 18. Maj til Göteborg.

#### Ø. K.

*Annam* afg. Port Sudan 24. Maj til Østen. — *Asia* forv. ank. Bremerhafen 28. Maj. — *Erria* afg. Halifax 23. Maj til Jacksonville. — *Falstria* ank. New York 18. Maj. — *Fionia* ank. Hobart (Tasmanien) 27. Maj. — *India* ank. Bahia Blanca 17. Maj. — *Java* afg. Montevideo 26. Maj til Le Havre. — *Jutlandia* pass. Pentland Firth 24. Maj til New York. — *Kina* ank. København 22. Marts. — *Korea* afg. Tacoma 25. Maj til Shanghai. — *Lalandia* afg. Lissabon 17. Maj til Houston og Galveston. — *Malacca* ank. Shanghai 12. Maj. — *Manchuria* ank. Le Havre 19. Maj. — *Meonia* ank. Nakskov 1. Marts. — *Mongolia* afg. Manila 27. Maj til Hongkong. — *Selandia* pass. Gibraltar 28. Maj til Marseilles.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. B. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K

Abonnement

Redaktør:

Telefon "Central 17030

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

KAY JUNGEBSEN

samt paa alle Postkontorer

# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

## ODENSE STAALSKIBSVÆRFT A/s

(Odense Steel Shipyard Ltd. A/s.)

TELEGR. STAALVÆRFT

TELF. ODENSE 1859

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 (2 LIN.) STATSTELEFON 21  
FORVALTEREN TELF. 1269

## A/s SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

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

» 2. » » » » 1000 » »

NYBYGNINGER

SKIBS- MASKIN- OG

KEDELREPARATION

## Aalborg Værft A/s

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9



Viking  
Kompasser  
Viking  
Loddemaskiner  
Chronometre  
Sekstanter  
Marinekikkerter

Indebavere  
SØLVER & SVARRER  
Norsk statsant. Kompassrettere  
Forlang ill. Katalog

PENSIONS  
P FORSIKRINGS  
A ANSTALTEN A/s



HAMMERENSGADE 6  
KØBENHAVN K. - C. 7809

## SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

DAMPSKIBSSELSKABET

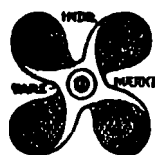
## PACIFIC A/s

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder



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

til INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDE

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

## NORDHAVNS-VÆRFTET A/s

KØBENHAVN

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

... og  
Pilsner  
det er  
**HOF**



Tegn Deres  
Forsikringer  
i  
**SKANDINAVIA**  
Kongens Nytorv 6, København K.  
Telefon Central 9316

**JAN M. LYNGBY**  
INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779  
TELEGR. -JANBY-



KJØBENHAVN K.  
TOLDBODGADE 18

elektrisk drevne  
**Imo-Pumper**  
som  
**Smøreoliepumper**  
**Brændseloliepumper**

AKTIESELSKABET  
**BURMEISTER & WAIN'S**  
MASKIN- OG SKIBSBYGGERI  
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT      MASKINFABRIK  
REFSHALEØEN      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



## AKTIESELSKABET

**HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI**

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftets

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

**SIMONSEN & MØLLER**

STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING  
ODENSE

**AARHUS  
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus  
LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

## DAMPKIBSSELSKABET

**PACIFIC A/S**

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH  
Korresponderende Reder

**NORDHAVNS-VÆRFTET A/S**

KØBENHAVN

**DANSKE SKIBSMÆGLERE**

## AARHUS

**AUG. O. HERLØV**

Statsautoriseret Skibsmægler

Dynkarken 2  
AARHUS

Telefon: 6280  
Privat: 4628

Telegr.-Adr.:  
„NAVIGATION“

## KOLDING

**A. GJØRDING'S EFTF.**

SVANE &amp; GJØRDING

Statsautoriserede Skibsmæglere

KOLDING

BEFRAGTNING · KLARERING · SPEDITION · ASSURANCE

ABERT FOR DEN KJØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810—1811

## BANDHOLM

**ALFR. HOVMAND**

SKIBSMÆGLER

BANDHOLM

Telefoner 11 &amp; 41

Telegram-Adresse:  
»HOVMAND«

## MARIAGER

**P. RUDBECK-LARSEN · MARIAGER**

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

Telf.: Cementcentralen Nr. 1

Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114

Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“

Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

## FAABORG

**P. A. NIELSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING  
SPEDITION — ASSURANCE

FAABORG

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 &amp; 806

## RANDERS

**CARL HASSAGER & CO**

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERS

Telefoner 91 & 92  
Statstelefon 17

Telegr.-Adr. "Hassager"

## HOBRO

**CHR. RØRHOLM**

EDSVØREN SKIBSMÆGLER

HOBRO

TELEFON 418

TELEGR. "RØRHOLM, HOBRO"

## SVENDBORG

**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 22

FREDAG 7. JUNI 1946

53. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### EENGANGSSKATTEN

Under Debatten forleden Dag i Folketinget om Eengangs-Skatten udtalte *Axel Møller* (K) sig stærkt imod det urimelige Forslag om, at Skibe skal optages til 75 pCt. af Salgsværdien paa Sluttidspunktet, et Forslag, som Dansk Damskibsrederiforening som bekendt ogsaa har protesteret kraftigt imod gennem en Henvendelse til Regering og Rigsdag.

Hr. *A. Møller* udtalte: Det er en urimelig høj Beskatning af en delvis forældet Handelsflaade, der er ramt med Tabet af omtrent Halvdelen af Tonnagen.

Man ser bort fra, at et Skib, som i 1939 var forsikret for 1 Mill. Kr., i Dag er forsikret for 2 Mill. Kr., og heraf skal altsaa medregnes  $1\frac{1}{2}$  Mill. Kr. til Slutformuen.

Derimod vil Skibets Værdi paa Basistidspunktet være fastsat efter de almindelige Regler i Skattelovgivning og Praxis. Det vil sige til Anskaffelsesprisen minus de af Skattevæsenet godkendte Afskrivninger. Det vil ofte betyde, at Skibe kan være ansat paa Basistidspunktet til en Værdi langt under, hvad der i 1939 var Krigsforsikringens Minimumsværdi. Sætter vi et Skibs Værdi til Krigsforsikringen i 1939 = 1 Mill., var dets Værdi i Forhold til Skattevæsenet maaske det halve eller endnu mindre, men lad os antage det halve, altsaa 500,000 Kr. Og lad os for Nemheds Skyld sætte, at et Rederi kun ejede dette ene Aktiv. I saa Fald skal det betale Formuestigningsafgift af Differencen mellem 500,000 Kr. og  $1\frac{1}{2}$  Mill. eller af 1 Mill. ÷ 20 pCt. af 500,000 = 900,000 Kr. Afgiften bliver saaledes 110,000 Kr., hvis der er Tale om et Aktieselskab, og 465,000 Kr., hvis Ejeren er en Person.

Det kan ikke være i Overensstemmelse med nogen berettiget Interesse at gennemføre en saadan Opsugning af de Kapitaler, som er bundne i vort Lands Handelsflaade. Og det er ikke nogen gangbar Betragtning, at man med Bestemmelsen om 75 pCt. af Salgsværdien tager Hensyn til Værdien »paa lidt længere Sigt«, eftersom intet er mere uberegneligt, mere svingende og mere overraskende end et Skibs Værdi.

Senere under Debatten antydede Finansminister *Torkil Kristensen*, at der var Mulighed for at mildne denne Bestemmelse, idet han udtalte, at Spørgsmaalet om Vurderingen af Skibene havde været til Undersøgelse i Skattedepartementet, og Ministeren havde ikke villet forsinke Forslaget ved at afvente Afgørelsen, men han forbeholdt sig til anden Behandling at fremkomme med Forslag om at lægge Loft over Skibenes Vurdering i Forhold til Basisformuen.

Forøvrigt henviste Ministeren til, at Aktieselskaberne ialt kommer til at betale 30—40 Mill. Kr. Heraf betaler Skibsfarten en Del, men den har jo nylig faaet 200 Mill. Kr. fra England og venter store Beløb fra Amerika, saa den kan nok bære det.

### OMKRING s.s. MARIANNES FORLIS

I Anledning af Minesprængningen af Dampskibet *Marianne* Øst for Stevns Fyr meddeler Ministrygnings-tjenesten:

Denne sidste Ulykke, der har ramt dansk Skibsfart, beklages af alle, ikke mindst af den danske Ministrygnings-tjeneste. Det kan i denne Forbindelse maaske være af Betydning at fremkomme med et Par Betragtninger vedrørende Minefaren i danske Farvande.

Fra dansk Marines Side gøres der alt, hvad der er menneskeligt muligt for at formindske Risikoen ved Sejlads i vore Farvande, og da det ikke med de forhaandenværende Ministrygere og Ministrygningsmateriel er muligt at stryge hele Farvandsarealet, har man koncentreret sig om at kontrolstryge de siden 1939 opretholdt Tvangsruiter samt udvide disse til sikker Navigationsbredde under alle Forhold.

Saaledes er det paagældende Stykke af den Rute, i hvilken *Marianne* er minesprængt og forlist, fra Kapitulationen og til og med Udgangen af Oktober forrige Aar af britiske Ministrygere, der i det paagældende Tidsrum stod til Disposition, blevet strøget 15 Gange mod Bundminer og udvidet til en Bredde af 2000 m paa hver Side af Bøjerækken. I de sidste 9 Maaneder før Kapitulationen er den blevet strøget ialt 194 Gange af tyske Ministrygere. Skibet er efter sagkyndigt Skøn blevet ramt af en Eksplosion fra en paa Bunden liggende magnetisk eller akustisk Mine.

Det skal i denne Forbindelse bemærkes, at der ikke for nogen strøgne Ruter kan gives 100 pCt. Sikkerhed, før Levetiden for de udlagte Miner er udløbet.

Overfor visse Minetyper gives der beklageligvis ingen Mulighed for Ministrygning, idet de forhaandenværende Strygemetoder ikke rækker. Alene af denne Grund er 100 pCt. Sikkerhed uopnaaelig. Endvidere kan Rustdannelser eller andre Defekter i Minen bewirke, at Minen under Strygningen ikke virker, som den teoretisk set burde, og først ved en senere indtræffende Rystelse, f. Eks. fra et Stormvejr eller lignende bliver aktiv igen. Ogsaa efter den forrige Krig var Minefaren til Stede i danske Farvande. Mange Aar efter Krigen indtraf Ulykker.

Man arbejder iøvrigt i denne Tid — bistaaet af britiske Mineteknikere — paa en Forbedring af de forhaandenværende Strygemetoder, men som sagt, Chancen for i Fremtiden at opnaa 100 pCt. effektiv Strygning er dog næppe til Stede.

Ogsaa andre Steder i Europa har man efter Kapitulationen været udsat for ubehagelige Overraskelser: Omraader udfor vigtige franske og engelske Kanalhavne (f. Eks. Dover og Dunkerque) er blevet strøget paa Kryds og tværs, og Maaneder efter har der paa Steder, hvor Skibe i Hundredvis har passeret, fundet Sprængninger Sted.

I visse Blade har det staaet anført, at ogsaa *M.S. Esbjerg* den 25. Juli 1945 minesprængtes i samme minestrøgne Rute som *Marianne*. Efter de foreliggende Oplysninger er dette meget tvivlsomt, og Sandsynligheden taler for, at det lige saa godt kunde have været udenfor som indenfor.

Om *Marianne's* Forlis kan det bemærkes, at Skibet var paa Vej nordpaa i Ruten. Det medførte en Last paa 1750 Tons Jernplader, som selvfølgelig har omgivet Skibet med et kraftigt Magnetfelt. Skibet rammes lige under Kølen af den kraftige Detonation, der slog Skibet læk paa adskillige Steder, saaledes at det sank ca.  $1\frac{1}{2}$  Time senere. Den første Assistance ydedes af et af Marinens mindre Fartøjer.

### KØBENHAVNS HAVN

Paa Havnebestyrelsens Møde meddelte fhv. Overborgmester *Viggo Christensen*, at han ønskede at nedlægge sit Mandat som Medlem. Han blev hyldet



stærkt af Overpræsident, Grev *Moltke* og af Næstformanden, Direktør *Munck*, der overrakte ham et Sølv-Cigarskrin.

Paa Mødet behandledes i øvrigt to Forslag om at forlænge de nuværende Havnetakster et Aar indtil 1. Juli 1947. Havnedirektør *Black* sammenlignede med Forholdene i andre større nordiske Lande og oplyste, at København er Nordens billigste Havn. Taksterne her er 25 pCt. højere end før Krigen, medens Stockholm, Gøteborg og Malmø ligger 50 pCt. højere, Helsingfors endog 200 pCt. højere, og Oslo er lidt dyrere end København.

#### SKIBSFARTEN EGNER SIG IKKE TIL STATSDRIFT

Paa Sveriges almindelige Søfartsforenings Aarsmøde holdt Udenrigsraad *Ståhle* et Foredrag, i hvilket han paaviste, at Statsskibsfart er kostbar, usmidig og uden Konkurrenceevne. Han har undersøgt Sagen i en lang Række Lande, og Erfaringerne falder overalt sammen. Naar den internationale Shipping-Pool (UMA) havde overvundet de administrative Vanskeligheder og nogenlunde opfyldt alle Landes Tonnagebehov i den Periode, Institutionen blev opretholdt, skyldes det, at Ledelsen var lagt i Hænderne paa erfarne Rederifolk. I en begrænset Tid og med begrænsede Opgaver kunde en saadan ekstraordinær Forholdsregel træffes, men Skavankerne traadte klarere og klarere frem, efterhaanden som de krigsbetingede Tvangsforhold slap deres Greb i Udviklingen, og Hovedindtrykket, der blev tilbage, var, at Søfarten egner sig usædvanlig daarligt for Statsdrift eller international Drift.

Norges Handels og Sjøfartstidende anslaaer samme Tone som Udenrigsraad *Ståhle* gør det i ovennævnte Foredrag, i en Leder, skrevet fornylig i Anledning af et amerikansk Forslag paa en i New York afholdt Transportkonference om Oprettelse af en »intergovernmental shipping organisation«.

Bladet skrev: »Alle søfarende Lande er enige om, at Skibsfarten maa være fri. I Følge »Fairplay« har den engelske Parlamentssekretær for Transportministeriet for kort Tid siden været inde paa Spørgsmaalet i en Tale holdt i Liverpool, hvori han imødegik dem, der krævede Importen til Storbritannien forbeholdt engelske Skibe, idet han hævdede, at en saadan Politik vilde være i Strid med Handelsflaadens sande Interesser. Paa Skibsfartens Omraade maatte enhver Diskriminering undgaas. Effektivitet og Kvalitet maatte være de afgørende Faktorer i Konkurrencen til Søs. Lasten maatte automatisk gaa til de Skibe, der præsterer den bedste Service.

Paa intet andet Omraade,« slutter Bladet, »er Genrejsningen grebet an saa energisk og med saa hurtige Resultater som paa Skibsfartens Felt. Og vi skulde tro, at Verdens Trafikanter — hvadenten de er Regeringer eller private — vil være bedst tjent med, at denne Udvikling faar sit frie Forløb.«

#### 25 AARS JUBILÆUM

Den administrerende Direktør for Det forenede Dampskibs-Selskab, Direktør *J. A. Kørbing*, kunde d. 1. Juni fejre sit 25 Aars Jubilæum som Direktør i Landets største Dampskibsselskab, idet han d. 1. Juni 1921 blev udnævnt til teknisk Direktør i Tietgens gamle Selskab for 13 Aar senere at overtage den saa ansvarsfulde Post som dets administrerende Direktør.

Direktør *Kørbing* har naturligt nok i Aarenes Løb været betroet en lang Række Tillidshverv indenfor dansk Skibsfart, først og fremmest som Formand for Dansk Dampskibsrederiforening. Dette Hverv trak han sig fornylig tilbage fra og kan saaledes helt hellige sig Ledelsen af Genopbygningsarbejdet i det gamle Selskab samt sine Formands- og Bestyrelses-hverv i en Række andre Tietgen-foretagender.

#### KRONBORG MUSEET GENAABNET

Fredag den 7. Juni aabnede Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg atter sine Døre for Publikum. Grundet paa Besættelsen og Tyskernes Beslaglæggelse af Slottet har Museet været evakueret siden Februar 1945.

Museet blev stiftet af afdøde Museumsdirektør *E. F. S. Lund* i 1915 og har i Tidens Løb gennemgaaet forskellige Udvidelser, saaledes at det i Dag omfatter Størsteparten af Slottets 1. Etage samt en Del af Nordfløjens Stueetage.

Givetvis er en af Museets fornemste Opgaver for kommende Slægtled at bevare og værne om de Minder, der knytter sig til Landets tusindaarige Søfart. Men Museet har endnu en Opgave, der bestaar i at sprede Kendskab til og Forstaaelse af vor Tids Virke paa Søen. I Erkendelse heraf har Museet bestræbt sig paa ved sine Nyopstillinger at vise ikke blot Skibets — men ogsaa Søfartens Udvikling og økonomiske Eksistensvilkaar i Danmark fra ældste Tid indtil vore Dage.

Museets Ledelse har med denne Opgave for Øje søgt at tage nye udstillingstekniske Principper i Anvendelse. Genstandene er udstillet i en streng kronologisk Orden, samtidig med at man har indskrænket disses Antal til et Minimum. Omkring Modeller, Billeder etc. findes forskellige Genstande saasom Skibstilbehør, personlige Effekter, nautiske Instrumenter m. m., hvortil slutter sig en Række korte, klare Tekster, grafiske Fremstillinger og Diagrammer.

I Samlingen indgaar, som et naturligt Led i den danske Søfart, tre Rum, der med Billeder, Dokumenter, Kort, Uniformer og Tekster belyser Handelen og Livet paa Danmarks tidligere oversøiske Besiddelser i Indien, Afrika, Dansk Vestindien samt paa Grønland.

Iøvrigt bemærker man den righoldige Samling af nautiske Instrumenter, Skibsbygningsafdelingen og Belysningen af de mange Søfarten tilknyttede Organisationer saasom Fyr- og Vagervæsen, Lodsvæsen, Redningsvæsen, Toldvæsen, Istjenesten o. s. v. En Isbryderkonvoj, der med »Lillebjørn« i Spidsen baner sig Vej gennem »Isen«, i en meterlang Montre, og en Fremstilling af Dampskibets Udvikling i det 19. Aarhundrede, hvor man paa den ene Side ser Skibene sejle i Søen og paa den anden har Lejlighed til at studere Linierne fra Mastetop til Køl, vil fange Interessen hos selv den største Landkrabbe.

Udstillingen er tilrettelagt og udarbejdet af Museumsdirektør, cand. mag. *Knud Klem* og Museumsinspektør *B. v. Munthe af Morgenstjerne*. En Del af Kortmaterialet er udarbejdet af mag. art. *Paul-Erik Hansen*. Lokalerne fremtræder endnu ikke i deres endelige Skikkelse, men grundet paa den store Interesse, hvormed Museet omfattes af store Dele af Befolkningen, har man imidlertid anset det for forsvarligt allerede nu at aabne Udstillingen for Publikum.

Man maa haabe, at Museet i Fremtiden vil møde en forøget Forståelse for sit Arbejde og sin Indsats til Belysning af Søfarten, dens Vilkaar og national-økonomiske Betydning, der vil kunne blive til største Gavn — ikke blot for Museets kulturelle Arbejde — men ogsaa for selve Erhvervet.

#### DØDSFALD

Skibsingeniør *Holger Andersen* i D. F. D. S. er afgaaet ved Døden.

*Holger Andersen* havde været ansat i Selskabet i næsten 35 Aar og udførte i de mange Aar et stort og krævende Arbejde ved Inspektion i Selskabets Flaade. Ved hans Færden om Bord i Skibene og paa Værfter kom han i Forbindelse med en Mængde Mennesker, der lærte at sætte Pris paa hans elskværdige og noble Optræden. Han vil blive savnet overalt, ikke mindst blandt sine Kolleger i Selskabets tekniske Afdeling.

## Ugens Fragtberetning.

Præsident Truman fik sin Anti-Strejke og Anti-Lockout-Lov vedtaget, og Arbejdet i Kulminerne er nu i fuld Gang igen, men det siger sig selv, at der vil gaa et Stykke Tid, før den normale Kuleksport kan genoptages. Imidlertid truer andre Vanskeligheder, idet Sømændene har proklameret Strejke fra den 15. Juni. Denne Strejke er selvfølgelig ulovlig ifølge Lovene, men Forholdet er ikke helt det samme, som naar det gælder om at standse en Minearbejderstrejke. For Sømændene gælder det jo, at de simpelthen kan lade sig afmønstre, naar deres Skib ligger i en amerikansk Havn, og da allerede et betydeligt Antal amerikanske Skibe er oplagte paa Grund af Mangel paa Mandskab, er der næppe større Mulighed for, at der kan skaffes Besætning til de Baade, der evt. under fuldt lovlige Former bliver forladt af Mandskabet. Virkningerne af, at et Antal amerikanske Skibe bliver unddraget Fragtmarkedet, kan kun yderligere stramme Tendensen.

Paa de oversøiske Markeder er der stadig betydelig Aktivitet. I Transatlantisk Fart har UNRRA. igen været i Markedet med forskellige Ladninger Fisk fra New Foundland til forskellige Destinationer. Til Hamburg eller Bremen er saaledes betalt 28 Cts. per Balefod, og for et Motorskib paa ca. 400.000 Cbft. bale er betalt \$140.000 Lumpsum til Odessa. Fra Northern Range er sluttet Tonnage til Frankrig paa netform til 23½ Cts. og til Portugal til 25 Cts. Englænderne har sluttet yderligere Tonnage for Sukker fra Cuba til UK. til Ministry Rater. For 8000 Ts. Sulphur fra Golfen til Antwerpen indikeres 60/- fio. med hurtige Ekspeditioner. For UNRRA's Regning noteres der Hvede fra St. Lawrence til forskellige Middelhavslande til \$15 med fri Losning. Fra Hampton Roads til Sydamerika noteres stadig Kul til uændrede Rater. En Partlast Sulphur fra Golfen til Santos eller Montevideo er sluttet til \$8 gross terms.

Fra Plate er UNRRA. i Markedet for Tonnage til Italien, og Franskændene har sluttet to amerikanske Dampere til 88/6d. med \$1200 pr. Dag for Ballastturen ud, *Juni Lastning*, for senere Positioner er sluttet engelsk Tonnage til 88/9d. Basis 1 Lossehavn Bordeaux/Dunkirk range. For svejtsisk Regning er sluttet Tonnage Bahia Blanca/Antwerpen til \$18. Fra n. a. San Lorenzo til Lissabon indikeres \$19.

Fra Nordpacific søges stadig Tonnage for Korn, Lumber o. s. v. til Holland til omkring 108/-. Fra Chile/Peru er der enkelte Malm- og Salpeterlaster til Northern Range og Golfen til uændrede Rater.

Fra Sydafrika er sluttet Kul til Buenos Aires til 57/- og til Santos til 92/6d. For Kronmalm fra Lourenzo Marques til Montreal indikeres \$9.50 paa gross terms.

Fra Indien noteres adskillige Malmlaster til USNH. or UK. Bombay/US. Atlantic sluttedes til \$14. For Kul fra Calcutta til Colombo er betalt 25 Rupees.

Paa Timechartermarkedet er der stadig meget betydelig Efterspørgsel efter Tonnage af enhver Størrelse. Engelske Befragtere har sluttet Dampere, ca. 10.800 Ts., ca. 9 paa ca. 26 Ts. for 6 Maaneder til 19/6d. For 8000 Ts. Motorskib, ca. 10 paa ca. 8½ Ts. Olie kan der for amerikansk Regning betales omkring \$4.50 à \$4.75, Levering og Tilbagelevering Europa.

Paa de europæiske Markeder er Aktiviteten stadig tilfredsstillende. Fra Middelhavet noteres bl. a.: Fosfat Bona/Dublin, 40/- med hurtige Ekspeditioner, Fosfat Casablanca til dansk Havn, omkring 26/8d. med fri Losning, Pyrites Huelva/Hamburg eller Bremen 32/6d., option Antwerpen eller Rotterdam til 30/-, alt med fri Losning. Kul udgaende fra UK. viser stadig kun ringe Aktivitet. Humber/Genua er sluttet til 20/-, Cardiff/Algier til 17/6d. og Glasgow/Oran har betalt 20/-. I Trælastfarten fra Østersøen til UK./Cont. er placeret mange Baade til stort set tilfredsstillende Rater.

### 60 AAR

En af de ledende Mænd indenfor Danmarks største Skibsværft og Industriforetagende Burmeister & Wain, Direktør *Georg Dithmer*, fylder 60 Aar i Dag, Fredag den 7. Juni.

Direktør Dithmer er født i Rumænien, hvor hans Fader var dansk Generalkonsul. Sin Barndom og første Ungdom tilbragte han i Schweiz, og Ingeniørdannelsen fik han paa Højskolen i Charlottenburg ved Berlin. I 1911 ansattes han som Ingeniør hos B. & W., hvor han avancerede hurtigt. Allerede seks Aar efter var han Chef for Konstruktionsafdelingen paa Skibstegnestuen. Saa kom Udnævnelserne til Afdelingsingeniør, Overingeniør og Underdirektør, til han for en halv Snes Aar siden optoges i Direktionen. Og saa paa andre Omraader har han i de forløbne Aar gjort en paaskønnet Indsats, saaledes i de til B. & W. knyttede Selskaber, i Jernindustriens Sammenslutninger og i Ingeniørorganisationerne. Desuden er han Medlem af Akademiet for de tekniske Videnskaber.

### DEN TYSKE HANDELSFLAADE

Størstedelen af den tyske Handelsflaade, der skulde fordeles til de allierede Nationer, er der nu blevet disponeret over. Af de 249 Skibe med ialt 689.286 Brt., der stod til Raadighed, har Storbritannien faaet 90 Skibe med ialt 354.512 Brt., deriblandt s.s. *Potsdam*, 17.528 Brt., *Milwaukee*, 16.754 Brt. og *Pretoria* paa 16.662 Brt. Frankrig faar 60.142 Brt., deriblandt *Europa*, 50.000 Brt., Norge 77.598 Brt., medens Danmarks Andel beløber sig til 20.410 Brt.

Hvad angaar de Dampskibe, ialt 6 paa tilsammen 17.948 Brt., som tilfalder Danmark, forlyder det, at de alle er Havarister, der behøver større Reparatio-

ner for at blive sat i sødygtig Tilstand. En enkelt af Baadene skal være saa medtaget, at den kun egner sig til Ophugning.

Resten af den Danmark tildelte Tonnage bestaar af 5—6 Motorskibe paa mellem 300 og 550 Tons d.w. hver.

### »SKANDINAVIA« 8 pCt.

Bestyrelsen for Forsikrings-Aktieselskabet »Skandinavia« har paa et Møde vedtaget at foreslaa Generalforsamlingen, der afholdes den 13. Juni, at der udbetales 8 pCt. Udbytte for Aaret 1945.

### NYT FRA NORGE

Det Bergenske Dampskibsselskabs smukke Passagerskib *Stella Polaris* afgik forleden Dag fra Gøteborg, hvor Skibet i længere Tid har ligget til Eftersyn og Reparation paa Gøtaverken for at faa raadet Bod paa de Skader, det fik under Tyskernes haardhændede Beslaglæggelse af det under Besættelsen af Norge. Genopbygningen af Skibet har været et af de største Arbejder af denne Slags, der nogensinde har været udført i Sverige. Saaledes kan nævnes, at de fleste af Klædningspladerne over Vandlinien har maattet tages af for at blive rettet ud. Styrehuset og Kommandobroen er totalt ombygget, ligesom Navigationsudstyret er blevet fornyet og kompletteret med det nyeste nye paa dette Omraade.

*Stella Polaris* er som bekendt bygget specielt som Cruising-Skib, og i sin nye Skikkelse kan Skibet medtage 192 Passagerer, alle paa 1. Klasse, mens Besætningen udgør ialt 147 Mand. Til Landsætning af Passagererne i de forskellige Anløbshavne medgives der Skibet to elegante Motorbaade, der kan løbe 15 Knob.

Efter en kort Tur i norske Farvande gaar Rejsen via

Gøteborg til New York, hvorfra Skibet staar ud paa et langt Krydstogt i de amerikanske Farvande.

Norske Amerikaliniens 13.000 Tons store Flagskib *Stavangerfjord* afgik den 31. Maj paa sin første regulære Rejse efter Krigen fra Oslo via Kristiansand, Stavanger og Bergen til New York med 600 Passagerer om Bord.

Skibet kom til Oslo for kort Tid siden efter at have ligget til Eftersyn og Reparation i Gøteborg i mere end 3½ Maaned.

Den norske Skibsreder *Olav Ditlev-Simonsen jr.* er netop vendt tilbage til Norge efter et to Maaneders langt Besøg paa Amerikas Vestkyst, hvor hans Opgave har været at afslutte de sidste Forhandlinger om Aabningen af en ny norsk Rute Kina-Vestkysten af Amerika, som hans Rederier paatænker at starte til Efteraaret.

Rederiet *Helmer Staubo & Co.*, Oslo, har solgt Dampskibet *Crawford Ellis* til Hongkong. Skibet, der ligger til Reparation ved Wallsend on Tyne, er paa 3200 Tons d.w. med en Fart paa 15—16 Knob. Byggeaar 1930. Det har hele Tiden været beskæftiget i Frugtfarten fra Vestindien, og Norge har nu kun et Skib tilbage i denne Fart, nemlig s.s. *Gansfjord* af Stavanger paa 1475 Tons d.w.

Det er nu bestemt, at Norge vil faa udleveret 42 tidligere tyske Skibe som Krigserstatning. Det største af Skibene er *Walter Rau* paa 13.751 Tons d.w.

De ogsaa her i Dansk Søfarts Tidende tidligere omtalte Planer om Oprettelse af en Frihavn i Kristiansand er nu saa langt fremskredne, at Havnebestyrelsen har indsendt Ansøgning til Ministeriet om at faa godkendt Anlæggelsen af en saadan Frihavn samtidig med Kajanlægget paa Odderøyas Vestside.

#### DEN HOLLANDSKE HAVNEARBEJDERSTREJKE

Havnearbejderstrejken i Amsterdam og Rotterdam har antaget Former, der ikke lover godt for Fremtiden, og Situationen er blevet saa alvorlig, at Regeringen har udkommanderet Militær til Losning og Lastning af Skibene. Der foregaar ganske vist Underhandlinger med de strejkende Organisationer, men Fagforeningerne styres efter alt at dømme af venstreorienterede Elementer, som mener at kunne vinde Fremgang ved langvarige Strejker, og som derfor ikke har nogen Interesse i en hurtig Løsning af Konflikten. Der er derfor Fare for, at Arbejdet ikke vil blive genoptaget, selvom ogsaa Fagforeningerne skulde opnaa en ny Overenskomst med Rederierne.

#### TRUENDE AMERIKANSK SØMANDSSTREJKE

Præsident Truman meddelte forleden Dag ved en Pressekonference, at der var alvorlig Fare for en udbredt amerikansk Sømandsstrejke, og udtalte samtidig, at Flaadens Kystbevogtningsmandskab vilde blive sat ind for at holde Skibsfarten i Gang, saafremt Strejken begyndte den 15. Juni som planlagt.

Præsidenten mente imidlertid, at den vedtagne midlertidige Arbejdslovgivning vilde være et virksomt Vaaben at sætte ind mod en eventuel Strejke.

#### RADAR-NYT

Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866 har udbedt sig Tilbud paa Radar-Anlæg til de tre Motorskibe *Frem*, *Hammershus* og *Rotna*. Det er Mening, at Anlægene skal anbringes i Skibene i Løbet af Efteraaret.

En Række engelske Handelsskibe, som under Krigen blev udstyret med Radaranlæg, vil faa Lov til at beholde dem som et Hjælpemiddel under Navigeringen. 250 moderne »Admiraltyset« vil desuden blive udlaant til forskellige engelske Rederier, indtil Produktionen af Radarsæt til Handelsflaaden er kommet i Gang. Et Modelsæt for Handelsskibe er nu udeksperimenteret af den engelske Flaade og stilles til Raadighed for Radioindustrien, hvor flere Fabrikker allerede er i fuld

Gang med Produktionen. De første Apparater kan allerede ventes i Handelen i Løbet af faa Maaned.

I Forbindelse hermed har man i engelske Skibsfartskredse diskuteret Spørgsmaalet, om hvorvidt de internationale Søvejsreglers Bestemmelser om moderat Fart under Taage ogsaa gælder Skibe udstyret med Radar. Skal Radar blot betragtes som et Hjælpemiddel under Navigeringen eller kan den berettige et Skib til at løbe mere Fart under Taage, end Søvejsreglerne ellers tillader? Dette Spørgsmaal har ogsaa Interesse for danske Skibsfartskredse, al den Stund den Tid vel ikke er fjern, da endnu flere danske Handelsskibe bliver udstyret med dette »Antikollisionsapparat«.

#### SKIBSKØB

Den sidste Hansa-Baad, Dampers paa ca. 5.200 Tons, der bygges ved Odense Staalskibsværft, er nu købt af Skibsreder *Ove Skou*, og dermed er saavel den danske som den tyske Del af Hanseprogrammet afviklet. Det forlyder, at Prisen for Skibet paa dets nuværende Byggestadium har været 1.200.000 Kr.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

#### Marinens Dykkerskole

Statsisbryderen *Tyr* skal i Sommer indrettes til Dykkerskole for Marinen, og i den Anledning er Skibet indlagt paa Orlogsværftet, hvor der skal foretages visse Nyinstallationer som Kompressionskammer og lign. Den tidligere Dykkerskole var indrettet om Bord paa Værkstedsskibet *Henrik Gerner*, som blev ødelagt under Krigen.

Saa vidt vides skal *Tyr* derefter til Farvandet ved Aarhusbugten, hvor Dybden er tilstrækkelig stor til Skolens vanskelige Øvelser.

#### Christmas Møllers Skib ophugges

Skibet, der i sin Tid førte Christmas Møller til Sverige, det ca. 100 Tons store Motorskib *Argo*, der senere fik Navneforandring til *Askholm*, er efterhaanden blevet saa medtaget, at det nu er solgt til Ophugning.

#### m.s. »Black Prince«

Det norske Motorskib *Black Prince*, der under Krigen blev sænket af Tyskerne udfør Gilleleje og for nogle Maaneders siden bjerget af Svitser, er nu solgt tilbage til Norge. Af det engang saa elegante Passagerskib, der gik paa Ruten Oslo-Newcastle, er nu kun Skroget tilbage. Købesummen, som tilfalder Svitser for Bjergningen, beløber sig til 300.000 Kr.

*Black Prince* ejedes oprindeligt af Rederiet Fred. Olsen, Oslo, men det er ikke dette Firma, der har købt det tilbage. Køberen er ukendt, men Skibet skal repareres ved det kendte Skibsværft Frederiksstad mekaniske Verksted.

#### 80.000 Tons Nybygninger til Cunard White Star

I Belfast bygges i Øjeblikket en ny Passagerdampers til »Cunard White Star« paa 13.700 BRT. Skibet skal være færdig i 1947. Dette er det femte Passagerskib, »Cunard White Star« har sat i Gang siden Krigsafslutningen; ialt vil Rederiet udvide sin Tonnage med 80.000 Tons Passagerskibe.

#### Fra svenske Værfter

Forleden Dag sosattes fra Kockums varv et Lastmotorskib til Rederi-AB. Activ i Hålsingborg, et af Gorthon-Rederierne. Skibet, der i Daaben fik Navnet *B. O. Borjesson*, er det andet i en Serie paa tre Skibe, som Selskabet har bestilt. Det er bygget som Shelterdækker og skal laste 3400 Tons med et Dybgaende paa 19' 3". Hoveddimensionerne er følgende: Længde 300', Bredde 44', Dybde til Hoveddæk 19' 7". Skibet har fem store Lastluger og en mindre samt 11 elektriske Spil og 12 Losseboomme.

Hovedmaskineriet bestaar af en Kockum-Man 2-Takts, enkeltvirkende Dieselmotor, der udvikler 2550 IHK, og Farten skal være 14½ Knob.

Det store Motortankskib *Sveadrott*, der i Vinter blev saa stærkt beskadiget efter en Grundstødning udfør Pater

## Fiskekuttere — Trawler

Nogle nye eller brugte Fiskekuttere paa 100—200 H.K. og 1 Trawler købes pr. kontant.

**Kyhn** • Vestergade 62 • Haderslev • Tlf. 37

Noster, er nu færdigrepareret ved Eriksberg efter et meget omfattende Arbejde, hvortil Materialelægten androg ikke mindre end 420 Tons. Hele Bagbordssiden var trykket ind, saa en Mængde Plader maatte udskiftes.

### Salg af tidligere tysk Tonnage

Det engelske Rederi South Georgia Company har købt den tidligere tyske Liner *Westernland*. Skibet, der er paa 16,231 Br. Tons og bygget i 1918, tilhørte den tyske Red Star Linie.

### Skibsregisteret

I Henhold til Lov Nr. 358 af 26. August 1941 om Tillæg til Lov om Skibes Registrering af 1. April 1892 med Ændringer af 4. Maj 1927 offentliggøres herved følgende registrerede Skorstensmærker og Kontorflag.

Et Interessentskab, bestaaende af Dampskibsselskabet Ove Skou A/S og Dampskibsselskabet af 1937 A/S, Frederiksberg.

Skorstensmærke: Et blaåt Bælte paa sort Skorsten. Paa hver Side i Bæltet Bogstavet S i hvidt.

Kontorflag: Blaåt Stutfalg med Bogstavet S i hvidt.

### Ændringer i Skibsregisteret

A/S Dampskibsselskabet Dania, København. Bestyrelsen. Indtraadt: Grosserer Paul Tage Nielsen, Klampenborg.

Aktieselskabet af 6. Februar 1943, København har afhændet s.s. *Dyrnæs* af København (OWDS) til Dampskibsselskabet Jutlandia A/S, København. Selskabets Bestyrelse bestaar af Skibsreder Ove Toft, Charlottenlund, Grosserer Knud Christian Toft, Skovshoved, Direktør Arne Toft, Gentofte, og Underdirektør Johannes Sillemann, Gentofte. Førstnævnte er Selskabets Direktør. Skibets Navn er nu *Jens Toft*.

s.s. *Stella* af Esbjerg (OXIH) er udsløttet som forlist.

A/S H. C. Christensens Damp- og Sejlskibsrederi, Marstal, har afhændet s.s. *Energi* af Marstal (OYCO) til Firmaet J. Asmussens Eftf., København. Skibets Hjemsted er nu København.

### Fra Rusland

Moskva Radio meddeler, at over en Milliard Rubler er blevet bevilget til Genopbygningen af de russiske Havne. Genopbygningen skrider saa hurtigt fremad, at Leningrads, Odessas og Rigas Havne anlagelig vil overskride deres Førkrigskapacitet allerede i 1947.

Moskva Radio meddeler endvidere, at den direkte Søforbindelse Leningrad-Helsingfors-Stockholm-London vil blive genoptaget i Begyndelsen af Juni efter at have været standset i mere end fem Aar. Ruten vil blive betjent af Dampskibene *Bjelo-Ostrov* og *Sestoretisk* samt af fire andre Skibe af samme Type.

### Broströmkoncernen

Broströmkoncernen agter at gøre en Indsats for at lette sine Funktionærer ombord og i Land Vejen til at komme til at bo i hver sit eget Hus. Dampskibsselskabet Tirfing har gjort Begyndelsen ved at stifte en Fond, som med dette Formaal yder rentefrie Laan paa indtil 6000 Kr., der skal afdrages i Løbet af 15 Aar. En vis Del af Laanene skal kunne eftergives under Hensyntagen til Laantagerens Anciennitet i Selskabet, Forsørgerbyrder o. lign.

## Positionsliste pr. 4. Juni 1946

### C. K. Hansen

*Dansborg* ank. Takoradi 3.6. — *Ellensborg* ank. Kbhvn. 3.6., derefter Polen-Danmark. — *Frederiksborg* ank. Rønnskær 2.6., laster for Hamburg. — *Lilleborg* afg. Luleå 1.6. til Hamburg. — *Nordborg* ank. Aalborg 20.3. — *Silkeborg* ank. Grangemouth 1.6., laster for Aabenraa. — *Skodsborg* afg. Kbhvn. 2.6. til Luleå-Hamburg. — *Soborg* afg. Luleå 29.5. til Hamburg. — *Taarnborg* ank. Oxeløsund 2.6., laster for Workington. — *Uraniensborg* afg. Baltimore 31.5. — *Ørneborg* ank. Kbhvn. 4.6., derefter Kolding-Kbhvn.

### D. F. D. S.

*Alabama* afg. Lissabon 30.5. til Kbhvn. og Nr. Sundby.

— *Alexandra* afg. Kbhvn. 4.6. til Aarhus, fra Aarhus ca. 7.6. til London. — *Argentina* afg. Kbhvn. 27.5. til New York og Newport News, ventes ank. New York ca. 8.-9.6. — *Arizona* ank. Kbhvn. 21.4. for Dokning. — *Bolivia* afg. Paranagua 31.5. til Bahia, derfra via Las Palmas til Danmark. — *Brasilien* afg. New York 2.6. til Kbhvn., Gdynia og Odense. — *Delaware* ank. Natal 30.5., derfra til Santos-Danmark. — *Dronning Alexandrine* afg. Kbhvn. 5.6. til Thorshavn-Reykjavik. — *Egholm* ank. Taragona 3.6., afg. ca. 4.6. til Valencia. — *Florida* afg. Kbhvn. 2.6. til Gdynia, derfra ca. 6.6. til Kbhvn., fra Kbhvn. ca. 8.6. til New York. — *Frigga* ank. Kbhvn. 27.5. — *Halfdan* ank. Kbhvn. 3.6., fra Kbhvn. ca. 7.6. til Randers-Liverpool. — *Harald* afg. Dieppe 1.6. til Kbhvn. — *Hebe* ank. Hull 1.6., derfra 4.6. til dansk Havn. — *Hindsholm* afg. Aalborg 3.6. til Manchester-Kbhvn.-Aalborg. — *Hjortholm* afg. fra Antwerpen c. 5.6. til Lissabon og Middelhavet. — *Hroar* ank. Kbhvn. 4.6. — *Ivar* afg. Lissabon 30.5. til Alexandria. — *J. C. Jacobsen* ank. Antwerpen 2.6., derfra 3.6. til Esbjerg. — *Jolantha* ank. Oslo 3.6., derfra ca. 5.6. via Fjordplads til Kbhvn. — *Katholm* ank. Kbhvn. 4.6., fra Kbhvn. ca. 5.6. til Antwerpen-Danmark. — *Kentucky* afg. Randers 29.5. til Liverpool-Kbhvn. — *Knud* ank. Kbhvn. 3.6., fra Kbhvn. ca. 4.6. til Newport-Swansea-Kbhvn. — *Kronprins Frederik* ank. Esbjerg 2.6., derfra 5.6. til Harwich. — *Louisiana* afg. Las Palmas 1.6. til Rio Grande for Ordre. — *Maine* afg. New York 29.5. til Oslo, Kbhvn. og Gdynia, ventes ank. Oslo ca. 11.6. — *Margrethe* ank. Kbhvn. 1.6., fra Kbhvn. 3.6., fra Aarhus 4.6., fra Aalborg 6.6. til London. — *Marocco* afg. Huelva 3.6. til Lissabon og Leixoes. — *Paraguay* ank. Santos 26.5., derfra ca. 4.6. til Bahia-Danmark. — *Saga* afg. Kbhvn. 31.5. til London-Hull-Kbhvn. — *Skjold* ank. Kbhvn. 28.5., fra Kbhvn. ca. 6.6. til Aalborg. — *Svanholm* afg. Immingham 3.6. til Kbhvn. — *Taarnholm* ank. Manchester 27.5., derfra ca. 4.6. til Kbhvn.-Randers. — *Texas* ank. Kbhvn. 2.6., afgaar ca. 11.-12.6. til Antwerpen og Levanten. — *Thyra* ank. Newcastle forv. 4.6., derfra ca. 5.6. til dansk Havn. — *Tula* ank. Antwerpen 31.5., derfra ca. 4.6. til Kbhvn. og Aarhus. — *Tyr* afg. Esbjerg 7.6. til Grimsby. — *Uffe* ank. London 30.5., derfra ca. 4.6. til Antwerpen-Middelfart-Kbhvn. — *Uruguay* ank. Kbhvn. 3.6., afg. ca. 5.6. til Aalborg, derfra forv. 7.6. via Las Palmas til Bahia og Santos. — *Virginia* i Dok i Glasgow indtil ca. 10.6., derefter til Alexandria-Danmark.

### J. Lauritzen

*Indian Reefer* afg. New York 12.6. til Antwerpen. — *Argentinean Reefer* afg. New York 4.6. til Antwerpen. — *Karla Dan* afg. New York 1.6. til Chile. — *Lotta Dan* afg. Guayaquil 30.5. til Chile. — *Laila Dan* ank. Boston Mass. 31.5. — *Selma Dan* pass. Panamakanalen 3.6. paa Vej til New York. — *Randa* ank. Valparaiso 2.6. — *Laura Dan* ank. Ivigtut 1.6., derefter til Kbhvn. og Gdansk. — *Ulla* afg. Kbhvn. 5.6. til Sverige. — *Linda Dan* ank. Stockholm 7.5. (Reparationer). — *Jelva Lau* ank. Greenhithe 4.6. — *Lilian* ank. Emden ca. 1.6., laster til Esbjerg. — *Anna Lau* ank. Gdansk ca. 4.6., laster til Danmark. — *Inger Lau* afg. Gdansk 4.6. til Kolding. — *Nerma Lau* afg. Velsen 3.6. til Rouen. — *Katja Lau* pass. Gibraltar 4.6. paa Vej til Malta. — *Hedda Lau* ank. Gdynia 4.6., laster til Danmark. — *Nancy Lau* ank. Gdynia 2.6., laster til Danmark. — *Ninna Lau* pass. Hollenau 5.6. paa Vej til Emden, derefter Danmark.

### Dampskibsselskabet Norden

*Nordfarer* ank. Genua 3.6. — *Nordkap* ank. New Foundland 2.6. — *Nordkyn* ank. Malmø 5.6.

### Dampskibsselskabet Orient

*Astoria* ank. Kbhvn. 2.6. — *Westralia* ank. Rio Janeiro 2.6.

### Ø. K.

*Annam* pass. Sokotra 30.5. til Singapore. — *Asia* ank. Bremen 30.5., forv. afgaa ca. 5.6. til Gdynia. — *Erria* ank. Savannah 31.5. — *Falstria* afg. New York 1.6. til Danmark. — *Fionia* ank. Sydney 1.6. — *India* ank. Bahia Blanca 17.5. — *Java* afg. Montevideo 26.5., forv. ank. Le Havre ca. 17.6. — *Jutlandia* forv. ank. New York 2.6. — *Kina* ank. Oslo 2.6. — *Korea* afg. Tacoma 25.5. til Shanghai. — *Lalandia* ank. Galveston 1.6. — *Malacca* ank. Manila 2.6. — *Manchuria* afg. Le Havre 3.6. til Antwerpen. — *Meonia* i Nakskov. — *Mongolia* afg. Hongkong 31.5. til Saigon. — *Selandia* pass. Messina 2.6. til Limassol.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33, KØBENHAVN K

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør:

KAY JUNGEBSEN

Telefon \*Central 17030

samt paa alle Postkontorer

# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

NYBYGNINGER

SKIBS- MASKIN- OG  
KEDELREPARATION

## Aalborg Værft A/S

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

# SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY  
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING  
STRIKEFORSIKRING

Amallegade 33  
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

# PENSIONS FORSIKRINGS ANSTALTEN A/S



HAMMERENSGADE 6  
KØBENHAVN K. - C. 7809

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

KØBENHAVN K  
Telefon: 9246

Telegramadr.:  
MONTANAKUL

Brug **Holzappel's**  
**International**  
Skibsfarver  
til INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDE  
Øresundsvej 141. Telefon 5601. København S.  
Amager 1483.



# TUBORG



GRØN  
eller  
RØD



Viking  
Kompasser  
Viking  
Loddemaskiner  
Chronometre  
Sekstanter  
Marinekikkerter

Innehavere  
**SØLVER & SVARRER**  
Norsk statsant. Kompassrettere  
Forlang III. Katalog

# CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

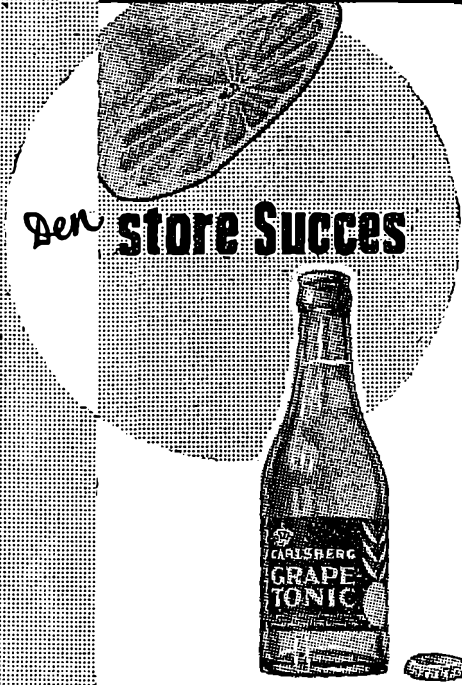
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART



## NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV • DANMARK  
NYBYGNINGER  
OG  
REPARATIONER

Beddinger for Skibe Indtil 520' Længde  
Flydedok » » » 14500 Tons D.W.  
Ophalerbedding » » » 800 » » »  
Telegram-Adr.: »SKIBSVÆRFT«. Telefon: STAT 3.



Den store Succes

### CARLSBERG GRAPE-TONIC



Tegn Deres  
Forsikringer  
i  
**SKANDINAVIA**  
Kongens Nytorv 6, København K.  
Telefon Central 9316

## Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

By:		Telegramadresse:
Aarhus	Aarhus Stevedore Compagni Direktor L. Mikkelsen Foreningens Formand	Labore
Nyborg	Mammen & Drescher Direktor Math. Møller	Spedition
København	Næstformand og Kasserer Hans Brandt Medlem af Bestyrelsen	
Aalborg	Stevedorekompagniet	Dispatch
Aarhus	Hassing & Drescher	
Esbjerg	Stevedore-Kompagniet A/S	Stevedore
Frederikshavn	Einar Sørensen	
Holbæk	S. J. Sørensen	
Horsens	Søren Andersen	Stevedoring
Kallundborg	Jørgen Schultz	Schultz
Korsør	Arbejdsgivernes Stevedore-Kontor	
København	Holger Jørgensen	Oldstevedore
—	Skjold Andersen	
—	Københavns Stevedore Comp.	
—	Jullus Nielsen's Stevedoreforretning A/S	
Nakskov	Halfdan Rasmussen	Andrea
Nyborg	Henrik Basballe	Basballe
N. Søndby	Henry Petersen	
Odense	Simonsen og Møller	
Randers	S. Christoffersen & Co.	
Vejle	Vejle Stevedoreforretning v. Kaptajn Thygesen	

## DANSKE HAVNE

## KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Langellniekajon 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 Teglhøimen 7 m og i Teglværkshavnen fra 6—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,8—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin.

Afgift af Fartøjer m. m.: 16 Øre pr. Ton af Netto-Register-tonnagen + 12 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Sejlfartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 6 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bojer, Pølse eller ved andet Skibs Yderalde. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviand og Skibsforødenheder o. s. v., Ind- og Udtagning af Ballast. Alle Afgifter undt. Knippelsbro-Agfiton er midlertidigt forhøjele 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, Indfyrlings- eller Motorolie til Skibets eget Brug, Proviand, Ballast eller andre Skibsforødenheder, for Dykkorundersøgelser, 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 udlukkende paa Grund af Havari anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejse.

Ingen Lodstvang. Lodspegne betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybgaende og den Distance, der lodes og er meget moderat. Der er Sommer- og Vintertakst.

Losning og Ladning. I Frihavnen a beserges Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen o efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet). Toldhavnen. Tørdokke for Skibe op til ca. 158 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde mod Børeevne 13,800 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore 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 2 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 42 bevægelige, elektriske Kraner til Løft af indtil 8 Tons. Moderne Kornlosseapparater og moderne Fryserum. Vandforsyning ved Bolværk. Jernbane langs Kajerne

## FREDERIKSHAVN

Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 m; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 m. Havnepenge pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sejlfartøjer, reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1911. Kulyfyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m<sup>3</sup>. Losning og Ladning foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Tørdokker indtil 95,7 Meters Længde, 2 Flydedokker med indtil 3900 Tons Børeevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

## HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,5 til 7,8 m. Havnepenge (pr. N.R.T.) er for udenbys, maskindrevne Fartøjer: 25 Øre for Indg. og 25 Øre for Udg., for alle andre udenbys Fartøjer: 30 Øre for Indg. og 20 Øre for Udg. Reducerede Afgifter for reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Lods ved Havnen og i Fyrskibet »Lappegrunde«. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastpenge: 4 Øre pr. N.R.T., Ballast ca. 5 Kr. pr. m<sup>3</sup>. Vand: i Havnen 1,75 à 2,00 Kr., paa Reden 4,00, alt pr. m<sup>3</sup>. Losning og Lastning til faste Takster. 2 af Svitzers Bjergningsdampere er stationeret i Havnen, 3 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. Moderne Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt, 2 Tørdokker indtil 115 m Længde. Kraner til 80 T. Løfteevne.

## HORSSENS

Vanddybde i Indsejllingsløbet og i Ny-Havn 6,90 m. Indsejllingsfarvandet vel afmærket, Havnen kan besøjes ogsaa om Natten. Ingen Lodstvang. Havneafgift: Fartøjer med Maskinkraft pr. N.R.T. for saavel Indg. som for Udg. 15 og 25 Øre for henholdsvis inden- og udenbys Fartøjer, de tilsvarende Afgifter for Fartøjer uden Maskinkraft 10 og 20 Øre. Vand: 1,50 Kr. pr. m<sup>3</sup>, dog mindst 5 Kr. ialt. 2 faste Kraner med henholdsvis 5 og 15 T. Løfteevne, 2 bevægelige Stykgods-kraner med henholdsvis 1½ og 2½ T. Løfteevne samt 4 private Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Ophalingsbedding for mindre Fartøjer. Træskibsbyggeri og Motor- og Maskinfabrikker forefindes.

## NYBORG

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

## RUDKJØBING

Indsejllingsløbet Nord for Havnen 5 m. Syd fra 8,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg.: Fartøjer forsynet med Maskinkraft over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 30 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 12 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lodstvang uden ved Bugsering (se Lods.). Bugsering faste billige Takster. Vand til Skibsbrug 3 Øre pr. R.-T., til Maskinbrug 2,50 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hvor Gang Slangere benyttes. Losnings- og Lastningsomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibsmædie, Ophalingsbedding til Skibe indtil 275 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

## ESBJERG

Dybdere ved daglig Højvande: I det 200 m brede uddybede Løb over Graadysbarren er der i fuld Bredde 7,5 m og i Fyrlinien 8,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Sluse-tærskelen 5,6 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,6—8,8 m, i Fløkerhavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Fløjetønder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodstvang. Lodspegne efter Dybgaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed, Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m<sup>3</sup>. — Losning og Lastning: Losning og Lastning beserges af herværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fløkerhavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttefæde. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for Fartøjer paa indtil 500 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

## FAABORG

Indsejllingsløbet 6,3 m. I Yderhavnen 6,3 m, i Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 30 Øre for Indg., 30 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodstvang. Vand: Dampskibe u. 800 R.T. 12 Kr., over 800 — 30 Kr. Sejlskibe 20—50 T. 2 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons i Inderhavnen, Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. ved Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 23

FREDAG 14. JUNI 1946

53. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### SØFARTSKONFERENCEN I SEATTLE

Ved Seattle-Konferencen, der som bekendt aabnedes d. 6. Juni, forelagde de engelske Sømænd et Forslag, hvori der foreslaas Oprettelsen af en international Søfartsmyndighed, der skal fordele Tonnagen for at forhindre en Tilbagevenden til en uhemmet Ekspansion. Denne Myndighed skal i sit Virke tage Hensyn til Landenes forskelligartede Behov og til deres tidligere Indsats i Skibsfarten. Det foresloges yderligere, at der burde indføres en Minimalløn, under hvilken ingen Sømand, hvid eller farvet, kan tvinges til at arbejde.

Formanden for det internationale Bureaus Bestyrelse, G. Evans, udtalte, at det var første Gang, en international Minimalløn var blevet foreslaaet ved en international Konference.

Belgieren Emile Deckers blev valgt til Formand for Arbejdsgivergruppen og Franskmanden Eugène Ehlers til Formand for Arbejdergruppen, medens Parlamentsekretæren i det engelske Transportministerium Strauss blev valgt til Konferencens Viceformand.

Forslaget om Oprettelsen af en international Søfartsmyndighed vakte imidlertid ikke ubetinget Bifald. Saaledes erklærede Vicepræsidenten for den amerikanske Skibsrederforening, Maitland Pennington, at de amerikanske Skibsredere paa det kraftigste vilde bekæmpe de britiske Sømænds Forslag om Oprettelse af en international Skibsfartsmyndighed. En saadan Tanke, sagde han, ligger ganske udenfor denne Konferencens Rammer og Dagsorden, idet man her kun skal behandle Hyrespørgsmaal og andre Problemer, der staar i Forbindelse hermed. Han udtalte videre, at de britiske Forslag var beregnet paa at forøge den britiske Tonnage til Bedste for de britiske Søfolk og paa Bekostning af den Skibsfart og de Søfolk, der sejler under andre Flag. Dette var det første alvorligere Sammenstød under Konferencen.

Britiske Repræsentanter tog paa et senere Møde kraftigt til Orde for en international Skibsfartspolitik, som gik ud paa en Begrænsning af Konkurrencen og en Afskaffelse af Statsstøtte til Skibsfarten. Generalsekretæren i de engelske Navigator- og Maskinofficerers Forening, Kapltajn Douglas Smith, erklærede, at der bestemt maatte være noget galt, naar et af Verdens mest vitale Trafikmidler behøvede Statsstøtte. Der var meget, som tydede paa, at de forvirrede Skibsfartsforhold, som fulgte efter den første Verdenskrig, var ved at genopstaa. Han henviste til, at Verdens-tonnagen laa omkring 30 pCt. over Tonnagen før Krigen, og at De forenede Staters Skibsbygningskapacitet laa fire Gange saa højt. Intet fornuftigt Menneske kunde derfor ønske at vende tilbage til Systemet med statsunderstøttet Koffardiflaade.

Den svenske Regerings Delegerede, Arne Bjørnberg, erklærede, at ethvert Forslag om en Minimumslønstandard og om sociale Forbedringer for Søfolkene kun kunde akcepteres af hans Regering, hvis Skibsfarten som hidtil ikke modtog Statsstøtte under nogen Form.

Spørgsmaalet om Statsstøtte er forøvrigt igen dukket op i U. S. A., hvor der efter Forlydende i Washington er Forhandlinger i Gang om Statsstøtte til visse

Rederier. 12 Rederier, der før Krigen drev 30 udenrigske Ruter, siges at deltage i Forhandlingerne og adskillige af dem har allerede Skibe under Bygning eller har købt Regeringsskibe for at kunne genoptage Farten.

Rygterne om Statsstøtte faar yderligere Næring ved Meddelelsen om, at Maritime Commission agter at oprette et Antal nye udenrigske Ruter, der erklæres for at være »livsvigtige« for U. S. A.'s Udenrigshandel.

Paa Søfartskonferencen har den britiske Regering og de britiske Redere forøvrigt fremsat Forslag om en international Lønminimumskonvention, som skulde træde i Kraft 6 Maaneder efter at den var blevet ratificeret af 9 Medlemmer, af hvilke fem maatte disponere mindst over 5 Millioner Tons Tonnage. Enhver Skibsreder skulde yderligere kunne kræve, at disse 9 Medlemmer skulde raade over mindst 50 pCt. af Verdenstonnagen. Den amerikanske Skibsrederdelegation har fremsat et lignende Forslag, som støttes af den amerikanske Arbejderdelegation.

### MINDESMÆRKE FOR SØFOLK

Der er i Skagen nedsat en Komité til Realisation af den Plan om i Skagen at rejse et Mindesmærke for de Fiskere og Søfolk fra Skagen, som var omkommet paa Havet, og man er gaaet i Gang med en Indsamling, der ventes at naa op paa ca. 40,000 Kr. Planen er blevet meddelt til Ny Carlsberg Fonden, der dog først vil se, hvilken Støtte Skagenboerne vil yde Tanken, før den kan tage endelig Stilling til Spørgsmaalet om kunstnerisk og økonomisk Støtte.

Mellem de Navne, som vil komme til at staa paa Mindesmærket, er Navnene paa tre Skagensfiskere, der faldt som de første danske Ofre i den anden Verdenskrig, idet de var gaaet paa Fiskeri fra Esbjerg faa Dage før den engelske Krigserklæring til Tyskland, og derfor var uden Efterretning om det engelske Minefelt udenfor Slesvigs Kyst, hvor deres Kutter blev minesprængt og Besætningen omkom.

### NORDISKE SØRETSDOMME

I disse Dage foreligger Aargang 46 af Nordisk Skibsrederforenings interessante Publikation »Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender«, kommenteret ved Direktør Nils Dybwad. Foruden Dommene indeholder Værket en Del systematiske Registre, blandt hvilke der er særlig Grund til at nævne det udførlige Rubrik-Register med Resumé af hver enkelt af de i Bogen optagne Domme. Dertil kommer et Antal Afhandlinger, hvoriblandt man særlig fæster sig ved Diskussioner om begrænset Rederansvar ved Kollisioner og om Erstatning for Hyre og Kostpenge m. m. som Følge af Mandskabs-Vanskeligheder.

### M/S »BRANDENBURG« SOLGT TIL Ø. K.

Som fornylig meddelt er de saakaldte »Hansa-Baader«, som under Krigen blev paabegyndt ved danske Værfter, efterhaanden solgt. Udover disse har der i Københavns Havn henligget to Motorskibe paa hver ca. 10,000 Tons, som er bygget hos Burmeister & Wain efter tysk Ordre. Disse Skibe, »Brandenburg« og »Frankenland«, har i halvfærdig Stand været oplagt



henholdsvis ved Islands Brygge og i Nordre Frihavn. »Brandenburg« er nu solgt til Det Østasiatiske Kompagni og vil blive færdigbygget, saa det antagelig om et halvt Aars Tid kan være sejlklar. Skibet blev under Krigen formelt bestilt til Hamburg—Amerikalinen, men man regnede med, at Skibet skulde benyttes som Hjælpeskib eller Moderskib for U-baade. »Brandenburg« blev søsat i Sommeren 1943 og har siden helliget her i Havnen. Det laster ca. 10,500 Tons og dets Dieselmotorer kan give det en Fart af 16 Knob.

#### KULSITUATIONEN

Danmarks Tildeling af Kul vil for Juli Maaned beløbe sig til 194.000 Tons. Imidlertid er der Udsigt til, at Juni-Tildelingerne nu bliver suppleret med godt 30.000 Tons fra U. S. A. I amerikanske Havne ligger Kul parat til Afskibning, og man regner med, at Danmark herfra vil modtage 3—4 Skibsladninger hver paa 8000 Tons. Disse Leverancer vil imidlertid være fuldstændig afhængige af, om den varslede Sømandsstrejke i U. S. A. træder i Kraft.

#### DEN AMERIKANSKE SØMANDSSTREJKE

Forhandlingerne om en Bilæggelse af den truende amerikanske Sømandsstrejke er blevet afbrudt, og tilsyneladende er Parterne længere fra hinanden end nogensinde. Der synes nu saaledes ikke at være meget Haab om at undgå den truende Strejke, der skal træde i Kraft paa Lørdag, og som i første Omgang vil berøre 62,000 Søfolk.

Søfolkernes Fagforening har tidligere erklæret, at med mindre Arbejdstiden blev nedsat fra 56 til 44 Timer om Ugen, vilde Strejken blive iværksat. Samtidig kræves der en Lønforhøjelse paa 22 Cents i Timen samt visse yderligere Indrømmelser til Søfolk ombord i Tankbaade m. v.

Embedsmænd fra det internationale Levnedsmiddelbureau erklærer, at dersom Strejken bliver til Virkelighed, vil de sultende Nationer, der venter paa amerikansk Hvede, blive stillet overfor en Katastrofe. I Havnene findes opmagasineret 250,000 Tons Hvede, der egentlig skulde have været afsendt i Maj, hvorved Eksportprogrammet for Juni stiger til 1,5 Million Tons. Medmindre denne Hvede naar frem til de sultende Lande, vil mange Mennesker dø af Sult.

Amerikanerne var i Forvejen bagud med deres Hvedeksport indtil Midten af Maj, da man endelig for første Gang i indeværende Aar kunde opfylde Programmet og lidt til. Men da kom Jernbanestrejken og daarligt Vejr, der forsinkede Indladningen i flere Dage, da man ikke ønskede at beskadige Kornet.

#### NORSKE AMERIKALINIEN

Norsk Amerikalini har som tidligere meddelt bestilt et nyt Skib i Amsterdam. Det oplyses nu, at Skibet skal have en Fart af 20 Knob, saaledes at Rejsen Bergen—New York kan gøres paa 7 Døgn. Der bliver Plads til 570 Passagerer, hvoraf 185 paa Cabinplads. Alle Saloner anbringes paa øverste Dæk og Spisesalonen paa Hoveddækket. Besætningen bliver paa 270 Mand, der faar 1-, 2- og 3-Mands Kahytter.

Skibets Længde bliver 577', Bredde 72' og Højde mellem Dækkene 8' 6". Hovedmaskineriet skal bestaa af to dobbeltvirkende Stork-Dieselmotorer paa tilsammen 16,350 HK. Lastrummene faar en Kapacitet paa 220,000 Kbf. inklusive et Kølerum paa 20,000 Kbf. Bruttolonnagen bliver 16,000 Tons, Dødvægt 6225 Tons og Lastekapaciteten 2700 Tons.

#### KRØYER-KIELBERGS FLAADE

The United Molasses Company, Ltd., London, hvis Chef er vor Landsmand, Direktør Krøyer-Kielberg, har et Skibsfarts-Datterselskab, Athel Line, Ltd., og erhvervede i December 1941 Hovedinteressen i et andet Rederi, Tankers Ltd. Disse Selskaber, der tilsam-

men ejede 32 Skibe paa ialt 370.267 Tons d.w., har — ligesom andre britiske og allierede Rederier — ydet et meget væsentlig Bidrag til De forenede Nationers Sejr over Aksemagterne, og United Molasses Co. har derfor ønsket at give sine Aktionærer et Indblik heri i Form af en lille Pjece, »Contribution to Victory«.

Til Indledning paapeges Oliens enorme Betydning for den moderne Krigsførelse. Hvis Tyskland kunde ødelægge Englands Tankflaade, vilde Sejren have været vundet. Og et Tankskib er let at kende paa lang Afstand og umuligt at camouflere. Tankskibene og deres Besætninger led derfor enorme Tab under Krigen baade fra Ubaade og Flyvere.

23 af de 32 Skibe gik tabt. Af de resterende 9 blev to torpederet og et minesprængt, men kunde dog klare sig i Havn. 5 Skibsførere, 10 Dæksofficerer, 45 Maskinofficerer, 11 Radiotelegrafister, 4 Lærlinge og 110 Menige eller ialt 205 Mand mistede Livet — men trods disse frygtelige Tab er det aldrig hændt, at et af Selskabernes Skibe er blevet opholdt paa Grund af Mangel paa Mandskab. Af denne Flaades Officerer og Besætninger modtog 85 Mand Dekorationer eller Belønninger. Skibene udsejlede under Krigen en samlet Distance paa 3,8 Millioner Sømil og leverede næsten 3,4 Mill. Tons Olie og Melasse udover hvad der leveredes direkte fra Skib til Skib i rum Sø. De udførte mere end 500 Ture over Atlanterhavet.

Foruden deres egne Flaader disponerede Selskaberne under Krigen over syv Tankskibe paa Regeringens Vegne, deriblandt de danske Skibe *Eleonora Mærsk* og *Bente Mærsk*. Efter Besættelsen af Danmark i April 1940 blev disse Skibe overført til britisk Flag, men sejlede fremdeles med danske Officerer og Mandskaber, og Athel Line benytter Lejligheden til at udtale en Hyldest til disse tapre danske Besætninger. *Eleonora Mærsk* blev bombet og sænket udfør Kreta den 17. Maj 1941 med et Tab af 7 Mand af Besætningen, og *Bente Mærsk*, der uden Uheld sejlede for de Allierede under hele Krigen, blev givet tilbage til sit danske Rederi i Oktober 1945.

Af det ledsagende Tabel-Materiale fremgaar det, at *Bente Mærsk* var en af de 9 »Athel-Baade, der blev udrustet til at gøre Bunkertjeneste i rum Sø. Denne Tjeneste blev indledt i Slutningen af 1942, da Slaget om Atlanterhavet var paa sit højeste. Mange af de anvendte Eskorteskibe kunde ikke medføre tilstrækkeligt Brændstof til at gaa over Atlanterhavet, og for Konvojernes Sikkerhed var det derfor ganske nødvendigt at oprette en Bunkertjeneste til Søs. Hertil anvendtes ialt 144 Skibe. De udførte tilsammen mere end 4000 Bunkringer paa ialt 35.000 Tons, og i en Takkeskrivelse fra Admiralitetet udtales det, at denne Indsats var af vital Betydning for Sejren i Slaget om Atlanterhavet.

#### INVASIONSSKIBE TIL SVERIGE

Reuters Handelsaktiebolag i Kungsbacka og A. B. Bensintransport i Stockholm har fra England købt tre helsvejsede Tankmotorskibe, hver paa 465 Tons. Til at følge Invasionsflaaden byggedes under Krigen i England en Serie Tankskibe med den militære Betegnelse »Chant«. Det er Chant 5, Chant 9 og Chant 10, som nu er solgt til Sverige. Skibene har sorteret under Ministry of War Transport i London og leveredes i April—Maj 1944 fra *Henry Scarr Ltd.*, og af Skibene er nogle allerede solgt til Grækenland.

Chant 5 og 9 er overtaget af Reuters Handelsaktiebolag og har faaet Navnene B. T. V. og B. T. VII. Chant 10 er overtaget af Bensintransport i Stockholm og er omdøbt til B. T. VIII. To af Skibene er allerede ankommet til Sverige og ligger henholdsvis i Gøteborg og Malmø. Skibene er 142' 6" lange, 27' brede og 10' dybe med et Hovedmaskineri bestaaende af Dieselmotorer, der udvikler 270 HK. Ogsaa Hjælpemaskineriet er dieseldrevet og Farten er 7,5 Knob.

## Ugens Fragtberetning.

Fluktuationerne paa Fragtmarkederne er stadig af begrænset Omfang. Af og til ser man naturligvis en Slutning, hvor en Nedgang i Raten kan konstateres, men i det store og hele er Tendensen stadig tilfredsstillende.

Paa de oversøiske Markeder gøres der stadig meget betydelig Forretning. I Transatlantisk Fart søges der flere Skibe for Korn fra St. Lawrence til forskellige Middelhavsdestinationer for UNRRA's Regning, Raten ligger omkring \$15 med fri Losning. Kul-eksporten fra Hampton Roads er saa smaat begyndt at komme i Gang igen, og der søges Tonnage til flere europæiske Havne, bl. a. skal meget betydelige Kvantiteter afskibes til Vestitalien. Amerikansk Tonnage er sluttet herfor til \$12.15, men for udenlandske Skibe bydes kun \$12. Ogsaa til forskellige franske Havne søges der Tonnage for Kul fra Northern Range; der indikeres en Rate af forsøger \$10.50 til 1 Lossehavn Bordeaux/Dunkirk range eller fransk Middelhavshavn. Fra Cuba kan stadig placeres Tonnage for Sukker til saavel UK. som til Frankrig og Casablanca/Dakar. Golfen noterer forskellige Sulphurlaster til Middelhavet/Sortehavet og til Finland kan placeres Tonnage for ialt 15.000 Ts.

Fra River Plate er sluttet en stor Baad til \$18 for svejtsisk Regning, hvilket kan gentages. For fransk Regning er sluttet adskillige Baade for Juli/August Lastning til Rater omkring 88/9d. à 91/6d. og for dansk Regning noteres 95/- Basis 1 Lossehavn Danmark.

Fra Pacific, saavel Nord som Syd, noteres der kun meget lidt Forretning. Fra Oakland kan stadig placeres stor Tonnage for Petroleum og Koks til Bordeaux/Dunkirk \$17.25. Fra Chile søges Tonnage for Salpeter til Golfen til \$8.50. Kul fra Seattle til Shanghai kan stadig bruge Tonnage til \$18 med garanteret Losning.

Fra Østen er der stadig kun meget faa Ladninger,

og de smaa Partier, der kommer frem, gaar saa godt som udelukkende med Rutebaade. Fra Indien kan stadig placeres Tonnage for Malm til U. K. og USNH. til uforandrede Rater, bl. a. sluttetes Bombay/Mobile til \$13, Salt fra Port Said til Calcutta noterer 45/- og fra Port Said til Straits Settlement kan faas 50/-.

Fra Sydafrika noteres de sædvanlige Kul og Malmlaster. Malm Durban/Baltimore sluttetes til \$8.50.

De europæiske Markeder er stadig meget aktive. Fra Middelhavet noteres en lang Række Ordre. Bl. a. Superfosfat Sfax/Colombo, 50/-. Fra Cypern er der mange Pyriteslaster, bl. a. Bremen eller Hamburg til 45/-, til Nordfrankrig til 49/-. Salt fra Port Said til Sydsverige indikerer 50/-. Salt fra Alexandria til Bergen betaler 52/6d., Salt Trapani/Vestnorge indikerer 60/-, og Salt Torrevieja/Nordnorge kan gøres til 66/6d. Fosfat fra Casablanca til Holland er sluttet til 38/6d. De udgaaende Markeder er uden større Forandringer. Cardiff/Genua er sluttet til 20/- og samme Rate er betalt Rotterdam/Genua. Der noteres iøvrigt et betydeligt Antal Cementlaster, saaledes Gdynia/Malta til 35/-, Gdynia/Cartagena eller Barranquilla til \$8, Gdynia eller Gdansk til Dakar til 30/-, og 2000 Ts. Cement Thames/3 Havne Island til 45/-, fio.

Kullaster fra U. K. og Emden til Danmark betaler Maximalraterne. Trælastmarkederne fra Østersøen er uforandrede, men med den voksende Efterspørgsel ventes en noget fastere Tendens længere frem paa Sæsonen.

Paa Timechartermarkedet er der stadig livlig Aktivitet. Norsk Motorskib paa ca. 8000 Ts. er sluttet Levering og Tilbagelevering denne Side til amerikanske Befragtere til \$5.75 for 4 Maaneder. Den franske og engelske Regering er i Markedet for stor Dampertonnage for Perioder paa 3/6 Maaneder, Levering og Tilbagelevering U. K./Cont. til Rater omkring 20/-. Iøvrigt er der en lang Række Ordre for saavel mindre som større Tonnage til særdeles gode Rater.

Reuters Handelsaktiebolag havde tidligere planlagt Bygning af nye Tankskibe ved svenske Værfter, men Hensyn til den lange Leveringstid og Nødvendigheden af Forøgelse af Tonnagen har medført, meddeler Svensk Sjöfarts Tidning, at man i Stedet for har erhvervet disse engelske Skibe.

### THE CONSOL RADIO NAVIGATION SYSTEM

For Fremtiden behøver en Navigator paa Søen eller i Luften kun 60 Sekunder for at tage sine Pejlinger ved Hjælp af et nyt Radiopejlesystem, udformet af engelske Teknikere. Det nye System er nøjagtigere og arbejder med betydeligt mindre Personel paa Land end det gamle Radiopejlesystem.

De indledende Prøver vil snart finde Sted med en Station, der er ved at blive bygget i Bushmills i Nordirland. Det er et »Hjælp dig selv«-System, der vil være i Gang hele Døgnet rundt, med en Rækkevidde paa 1500 miles over Søen og 1000 miles over Land.

Det eneste Navigatøren vil have at gøre, er at lytte paa 1,400 Meter efter Kodesignalet »7-H-7«, og derpaa tælle de Prikker og Streger, der følger i de kommende 60 Sekunder. To eller flere af disse Stationer vil give ham den nøjagtige Plads.

Bushmills Stationen vil kunne dække Luftruterne over Nord- og Midtatlanten. Andre Stationer vil senere blive oprettet paa Island, Newfoundland, Azorerne og Bermudaerne.

### NYT FRA POLEN

Bjergningsarbejder i Gdynia. GAL's for kort Tid siden oprettede Bjergningsafdeling begyndte i April Maaned det store Arbejde med at bjerge Vraget

af m.s. *Warthe*, der var sunket i Gdynias Orlogshavn efter Bombeangreb. Skibet, der er paa 6000 Br. Reg. Tons, Længde 130 m, er stærkt medtaget, men man antager, at Maskineriet er i Orden. Forudsat, at Skibsbunden er intakt og Skodderne ubeskadigede, hvad man endnu ikke har kunnet konstatere, vil der formodentlig gaa et Par Maaneder med at hæve Skibet. Efter endt Reparation vil Skibet blive indlemmet i den polske Handelsflaade.

Foruden m.s. *Warthe* er ogsaa s.s. *Wanda*, ligeledes sunket i Gdynias Havn, og en Del Uddybnings-skibe og Flydedokke sunkne i Havnene ved Gdansk, Wladyslawowo og Postomin overladt Polen, og vil efterhaanden blive hævede og taget i Brug.

*Gdynia-Antwerpen Liniens* m.s. *Morska Wola* er midlertidigt blevet indsat paa Ruten Gdynia-Antwerpen, der blev aabnet i Marts af s.s. *Hol*.

*Tidligere Danzig-Skibe nu polske.* Den polske Regering har for nogen Tid siden krævet, at alle endnu eksisterende Skibe, der tidligere sejlede under Danzigs Flag, skulde overgives den. Dette Krav er nu blevet imødekommet, idet den engelske og amerikanske Regering er gaaet med til, at ingen tidligere ikke-tyske Skibe, herunder altsaa ogsaa Danzig-Skibene, kommer til at indgaa paa Erstatningskontoen.

De to tidligere Danzig-Skibe *Weichel* 1021 Br. Reg. Tons, og *Viborg* 547 Br. Reg. Tons, der er blevet fundet i den britiske Zone, er allerede som de første blevet stillet til Disposition for den polske Skibsfarts-kommission i England. Skibene vil nu blive bemandet med polske Besætninger.

*Polsk-russiske Minestrygninger.* Minestrygningen i

Farvandene omkring Gdynia og Gdansk vil nu blive fortsat af polske og russiske Ministrygere. Russiske Ministrygere er allerede ankommet til Farvandene og har begyndt Arbejdet.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Haandværksprøven

Direktøren for Maskinistundervisningen meddeler, at der til den i Maj/Juni afholdte Haandværksprøve var indstillet 60 Eksaminander, som alle bestod.

### Gedser-Warnemünde

Der synes nu atter at være Interesse for Genoptagelse af Gedser—Warnemünde Ruten, idet Ruten egner sig for Transport af danske Varer til Polen gennem det af Russerne okkuperede Tyskland. Muligvis bliver der Tale om en Forbindelse Gedser—Gdansk for Transport af Levnedsmidler til Polen.

### Dødt Skib

Marineminstreiet meddeler Mandag: Motorgalease »Kirsten« af Tuborg lastet med Cement opankret i forladt Tilstand og afmærket med to røde Lanterner paa omtrentlig Plads ca. 5 Sømil retvisende 132 Gr. af Bøje Nr. 49 i Rute 28. Besætningen indbragt til Odense i god Behold.

### Mindedag for faldne norske Sømand

Paa Norsk Sømandsmissions Aarsmøde oplyste Direktør Sam. Knutzen, at Nationalhjælpen agter at arrangere en Mindedag for faldne norske Sømand den 13. September i Aar. Det er 7-Aarsdagen for det første norske Krigsforlis under sidste Krig, da Damperen »Ronda« gik ned. Paa Mindedagen haaber man at kunne overlevere Sømandsstanden det norske Folks Tak, de to Rekreatiohjem. Det oplystes endvidere, at der til Sømandenes Familier gennem Nationalhjælpen blev formidlet 30 Mill. Kr., og at mange Sømand nu kommer og vil betale Pengene tilbage.

### Ny norsk Redningsvest

Den norske Tømmermand Karsten Nygaard fra Flora konstruerede i Begyndelsen af Krigen en Redningsvest, som allerede er blevet fremstillet i ret betydelige Mængder i Norge, og som nu ogsaa er blevet anerkendt af Myndighederne i Danmark og Norge.

Vesten vejer 2 kg og kan bæres baade under Arbejde og Hvile. Den er udstyret med et 2 cm tykt Korklag, der dækker Brystkassen og holder sin Mand varm ogsaa i Vandet. Til Vesten er syet en Hætte, der er forsynet med en lille elektrisk Lampe.

### Hirtshals-Christianssand-Ruten

Christianssands Dampskibsselskab aabner den 20. Juni Ruteafarten paa Hirtshals med s.s. »Gand«, en Passagerbaad paa 450 Brutto-Registertons og med Køjeplads til 90 Pasagerer.

### Fra svenske Værfter

Øresundsvarvet kunde d. 6. Juni aflevere M.S. *Siwa* til AB. Transmarin i Hälsingborg efter en vellykket Prøvetur i Sundet.

M.S. *Siwa*, der er et Søsterskib til det i Marts d. A. til samme Rederi afleverede M.S. *Gunda*, er af Shelterdæktypen og laster 3850 Tons d.w. med et Dybgaende paa 19' 3". Dets Hoveddimensioner er følgende: Længde: 350', Bredder 47', Dybde til Shelterdæk 27' 10".

Hovedmaskineriet bestaar af en Dieselmotor af Göta-verkens Konstruktion udviklende ca. 2650 IHK. Farten er 14½ Knob.

Der er fem Lasteluger, der betjenes af ti 5 Tons Bomme samt en større Bom med 15 Tons Løfteevne.

Beboelsen ligger dels i Dækshuset midtskibs og dels agter, og der er ofret meget for at gøre Beboelsen saa bekvem og hyggelig som muligt. Mandskabet bor saaledes for største Delen i Enmandskamre.

### Norsk Søsætning i Sverige

Det første af de fire Skibe, som Bergenske Dampskibsselskab har bestilt hos Eriksberg Værft i Gøteborg, Motorskibet »Vela«, er søsal. Det skal benyttes i Nordsø-Trafikken.

Skibets Lastevne er ca. 1900 Tons med et Dybtgaende paa ca. 16' 6". Dets Hoveddimensioner er følgende: Længde 245', Bredder 40', Dybde til Shelterdæk 24' 3".

Hovedmaskineriet bestaar af en enkeltvirkende 2-Takts direkte omstyrbar »solid injection« Dieselmotor med 1450 IHK. Skibets Fart skal være 12 Knob.

Skibet har 4 Lasteluger, der betjenes af 2 Dækskraner og 4 3-Tons og 2 5-Tons Spil med Bomme, hvortil kommer en ekstra 20-Tons Bom paa Fortoppen.

### Spanske Nybygninger

Det spanske Rederi Empresa Nacional Elcano, Madrid, har Skibe paa tilsammen 88.700 Br. Tons under Bygning i Dag eller omtrent den samme Tonnage Rederiet i Øjeblikket raader over, nemlig 90.000 Br. Tons. Selskabet har en Kapital paa 440 Mill. Pesetas, hvoraf 80 Mill. var indbetalt i 1944, og har nu bestilt 2 Passagerskibe paa hver 22.287 Tons. De skal bygges i Spanien, det ene ved Sestao-Værftet og det andet ved Ferrol del Caudillo-Værftet, der begge kontrolleres af Orlogsværftet i Madrid.

De to Skibe er de største, der er kontraheret efter Krigen og er beregnet til at medføre en Del Last, maksimalt 8300 Tons. Skibenes Hoveddimensioner bliver følgende: Længde 632', Bredder 75,5' og Dybgaende lastet 26'. Hovedmaskineriet skal bestaa af fire Dieselmotorer paa tilsammen 20.000 IHK, og Farten skal være 20 Knob.

Skibene vil blive indrettet meget elegant med Plads til 521 Passagerer, medens Besætningen skal bestaa af 240 Mand, deraf 40 Mands Maskinbesætning.

De to Linere bliver de største Skibe, der hidtil er blevet bygget i Spanien.

### En Højesteretsdom

Den 8. Juli 1942 tordede Akts. Københavns Mørtelværkers Sandpumper *Rolf*, som var for indadgaende gennem Toldbod-Bomløbet i Københavns Havn, mod Brohovedets nordligste Hjørne, samtidig med eller umiddelbart efter, at *Rolf* blev overhalet af den Em. Z. Svitzers Bjergnings Entreprise Akts. tilhørende Bjergningsdampner *Suava*. Ved Paasejlingen blev der tilføjet saavel Brohovedet som *Rolf* Skade.

Ved Sø- og Handelsretten blev Kaptajn *Peter Rysz, Suava*, sat under Tiltale, sigtet for at have passeret *Rolf* med for stor Fart og i for ringe Afstand, hvilket skulde have haft nævnte Kollision til Følge. Han blev imidlertid frifundet, idet Retten kom til det Resultat, at Sammenstødet ikke skyldtes Sugning fra *Suava*.

Der blev derefter afgivet Responsum af Professor ved den polytekniske Lærestalts Skibshygningsafdeling, Dr. techn. C. W. *Prohaska*, der erklærede, at den i Rettens Dom benægtede Sugevirkning efter Professorens Mening har været til Stede og har været Aarsagen til Kollisionen. Paa dette Grundlag rejste Københavns Mørtelværker civil Sag mod Svitzer, som krævedes dømt til at betale 34.602 Kr. (nemlig 4368 Kr. for Regning betalt til Københavns Havnevæsen, og Resten for Reparation af *Rolf* m. v.).

Retten afsagde Dom efter Paastand, idet man betragtede det som en uomstødelig Kendsgerning, at *Rolf* pludselig drejede Styrbord over, og at der er intet, som tyder paa, at denne Drejning skyldtes Vind, Vejr eller Strøm, saalidt som andre udefra kommende Forhold, ligesom Retten ej heller kan antage, at Aarsagen til Drejningen var Manøvrer ombord paa *Rolf* eller i det hele taget Fejl fra dette Skibs Side. Derimod findes det at maatte bebrejdes Føreren af *Suava*, at Overhalingen fandt Sted med saa ringe Afstand — ca. 5 Meter — mellem de to Skibe som sket. Endvidere finder Retten, at *Suava's* Fart under Passagen har været større end forsvarligt.

Svitzer appellerede til Højesteret, som fornylig har afsagt Dom i Sagen. I Højesterets Præmisser hedder det:

For Højesteret har Appellanten ikke villet bestride, at *Rolf's* Kollision med Brohovedet er forarsaget af den ved *Suava's* Overhaling af *Rolf* opstaaede Sugevirkning. Det tiltrædes, at *Suava's* Fører har handlet uforsvarligt ved under de foreliggende Omstændigheder at foretage Overhaling med for stor Fart i for kort Afstand fra *Rolf*. Da derhos den indtraadte Kollision ikke kan anses som en upaaaregnelig Følge af de af *Suava's* Fører begaaede Fejl, vil Dommen være at stadfæste.

Svitzer skal betale 5000 Kr. i Sagsomkostninger ved Sø og Handelsretten og 2000 Kr. ved Højesteret.

### Ændringer i Skibsregisteret

A/S N. C. Monberg, København. Bestyrelsen. Fratraadt: N. S. Monberg, A. S. Monberg og G. E. C. S. Monberg. Tiltraadt: Højesteretssagfører Hans Henrik Marcellus Bruun, København. og Direktør Kaj Nielsen, Springforbi. Direktionen. Fratraadt: G. E. S. Monberg. Tiltraadt: Dr. Ing. Jørgen Frederik Rüdinger, Hellerup.

J. Saabye & O. Lerche A/S, København. Bestyrelsen og Direktionen: J. Saabye er afgaaet ved Døden.

## Fiskekuttere — Trawler

Nogle nye eller brugte Fiskekuttere paa 100—200 H.K. og 1 Trawler købes pr. kontant.

**Kyhn . Vestergade 62 . Haderslev . Tlf. 37**

## En Lodsstilling

forventes at blive ledig ved henholdsvis Odense Fjord (Midskov), Svendborg Sund (Troense) og Tyborøn Lodserier og ønskes besat med en dertil kvalificeret Navigator mellem 25 og 37 Aar. Skriftlig Ansøgning bilagt med bekræftede Afskrifter af Eksamensbeviser, Skibsfører eller Styrmandsbevis og af eventuelle Forholdsattester modtages indtil den 15. Juli d.A. under Adresse: Lods-direktoratet, Overgaden o/V. 60., København K.

Der kan kun søges om én Lodsstilling i hver Ansøgning.

Lodsdirektoratet den 6. Juni 1946.

Aktieselskabet af 6. Februar 1943, København, har afhændet S/S Fornæs af København (OWOS) til A/S Dampskibsselskabet Dania, København.

H. A. C. N. Svenningsen, København, har afhændet S/S Teddy af København (OYAU) til et Partrederi, bestående af Dansk Rederiaktieselskab, København, og Skibsreder Knud Kauffeldt Nielsen, Rungsted. Til bestyrende Reder er valgt Skibsreder Svend Aage Hansen Lauritsen, Rungsted. Bestyrelsen for Dansk Rederiaktieselskab består af Landsretssagfører Knud Lausten Svendsen, København, Grosserer Georg Winchell Bøltern, København, Øjenlæge Alfred Beyer, Aabenraa, Kaptajn Hans Peter Lauritsen, Skærbæk, og Skibsreder Svend Aage Hansen Lauritsen, Rungsted. Skibets Navn er nu Delta, dets Hjemsted Rungsted.

Brutto- og Netto-Tonnagen for M/S Stensby af Kalvehave (OZZB) er nu henholdsvis 3962 og 2396 Tons.

### Ændringer i Aktieselskabsregisteret

»Aktieselskabet Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri« af København. Stamaktiekapitalen er opskrevet med 1.400.000 Kr. ved Overførelse af Aarsoverskudet i Medfør af Vedtægternes § 25. Den tegnede Aktiekapital udgør herefter 30.800.000 Kr., hvoraf 14.000.000 Kr. Stamaktiekapital, fordelt i Aktier paa 40, 200, 400 og 800 Kr. og 16.800.000 Kr. Præferenceaktiekapital, fordelt i Aktier paa 200, 500, 1000, 2000 og 4000 Kr. Aktiekapitalen er fuldt indbetalt. L. R. Schmidt er udtraadt af, og Professor Dr. polit. Carl Langballe Iversen, Ny Toldbodgade 49, København, er indtraadt i Bestyrelsen.

»Aktieselskabet Sydfyenske Dampskibsselskab« af Svendborg Medlemmer af Bestyrelsen C. O. Andersen og H. C. Christensen er afgaaet ved Døden. A. P. Grimstrup er udtraadt af, og Apoteker Axel Bauer, Rudkøbing, Købmand Jens Thomas Kristian Jensen, Marstal. Købmand William Melson Nielsen, Svendborg, er indtraadt i Bestyrelsen.

## Positionsliste pr. 11. Juni 1946

### C. K. Hansen

Dansborg ank. Takoradi 3.6., derefter U. S. A. — Ellensborg afg. Gdynia 9.6. til Odense, derefter Svendborg. — Frederiksborg ank. Hamburg 9.6., derefter Emden-Danmark. — Lilleborg ank. Hamburg 7.6., derefter Emden-Danmark. — Nordborg ank. Aalborg 20.3. — Silkeborg ank. Aabenraa 10.6., derefter Gefle-Middlesbrough. — Skodsborg pass. Visby 10.6. til Hamburg. — Søborg afg. Hamburg 7.6. til Emden-Danmark. — Taarnborg ank. Workington 10.6., derefter Casablanca-Danmark. — Uranienborg ank. Tarafa 6.6. — Ørneborg ank. Kbhvn. 9.6., derefter Emden-Danmark.

### D. F. D. S.

Alabama ank. Kbhvn. 7.6., afg. ca. 13.6. til Nr. Sundby. — Alexandra ank. London forv. 10. Juni. — Argentina ank. New York 10.6., derfra til Newport News. — Arizona ank. Kbhvn. 21.4. for Dokning. — Bolivia afg. Bahia 7.6. via Las Palmas til Danmark. — Brasilien afg. New York 2.6. til Kbhvn., Gdynia og Odense, ventes ank. Kbhvn. 20.6. — Delaware afg. Natal 4.6., ventes ank. Santos ca. 12.6., derfra via Madeira til Danmark. — Dronning Alexandrine ank. Reykjavik 10.6., afg. forv. 13.6. til Thorshavn-Kbhvn. — Egholm ank. Malaga 9.6. — Florida afg. Kbhvn. 11.6. til New York. — Frigga afg. Kbhvn. 11.6., fra Aarhus 13.6., fra Aalborg 14.6. til Hull. — Halfdan ank. Randers 9.6., derfra ca. 13.6. til Liverpool-Kbhvn.-Randers. — Harald

## Som SKIBSDRENG

eller lign. søger 19-aarig ung Mand Plads. Vil gerne paamønstre 8.-9. Juli, har Møllemskoleeksamen, gode Sprogkundskaber og vil helst sejle paa Udlandet. Oplysninger om Løn, Arbejdsforhold m.v. til Aage Meulengracht, c/o Jens Høegh, Ranum pr. Løgstør.

ank. Kbhvn. 6.6., fra Kbhvn. ca. 14.6. til Newport-Cardiff-Swansea-Kbhvn. — Hebe afg. Kbhvn. 8.6. til London. — Hindsholm ank. Manchester 9.6., derfra ca. 17.6. til Kbhvn.-Aalborg. — Hjortholm afg. Leixoes 9.6. til Lissabon. — Hroar ank. Kbhvn. 4.6., fra Kbhvn. 15.6. til Hull. — Ivar ank. Alexandria 8.6. — J. C. Jacobsen ank. Antwerpen forv. 10.6. — Jolantha ank. Kbhvn. 8.6., fra Kbhvn. ca. 15.6. til Vestnorge og retur. — Katholm ank. Antwerpen 8.6., derfra ca. 12.6. via Rotterdam til Kbhvn. og Odense. — Kentucky ank. Liverpool 4.6., derfra ca. 17.6. til Kbhvn. — Knud ank. Newport 11.6., afg. ca. 15.6. til Cardiff-Swansea-Kbhvn. — Kronprins Frederik fra Esbjerg Onsdag og Lørdag Kl. 19, fra Harwich Tirsdag og Fredag Kl. 13. — Louisiana afg. Las Palmas 1.6. til Porto Alegre Rosario og Montevideo. — Maine ank. Oslo 10.6., derfra forv. 11.6. til Kbhvn. og Gdynia. — Margrethe ank. London forv. 10.6. — Marocco afg. Leixoes forv. 6.6. til Kbhvn. — Paraguay afg. Bahia forv. 11.6. via Las Palmas til Danmark. — Rota ank. Odense 7.6., derfra 12.6., fra Aalborg 13.6. til Hull. — Saga ank. London 5.6., derfra ca. 12.6. via Hull til Kbhvn. — Skjold ank. Aalborg 7.6., derfra ca. 11.6. til London-Kbhvn. — Svanholm ank. Kbhvn. 6.6., fra Kbhvn. ca. 15.6. via Randers til London-Kbhvn. — Taarnholm afg. Manchester 5.6. til Kbhvn.-Randers. — Texas afg. Kbhvn. ca. 12.6. til Antwerpen og Levanten. — Thyra ank. Aarhus 9.6., fra Aarhus 13.6. til London. — Tula ank. Kbhvn. 9.6., fra Kbhvn. ca. 15.6. til Aarhus-Kbhvn. — Tyr ank. Grimsby 9.6., derfra ca. 11.-12.6. til Esbjerg. — Uffe ank. Antwerpen 6.6., derfra ca. 12.6. til Middelfart og Kbhvn. — Uruguay afg. Aalborg 8.6. via Las Palmas til Bahia og Santos. — Virginia afg. Glasgow ca. 11.6. til Alexandria.

### J. Lauritzen

Indian Reefer afg. New York ca. 12.6. til Antwerpen. — Argentinean Reefer ventes til Antwerpen 15.6. — Karla Dan pass. Panamakanalen 10.6. til Chile. — Lotta Dan afg. Callao 5.6. til Chile. — Laila Dan afg. New York ca. 12.6. til Chile. — Jutta Dan afg. Boston Mass. ca. 17.6. til New York. — Selma Dan pass. Panamakanalen 3.6. til New York. — Randa ank. Valparaiso 2.6., laster til U.S.A. — Laura Dan afg. Iviglut 3.6. til Kbhvn. og Gdansk. — Ulla afg. Svartvik 11.6. til Domsjø, derefter Italien. — Linda Dan ank. Stockholm 7.5. (Reparationer). — Jelva Lau ank. Antwerpen 8.6., laster til Finland. — Lilian ank. Emden 11.6., laster til Nykøbing F. — Anna Lau afg. Nyborg ca. 14.6. til Polen. — Inger Lau ank. Gdansk 11.6., laster til Danmark. — Nerma Lau afg. Emden ca. 12.6. til Nyborg. — Katja Lau ank. Malta 10.6. — Hedda Lau afg. Holbæk 13.6. til Polen. — Nancy Lau afg. Aarhus 12.6. til Polen. — Ninna Lau afg. Sønderborg 13.6. til Polen.

### Norden

Nordkap ligger ved New Foundland. — Nordkyn ligger i Malmø. — Nordfarer afg. Gibraltar 10.6. til Santos.

### Orient

Astoria ligger i Kbhvn. — Vestralia afg. Rio 6.6. til Buenos Aires.

### Ø. K.

Annam pass. Sokotra 30.5. til Singapore. — Asia forv. afgaa Gdynia 12.6. til Kbhvn., forv. ank. 13.6. — Erria afg. New York 7.6. til Plymouth. — Falstria pass. Peterhead 11.6. til Kbhvn., forv. ank. 13.6. — Fionia ank. Sydney 1.6. — India ank. Bahia Blanca 17.5., forv. afg. 13.6. til Rio Janeiro. — Java afg. St. Vincent 9.6. til Le Havre. — Jutlandia ank. New York 2.6. — Kina ank. Oslo 2.6. — Korea forv. ank. Woosung 10.6. — Lalandia ank. Galveston 1.6. — Malacca ank. Manila 2.6. — Manchuria ank. Antwerpen 4.6. — Meonia i Nakskov. — Mongolia afg. Saigon 8.6. til Kongsichang. — Selandia afg. Alexandria 10.6. til Port Said.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. B. EGGÉ

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør:

KAY JUNGEBERSEN

Telefon 'Central 17030

samt paa alle Postkontorer

# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

## ODENSE STAALSKIBSVÆRFT A/s

(Odense Steel Shipyard Ltd. A/s.)

TELEGR. STAALVÆRFT

TELF. ODENSE 1859

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 (2 LIN.) STATSTELEFON 21  
FORVALTEREN TELF. 1269

## A/s SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

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

» 2. » » » » 1000 » »

NYBYGNINGER

## Aalborg Værft A/s

SKIBS- MASKIN- OG  
KEDELREPARATION

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9



Viking  
Kompasser  
Viking  
Loddemaskiner  
Chronometre  
Sekstanter  
Marinekikkerter

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

**P**ENSIONS  
**F**ORSIKRINGS  
**A**NSTALTEN A/s



HAMMERENSGADE 6  
KØBENHAVN K. - C. 7809

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

## MONTANA A/s

IMPORT AF: KUL - KOKS - CINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K  
Telefon: 9246

Telegramadr.:  
MONTANAKUL

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

til INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDE  
Øresundsvej 141. Telefon 5601. København S.  
Amager 1483.

## AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

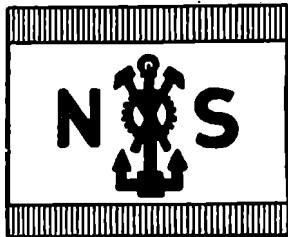
LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

## NORDHAVNS-VÆRFTET A/s

KØBENHAVN

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



## NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV • DANMARK  
NYBYGNINGER  
OG  
REPARATIONER

Beddinger for Skibe indtil 520' Længde  
Flydedok » » » 14500 Tons D.W.  
Ophalerbedding » » » 800 » »  
Telegram-Adr.: »SKIBSVÆRFT«. Telefon: STAT 3.

*Den* store Succes

**CARLSBERG  
GRAPE-TONIC**

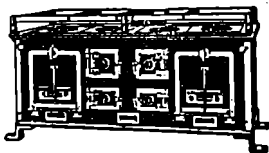


*Tegn Deres  
Forsikringer  
i*

## SKANDINAVIA

Kongens Nytorv 6, København K.  
Telefon Central 9316



**BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S**

HOLMBLADSGADE 47  
KØBENHAVN S.

*Kabys & Komfurer  
til Kul og Olie*

Forlang Katalog Tlt. C. 1630

A/S

**EM. Z. SVITZERS BJERGNINGS ENTREPRISE**

KVÆSTHUSGADE 1, KØBENHAVN K

TELEFON CENTRAL 5195  
UDENFOR KONTORTID CENTRAL 5195 A  
TELEGRAMADRESSE: SVITZERSALVAGE

Dampskibsaktieselskabet

**„Progress“**

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-Adr. »Martinson«

Telefon Central 12057

**DANSKE SKIBSMÆGLERE**

ASSENS

**ALFRED LARSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER  
ASSENS

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

KOLDING

**A. GJØRDING'S EFTF.**

SVANE & GJØRDING

Statsautoriserede Skibsmæglere

**KOLDING**

BEFRAGTNING ·· KLARERING ·· SPEDITION ·· ASSURANCE

AGENT FOR DEN KØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810—1811

BANDHOLM

**ALFR. HOVMAND**

SKIBSMÆGLER  
BANDHOLM

Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:  
»HOVMAND«

MARIAGER

**P. RUDBECK-LARSEN & MARIAGER**

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

*Statsautoriseret Skibsmægler*

Telf.: Cementcentralen Nr. 1

Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114

Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“

Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

FAABORG

**P. A. NIELSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLER  
BEFRAGTNINGSFORRETNING  
SPEDITION — ASSURANCE

**FAABORG**

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 606

NAKSKOV

**CASPER ANDRÉA'S EFTFLG.**

VED

HALFDAN RASMUSSEN  
STATSAUT. SKIBSMÆGLER

**NAKSKOV**

TELEGR.-ADR.: „ANDRÉA“ RIGSTELEFON NR. 7  
TELEFON NR. 108, 409 & 618

HOBRO

**CHR. RØRHOLM**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**HOBRO**

TELEFON 418

TELEGR. „RØRHOLM, HOBRO“

SVENDBORG

**E. W. v. d. HUDE & SØN**

Etableret 1852

A. THEJLL

Etableret 1852

Edsv. Skibsmæglere

**SVENDBORG**

Tlf: 25 (2 Lin.), 262

Stat 2.  
Privat 1030

Telegr.-Ad.

»Hudee.  
Svendborg

KALUNDBORG

**JØRGEN SCHULTZ**

Statsautoriseret Skibsmægler

**KALUNDBORG**

Lloyds Agent

TELEFON  
NO. 4. 601.

TLGR. ADR.  
SCHULTZ

**A. E. SØRENSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**SVENDBORG**

TELEGRAM-ADR.: SHIPPING  
THE BOE CODE

TELEFONER: 1151—955  
PRIVAT: 1551

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 24

FREDAG 21. JUNI 1946

53. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

60 AAR

I Dag, Fredag d. 21. Juni, fylder en af dansk Handels Førstemænd, Formanden for Grosserer-Societetets Komite, Grosserer Rudolph Schmidt, 60 Aar.

Grosserer Rudolph Schmidt er født i Nykøbing Falster men kom allerede som Dreng til København, og rejste efter udstaaet Skole- og Læretid til De Forenede Stater for videre Uddannelse. Fem Aar varede Opholdet i Staterne og ved Hjemkomsten til Danmark blev Grosserer Schmidt først Rejsende for Firmaet Bang og Pingel, for faa Aar senere at starte sit eget Firma. Dermed var Startskuddet givet til den straalende Karriere, der har ført Grosserer Rudolph Schmidt frem til den fremskudte Stilling indenfor dansk Handel, som han indehaver i Dag, en Stilling, der bevirker, at han om kort Tid rejser til Paris for at deltage i Det internationale Handelskammers Councilmøde, hvor vel navnlig Spørgsmaalet om Afskaffelse af Restriktionerne for den internationale Handel staar paa Dagsordenen.

At Grosserer Schmidt som Talsmand for den danske Handelsstand er en varm Tillhænger af Afskaffelsen af disse snærende Baand, fremgaar tydeligt af hans fornyligt fremsatte Udtalelser til Dagbladet Børsen, hvori det bl. a. hed:

Det er i hvert Fald min faste Overbevisning, at der er ingen anden Vej ud af de øjeblikkelige Vanskeligheder end Frihandelens Vej. Og jeg tror forøvrigt, at Begivenhederne — den faktiske Udvikling — meget let kan komme til at løbe fra Møder og Konferencer, fordi det simpelthen bliver nødvendigt at give frit Løb for den internationale Handel. Der er for mig ingen Tvivl om, at Mellemkrigstidens Isolation var Grundlaget for den sidste Krig. Et gunstigt Varsel er det da ogsaa, at det netop er i Amerika, at Kravet om friere Verdenshandel nu efter Krigen er blevet rejst. I U.S.A. er man blevet klar over, at Isolationismen ikke er holdbar. Verdens Folk er simpelthen nødt til at handle med hinanden. Verden er blevet lille, som det er sagt saa mange Gange før, men det tvinger os til at aabne Grænserne for hinanden.

### SEATTLE-KONFERENCEN

Paa den internationale Søfartskonference har man indgaaende drøftet Spørgsmaalet om Statsstøtte til Skibsfarten. Særlig fra skandinavisk Side blev der rettet Kritik mod Statsstøtten bl. a. saaledes som den praktiseres i de Forenede Stater. Den norske Regeringsdelegerede *Bjarne Didriksen* udtalte, at det var et Spørgsmaal om Liv og Død for Norge, at dets Handelsflaade bringes op paa sit gamle Niveau saa snart som muligt, og han understregede Betydningen af at oprette en international Søfartsordning, men advarede Konferencen imod at kræve Arbejdsforhold for Søfolkene, som de fleste Søfartslande ikke kunde acceptere.

Den af den engelske Unionsleder Jarmann foreslaaede Oprettelse af en international Skibsfartsmyndighed i Retning af UMA, støttedes af Italiens Delegerede, men blev skarpt imødegaaet bl. a. af de amerikanske Delegerede og af den norske Delegerede O. I. Loennechen, der ivrede imod, at Det internationale Arbejdsbureau gik ind for en saadan Tanke, som han mente laa udenfor Konferencens Virkeomraade.

### OMKRING EENGANGSSKATTEN

Folketingets Eengangsskatteudvalg modtog forskellige Deputationer, bl. a. fra Dansk Dampskibsrederiforening ved Formanden, Skibsreder Chr. Harhoff og Skibsreder A. P. Møller.

Skibsreder A. P. Møller gjorde indgaaende Rede for Skibsfartens Vilkaar ogsaa set i international Relation og krævede skattemæssig Hensyntagen til Skibsfartens store Skibstab under Krigen og de store Midler, den skal bruge til Genrejsning af den danske Handelsflaade. Han henviste i denne Forbindelse til, at i Sverige er der Skattefrihed for Skibs-Nybygninger, medens man her i Landet vil have Eengangsskatten udredt af Skibsfarten efter Opskrivning af Skibenes Værdi.

Erhvervenes Fællesudvalg om Skattespørgsmaal har ligeledes i en Henvendelse til Folketingets Eengangsskatteudvalg peget paa den Disfavorisering som Forslaget medfører for *Skibsfarten*, i Sammenligning med de andre Erhverv som Følge af de foreslaaede særlige Vurderingsregler for Skibe og fremhæver Nødvendigheden af, at Rederierhvervet faar Mulighed for at genopbygge dansk Skibsfart.

### 221 DANSKE FISKERE OMKOM UNDER KRIGEN

Vestjysk Fiskeriforening har afholdt Generalforsamling i Lemvig. Foruden Delegerede fra de forskellige Havne og Fiskepladser mellem Esbjerg og Hirtshals var indbudt en Række Repræsentanter for Rigsdagen, Fiskeridirektoratet og Fiskerierhvervet.

Mødet aabnedes af Formanden, Fiskeskipper *Laur. Thygesen*, Esbjerg, og paa hans Forslag vedtoges det at sende et Telegram til Kongen. Formanden aflagde derefter Beretning, der indlededes med, at man mindedes 47 Fiskere, der var omkommet ved Ulykker i Aarets Løb. Deraf skyldtes de 22 Krigsforlis. Det samlede Tab af danske Fiskere under Krigen kommer derved op paa 221, hvoraf 100 var hjemmehørende i Foreningens Omraade.

### SØSÆTNING

Nakskov Skibsværft søsatte fornylig et 8300 Tons N.d.w. Motorskib til Dampskibsselskabet »Norden«. Skibet er en aaben Shelterdækker med Hoveddimensionerne 390' × 56' 3" × 35' 6", og det har fem Lugger, som betjenes af ti 5 Tons Bomme og en 20 Tons Bom. Foran Maskinrummet er der Højtanke til Last af Spiseolie o. lign. Hovedmaskineriet bestaar af en 6-cyl. 4-Takts B. & W. Motor paa 2300 HK, der vil give Skibet en Fart af 12 Knob paa Last.

Ved Søsætningen, som forløb planmæssigt i Overværelse af Medlemmer af Værftets og »Norden«s Bestyrelse og Direktion samt Værftets Funktionærer og Arbejdere, fik Nybygningen Navnet »Norden«. Daabs-handlingen blev udført af Kammerherreinde Vest.

»Norden« er et Søsterskib til M.S. »Nordkyn« og er Nr. 2 i den Række af Skibe af denne Type, som Selskabet har bestilt hos Nakskov Skibsværft.

### KØBENHAVN-HELINGSFORS-RUTEN

Der har i nogen Tid været forhandlet mellem Det Forenede Dampskibs-Selskab og det finske Dampskibsselskab Finska Ångfartygs A/B om Genoptagelse af en regelmæssig og direkte Passagerforbindelse mellem København og Helsingfors.



Forhandlingerne er nu afsluttet med positivt Resultat, idet der er truffet Aftale mellem de to Selskaber om et Samarbejde paa den Maade, at de hver sætter et Passagerskib ind i en direkte Rute København—Helsingfors.

For D.F.D.S.' Vedkommende bliver det »A. P. Bernstorff«, der skal sejle paa denne Linie, medens Finske Ångfartygs A/B vil anvende Damperen »Arcturus«, der fra Tiden før Krigen er velkendt her i København. »Arcturus« har lige gennemgaaet en større Ombygning og er blevet istandsat og moderniseret.

Den nye Forbindelse vil blive ordnet paa den Maade, at der afgaar Skib baade fra København og Helsingfors hver Lørdag Kl. 12.

Første Afgang bliver Lørdag den 6. Juli med »A. P. Bernstorff« fra København og »Arcturus« fra Helsingfors. Rejsens Varighed bliver ca. 2 Døgn. »A. P. Bernstorff« laster og afgaar fra Larsens Plads, og »Arcturus« fra Banekaj i Frihavnen. Godsekspeditionen for de to Skibe er henholdsvis hos D.F.D.S. og Franck & Tobiesen. Billetter udstedes saavel af D.F.D.S. som Franck & Tobiesen samt Rejsebureauerne.

#### DANSKE REDERES RETSVÆRN

Danske Rederes Retstværn har udsendt sin Beretning og det foreløbige Regnskab for Aaret 1945, hvoraf det fremgaar, at Indtægterne inkl. Overførsel fra forrige Aar udgør ialt 475,046,71 Kr., hvoraf Overførslen fra forrige Aar andrager 383,798,14 Kr.

Af den ledsagende Beretning ses, at der pr. 1/1 1946 var tilmeldt 180 Skibe med ialt 498,912 Br. Tons mod 174 Skibe med 451,882 Br. Tons pr. 1/1 1945.

Af Statistikken over Sager fremgaar det, at der pr. 30. April 1946 er indgaaet 160 Sager med 184 Disputer, mens 106 Sager er afsluttet, ligesom der af Foreningen er indkasseret 719,760,36 Kr. Forøvrigt kan det nævnes, at der siden 1925 er indkasseret 18,079,536,98 Kr.

Pr. 30. April 1946 er der for Bestyrelsen forelagt 5 Sager for Bemyndigelse til Proces. Det kan i denne Forbindelse nævnes, at af samtlige til Proces siden 1925 forelagte Sager er 131 vundet, 48 tabt, 33 forligt, 15 opgivet, mens 12 endnu er løbende.

#### »SKANDINAVIA«

Forsikrings-Aktieselskabet »Skandinavia« holdt forleden Generalforsamling under Ledelse af Overretssagfører Jacob Winther. Formanden, Skipsreder Marius Nielsen aflagde Beretningen. Der siges i Beretningen, at det foreliggende Regnskab ikke kan bedømmes som normalt, da der efter Krigsafslutningen er indgaaet Afregninger, som ikke kunde naa frem i Krigens Tid, men samtidig er al Afregning fra Forretningsforbindelser i Central- og Sydeuropa standset.

Bruttopræmieindtægten udgjorde 52,9 Mill. Kr., hvoraf 11,3 Mill. Kr. er fra tidligere Aar. Præmieindtægten af selve Aargangen udgør saaledes 41,6 Mill. Kr. mod 47,1 Mill. Kr. i 1944. Nettopræmieindtægten udgjorde 28,9 Mill. Kr., heraf 6,6 Mill. Kr. fra tidligere Aar.

Driftsresultatet viser et Overskud paa 1,586,860 Kr. med en Overførsel fra forrige Aar paa 789,556 Kr., ialt 2,376,416 Kr.

Der foreslaas 8 pCt. Udbytte til Aktionærerne.

Med Hensyn til Fremtidsudgifterne kan jeg — sagede Formanden — først og fremmest oplyse, at det er lykkedes i stort Omfang at faa genoprettet Forbindelsen med de gamle engelske Forretningsvenner, men iøvrigt er det i Betragtning af de usikre Forhold, som eksisterer paa mange Omraader, vanskeligt at danne sig en nogenlunde sikker Mening om, hvorledes Forretningen vil forløbe i indeværende eller i kommende Aar. Jeg tror, vi maa nøjes med at udtale Haabet om, at en Virksomhed som denne, der

indtjener betydelige Midler i fremmed Valuta, vil faa en Mulighed for ogsaa i Fremtiden at fortsætte sin hidtil gennemførte sunde Udvikling.

Fra Aktionærside takkede Grosserer Oskar Wesche Ledelsen, specielt Direktionen, for det smukke Regnskabsresultat. Til Slut genvalgtes til Medlemmer af Bestyrelsen Direktør Jens Christensen og Direktør Hans Houmann.

#### VERDENS TANKSKIBSFLAADE

Davies & Newman, Ltd., har udarbejdet en Statistik over Verdens Tankskibstonnage pr. 1. Maj 1946 sammenlignet med Tonnagen pr. 1. Juli 1939. Tallene gælder Tonnage over 1000 Tons Brutto og medtager ikke Hvalolieraffinaderier.

Tallene er som følger:

1. Juli 1939:	
U.S.A. ....	4,601,000
Andre Nationer .....	11,477,000
Ialt .....	16,078,000

1. Maj 1946 (færdig Tonnage):	
U.S.A. ....	13,828,000
Storbritannien .....	4,403,000
Norge .....	2,011,000
Panama .....	807,000
Holland .....	512,000
Sverige .....	353,000
Rusland .....	233,000
Frankrig .....	205,000
Spanien .....	193,000
Italien .....	162,000
Argentina .....	136,000
Danmark .....	120,000
Andre Nationer .....	418,000
Ialt .....	23,381,000
Foregelse .....	7,303,000

#### Anslaaet Tonnage u. B.:

1. Maj 1946:	
Skandinavien .....	540,000
Storbritannien .....	470,000
U.S.A. ....	79,000
Andre Nationer .....	140,000
Ialt .....	1,229,000

#### DEN FRANSEKE HANDELSFLAADE

Genopbygningen af den franske Handelsflaade er kommet et godt Stykke frem ved et fornylig afsluttet Køb af 75 amerikanske »Liberty«-Skibe, hvorved den disponible franske Tonnage er kommet op paa 2,110,000 Tons mod de ca. 3,000,000 Tons, der stod til Raadighed før Krigen. Af de ca. 2 Mill. Tons, der nu raades over, generhvervedes de 850,000 Tons straks efter Befrielsen, mens 450,000 Tons er købt eller genfundet senere, 60,000 Tons er tidligere tysk Tonnage og udgør Frankrigs Andel i de tyske Erstatninger, medens de nu indkøbte 75 »Liberty«-Skibe repræsenterer de resterende 750,000 Tons.

Hertil kommer saa, paa længere Sigt, det af Regeringen planlagte Nybygningsprogram, der forudser Anskaffelsen af mellem 300—400,000 Tons om Aaret i Tiden mellem 1947 og 1950, altsaa rundt regnet 1 Mill. Tons, saa den franske Handelsflaade ved Udgangen af 1950 vil bestaa af 3,110,000 Tons, altsaa lidt mere end i 1939.

Imidlertid vil en Del af denne Flaade bestaa dels af ældre vel nærmest forældede Skibe, og dels af de 75 »Liberty«-Skibe, der er temmelig dyre i Driften, for langsomme og bygget med en relativ kort Levetid for Øje. Mange franske Shippingkredse har da ogsaa næret Frygt for, at Købet af disse Skibe skulde vise sig at være en Hemske for en rationel Genopbygning af

## Ugens Fragtberetning.

Fragtmarkederne har heller ikke i den forløbne Uge vist større Udsving, men der er i det store og hele en jævn Tilgang af Ordre, saaledes at Tendensen praktisk talt overalt maa betegnes som tilfredsstillende.

Befragterne er nu meget interesserede i Kul-tonnage fra Hampton Roads, og til europæiske Destinationer noteres der f. Eks. op til 9000 ts. Philadelphia/Lissabon \$10.50 eller lignende fra U.S. Gulf til \$11.50, yderligere noteres 4/5 Ladninger New York/Charleston range til 1 Havn Belgien, hvorfor Befragterne udbeder bedste Anstilling for Juli Lastning. Fra Philadelphia til Santos noteres any size, Juni \$8.75 og lignende Ladning til Rio Grande de Sul indikerer \$10.50. Sulphur kan stadig gøres og til Eks. noteres der \$11.- U.S. Gulf/Antwerpen per Juli. Tonnage kan stadig placeres for Sukker fra Cuba og for Juli Lastning noteres 20.000 ts. til Bordeaux/Dunkirk range \$14.25 per Ton.

River Plate ligger stadig uændret med fast Tendens og den franske Regering er fortsat interesseret i Tonnage for Juni/Juli/August fra n.a. San Lorenzo til Bordeaux/Dunkirk range til 88/9d. Til Sydamerika søges 5000 Tonner til 80/- for Juli Lastning med Kul som Returladning til 50/-. Fra River Plate til Shanghai kan tages 85/9000 Tonner, Juni evt. Juli Lastning for ca. 4000 ts. Ris og Restladning Hvede for hvilket der noteres 120/-, forsøger 125/-.

Pacific er stadig uden større Aktivitet og Østen dækkes fortsat næsten udelukkende med Rutebaade. Der er sluttet Panama Tonnage for 7.500 ts. Kul, Pearl Harbour/Shanghai til \$15.50 fio og om 2/3 Uger ventes Befragterne atter at være aabne for Tonnage til at dække ca. 20.000 Tons. Fra Hampton Roads noteres \$18.-, forsøger 20.- for any size-Kul til 2 Pladser Nordsiden Java, Juni/Juli Lastning.

Af yderligere forskellige Ordre noteres i Øjeblikket t. Eks. 8000 Tonner fra 2/3 Pladser Guadeloupe el. Martinique til Casablanca l. 1. Bordeaux/Dunkirk

(hovedsagelig Sukker & Rom) per 1/15. Aug. og senere, Befragterne udbeder billigste Anstilling og forsøger at ordne Del af Fragten i Dollars. For Cement fra Gdynia til Basra søges 6/7000 Tonner per primo Juli og for Kork kan tages en Baad paa 400/450.000 bale fra Lissabon for 1000 ts. til Wilmington kombineret med 800 ts. fra Casablanca primo August, Ide \$21.-. For Generals anvendes 7/8000 Tonner fra Antwerpen til 4 Havne Brasilien og River Plate per ult. Juni, for hvilket der noteres 35/- fio. En 7/9000 Tonner søges ogsaa for generals fra Marseilles til Saigon og her indikeres 125/- per 100 cbft. bale fio.

De europæiske Markeder er fortsat aktive f. Eks. er der betalt 70/- fra Sfax til Finland for Fosfat i Sække ganske vist med langsom Ekspedition. Fra Huelva kan placeres Tonnage op til 8000 ts. til Rotterdam el. Antwerpen til 30/- med 800/1500 fri Losning og for Fosfat fra Casablanca kan gøres optil ca. 7000 ts. til Havre el. Calais til 32/6d. 7000 ts. Fosfat Sfax/Calais noteres til 37/6 med 1500/750 frit om Bord/og fri Losning.

Kulmarkedet til Danmark har som sædvanlig taget en Del Tonnage, for de større Baades Vedkommende hovedsageligt til Maksimalraterne. Nogle danske Baade har ogsaa fundet Beskæftigelse med Kul fra Polen til Finland og derfra har været gennemført 24 Kr. fio med frie Udgifter i Polen, dog er de seneste Afslutninger foretaget til 23 Kr., og det vil sandsynligvis være svært at faa denne Rate op igen, idet engelsk Tonnage er begyndt at konkurrere i denne trade og er afsluttet til omkring 21/-. Udgaende fra Finland er en Del danske Baade sluttet med Props til Ghent til 142/6 fra Vestfinland og 145/- fra Nordfinland.

Timechartermarkedet er fortsat fast, der cirkulerer mange Ordre for næsten enhver Størrelse baade for Regerings- og privat Regning. De noterede Rater er uforandrede omkring 20/- for større Dampertonnage.

Handelsflaaden, men det er dog utvivlsomt retfærdiggjort af følgende Kendsgerninger: 130 amerikanske »Liberty«-Skibe er i Øjeblikket beskæftiget med at transportere Varer fra Amerika til Frankrig som et Led i dette Lands femaarige Genopbygningsplan. Hver transatlantisk Rejse koster omkring 150.000 Dollars, og det er bydende nødvendigt for Landet at reducere denne Valutatapning saa meget som muligt. Et af Midlerne hertil er at købe Skibene, der koster 560.000 Dollars Stykket, eller kun fire Gange saa meget som Omkostningerne ved een enkelt Rejse.

Man kan diskutere om, hvorvidt denne Pris er høj eller lav. Den er lav i Forhold til, hvad Skibene har kostet at bygge, og høj i Forhold til, hvad de vil være værd om relativ kort Tid, fordi der er saa mange af dem, men hertil kommer et Moment af stor Betydning, idet Købet af dem sætter Frankrig i Stand til at beskæftige op til en Trediedel af sine hidtil arbejdsløse Søfolk. Mellem 7000 og 8000 Sømænd gaar i Øjeblikket ledige i franske Havne og »venter paa Skib«. De modtager hver Halvdelen af deres Hyre i Understøttelse, hvad der hverken er til Gavn for dem eller for Samfundet. Dette alvorlige Problem vil for en Del kunne klares, naar om faa Uger de 75 »Liberty«-Skibe kommer i Fart under fransk Flag.

Samtidig med dette store Skibskøb ordnedes forøvrigt det fransk-amerikanske Mellemværende angaaende Erstatningen for de franske Skibe, som U.S.A. beslaglagde under Krigen, idet Frankrig vil faa udbetalt 17,500,000 Dollars heri indbefattet Erstatningen for Atlanterhavslinieren *Normandie*.

Overdragelsen af den tidligere tyske, 50,000 Tons store Atlanterhavsliner *Europa* har derimod ingen Forbindelse med den nu indgaaede fransk-amerikanske Overenskomst. *Europa*, der skal indgaa i Compagnie Générale Transatlantiques Flaade, forventes at kunne indsættes paa Ruten Frankrig-New York i Begyndelsen af September Maaned i Aar sammen med *Ile de France*, der i Øjeblikket er i Færd med at repatriere franske Familier fra Saigon, og *De Grasse*, der ligger til Reparation i St. Nazaire, og som først forventes at være klar i Slutningen af dette Aar.

### FØRSTE TYRKISKE SKIB TIL U.S.A.

Forleden Dag ankom s.s. *Bakir* til New York som det første tyrkiske Skib, der anløb en U.S.A.-Havn i de sidste 26 Aar.

*Bakir*, der foruden en Last hovedsagelig bestaaende af Kobber og Figener, havde talrige Passagerer, deriblandt 130 Studenter, om Bord, er det første tyrkiske Handelsskib, der har gennemført en direkte Passager- og Lastfart mellem Tyrkiet og U.S.A. Det drives af den tyrkiske Regering.

Et Medlem af den tyrkiske Indkøbskommission, der i Øjeblikket befinder sig i de Forenede Stater, udtalte ved denne Lejlighed, at Parten mellem hans Land og Staterne vilde blive forøget, hvis *Bakirs* Togt viste sig at være fordelagtigt. Fremtidige Ladninger vil komme til at bestaa af Oliven, Bomuld, Chrom og Tobak. Det forventes, at der alene af Tobak vil blive sendt for 30 Mill. Dollars til U.S.A. dette Aar om Bord i tyrkiske Skibe.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### D.F.D.S. udvider Ruterne

D.F.D.S.s Motorskib »Kronprins Olav«, der efter den tyske Kapitulation blev indsat paa Troppetransport mellem England og Frankrig, har i de sidste tre—fire Maaneder været i Dok paa Helsingør Skibsværft. Den er nu færdig herfra og indsættes paa sin oprindelige Rute: København—Oslo. Skibet afgaar fra Larsens Plads Kl. 16 Mandag, Onsdag og Lørdag. »København« og »Fredrikshavn«, der hidtil har besørgt Sejladserne paa Oslo, tages herefter ud af Ruten.

Den gamle Landbrugseksport-Rute mellem Esbjerg og Grimsby, der før Krigen var stærkt trafikeret, vil nu blive genaabnet, idet D.F.D.S.'s Damper »Rota« førstkommande Fredag bliver indsat i en ugentlig Rute mellem Esbjerg og Grimsby.

D.F.D.S., der for nogen Tid siden indstillede Ruten Esbjerg—Antwerpen, vil nu genaabne denne Rute. Det sker Mandag den 24. ds., og det bliver Damperen »Tyr«, der indsættes paa Ruten. Det er Selskabets Haab, at Damperen kan holde Ugetur med Afsejling fra Esbjerg til Antwerpen hver Mandag Eftermiddag. Skibet medtager ikke Passagerer.

### Brand hos B. & W.

En voldsom Brand opstod forleden Dag i et 10,000 Tons stort Motorskib »Kurland«, der laa til Reparation ved Burmeister & Wains Skibsværft ved Refshaleøen. Det er et af de Skibe, som har tilhørt Tyskerne, og det var endnu forsynet med Camouflage-Farver. Ilden, der menes opstaaet fra en Fræselampe, bredte sig til Skotterne og en Olietank, og Brandvæsenet mødte med stor Udrykning. Ogsaa Havnevæsenet deltog med Patrouillebaaden i Slukningsarbejdet. Henimod Aften blev man Herre over Ilden, der dog stadig ulmede i Korkisoleringen, og saavel Brandvæsenet som Havnevæsenet havde Vagt ved Motorskibet.

### To Svitzer-Skibe hjemme igen

Svitzers Bjergningsdamper »Protector« er vendt tilbage til Danmark efter 35 Aars Fravær. Den kom fra Røde Havet via England og havde den anden Bjergningsdamper »Valkyrien« paa Slæb. Besætningen var meget broget, idet den gamle Besætning, der ikke havde set Danmark og deres Familier i 7 lange Aar, var blandet med brune Arabere og kulsorte Somaliegere.

De to Svitzer-Baade har øvet en storartet Indsats under Krigen paa allieret Side, idet de har arbejdet i Middelhavet, Rødehavet og det indiske Ocean.

### S.S. Laura Dan hjemme igen

Rederiet J. Lauritzens s.s. »Laura Dan« (2200 Tons d.w.) kom hjem d. 17. Juni for første Gang efter Krigen. Skibet kom fra Ivigtut med 900 Tons Kryolit til Danmark og 750 Tons Saltfisk i Baller til UNRRA i Danzig.

### Fra svenske Værfter

D. 14. Juni søsattes ved Gøtaverken et 7450 Tons d.w. Lastmotorskib til Svenska Ostasiatiska Kompaniet. Skibet, der i Daaben fik Navnet *Hainan*, er et Søsterskib til m.s. *Bataan*, der for nogle Maaneder siden blev søsat fra samme Værft til samme Rederi.

De to Søsterskibe er en yderligere Udvikling af den Skibstype, der repræsenteres af *Travancore* og andre Skibe, som Værftet har bygget i de senere Aar. De to nye Skibe skal være hurtigere end Forgængerne og bliver derfor udrustet med kraftigere Motorer, Liniere er desuden noget skarpere, ligesom Skibene er noget længere end tidligere Skibe. Hoveddimensionerne er forøvrigt: Længde 461' 6", Bredden 58' 6", Dybde til Shelterdæk 36'. Midteldybgaende paa Sommerribord er 24'.

*Hainan* har ligesom *Bataan* svejset Yderklædning, ligesom ogsaa Dæk, Skodder og Dækshuse er svejsede.

Skibet bliver foruden med almindelige Lastrum udstyret med to store Kølelastrum, i hvilke Temperaturen skal kunne holdes nede paa minus 12 Celsius selv i tropiske Farvande. Af øvrige Arrangementer kan nævnes den automatiske Nødbelysning, der træder i Virksomhed i samme Øjeblik den almindelige Belysning svigter. Nødbelysningen

bliver installeret i alle Gange om Bord i Maskinrummet og ved Redningsbaadene.

Skibet er indrettet til at medtage et vist Antal Passagerer for hvem der findes en smukt udstyret Passagerafdeling, ligesom Officers- og Mandkabsbeboelsen er rummelig og velindrettet. Samtlige Kamre bliver forsynet med en mekanisk Ventilation, hvorved den friske Luft kan opvarmes om nødvendig. Den Luft, der tilføres Skibets Indre, passerer først et Filter, hvor den renses for den Sod og Røg, der saa ofte forekommer i Havnene.

Skibets Hovedmaskineri bestaar af en 9-cylindret, enkeltvirkende, 2-Takts Dieselmotor af Gøtaverkens Konstruktion. Motoren har en Cylinderdiameter paa 680 mm, og Slaglængden er 1500 mm. Med 112 O/M udvikler Motoren 8300 IHK.

### A. E. Sørensens Rederier

H. C. Christensens Staalskibsværft i Marstal har modtaget Ordre paa et 650 Tons Motorskib til A. E. Sørensens Rederier i Svendborg. Skibet skal bygges ved Staalskibsværftets Nordre Værft, der atter tages i Brug, idet der ikke har været bygget nye Skibe der siden Motorfærgen »Ellen« i 1933.

### Nye engelske Ruter

Det kendte Belfast-Rederi H. P. Lenaghan agter at aabne to nye Stykgodsruiter, den ene fra Bristol til Havne i Biscayabugten samt i Spanien og Portugal med Kul paa Udrejsten og Malm paa Hjemrejsen, mens den anden Rute skal gaa fra Firth of Forth til Danmark, Sverige og Finland, idet Returlasten fra Sverige og Finland bl. a. omfatter Papirmasse.

## PERSONALIA

### 70 Aar

Tirsdag d. 18. Juni fyldte tidl. Fører i D.S.B., Kaptajn G. *Blaabjerg* 70 Aar. Kaptajn *Blaabjerg* pensioneredes 1942 og er nu bosiddende i Korsør.

### 60 Aar

Torsdag d. 20. Juni fyldte tidligere Fører i D/S »Orion«, Kaptajn L. *Lorentsen* 60 Aar. Kaptajn *Lorentsen* gik i Land 1941.

### 50 Aar

Onsdag d. 19. Juni fyldte Fører i D/S »Heimdal«, Kaptajn E. V. *Christiansen* 50 Aar. Kaptajn *Christiansen* er hjemme for Tiden og er bosiddende i Bandholm.

### TIL ABONNENTERNE

Det er med stor Beklagelse, Dansk Søfarts Tidende maa meddele sine Abonnenter, at Abonnementsprisen fra og med Juli Kvartal i Aar maa forhøjes fra Kr. 4,00 til Kr. 5,00 pr. Kvartal.

Aarsagen til denne Prisforhøjelse — forøvrigt den første siden 1924 — maa søges i de saa stærkt stigende Fremstillingsomkostninger. Saaledes er Prisen paa Papir, Trykning m. v. steget med ikke mindre end 65 pCt. alene siden 1939, og Dansk Søfarts Tidende ser sig derfor nødsaget til, vel nok som et af de sidste Blade, at følge Trop med den almindelige Prisstigning.

## SKIBSSKRUER

af

Bronce, Staal og Støbejern

## SV. DYHR

Øresundsvej 140

København S

Telefon: C. 8901

## S. A. THE ENGINEERING CO.

### Skibsreparationer

10, Rue des Indes  
Telegr. Adr.: Engineering

ANTWERPEN  
Tlf. 359 90 & 342 07



— De er vel nok blevet høje i Hatten paa Marianna siden hun er blevet malet med HEMPEL's Farver.

## Positionsliste pr. 18. Juni 1946

### Dannebrog

*Dansborg* afg. Takoradi 16.6. til Norfolk. — *Ellensborg* ank. Svendborg 14.6. — *Frederiksborg* ank. Emden 15.6., laster for Danmark, Kbhvn. — *Lilleborg* ank. Kbhvn. 16.6., derefter Horsens/Kbhvn. — *Nordborg* ank. Aalborg 20.3. — *Silkeborg* pass. Kbhvn. 17.6. til Gefle. — *Skodsborg* ank. Emden 16.6., laster for Danmark, Fredericia. — *Søborg* ank. Horsens 17.6., derefter Vejle/Kbhvn. — *Taarnborg* pass. Barry 18.6. til Casablanca. — *Uranienborg* afg. Tarafa 13.6. til New York. — *Ørneborg* afg. Emden 18.6. til Frederikshavn.

### Det Dansk-Franske D/S

*Blekinge* ventes til Halland 19.6. — *Bornholm* ligger i Helsingør. — *Halland* afg. Reykjavik 12.6. til Canada. — *Skaane* ligger i Stockholm. — *Slesvig* ligger i Østen.

### D. D. P. A.

*Christian Holm* ank. Kbhvn. 18.6. — *Esso Nyborg* ventes til Nyborg 22.6. — *Scandia* ank. Aruba 16.6.

### Det Danske Kulkompagni

*Ivan Kondrup* ank. Gdynia 15.6. — *Wm. Th. Malling* ank. Emden 14.6.

### D. F. D. S.

*Alabama* ank. Nr. Sundby 16.6., afg. ca. 19.6. til Alexandria. — *Alexandra* ank. Aarhus 17.6. Derfra ca. 21.6. til Hull. — *Argentina* ank. Newport News 12.6., derfra forv. 20.6. til New York. Fra New York ca. 25.6. til Oslo, Kbh. og Gdynia. — *Arizona* ank. Kbhvn. 21.4. for Dokning. — *Bolivia* afg. Bahia 7.6. via Las Palmas til Kbhvn., ventes ank. Las Palmas 18.6. — *Brasilien* afg. New York 2.6. til Kbhvn., Gdynia og Odense. Ventes ank. Kbhvn. 20.6. — *Delaware* ank. Santos 12.6., derfra ca. 24.6. via Madeira til Danmark. — *Dronning Alexandrine* ank. Kbhvn. 18.6. Afgaar 22.6. til Thorshavn-Reykjavik. — *Egholm* afg. Lissabon 15.6. til Kbhvn. — *Florida* afg. Kbhvn. 11.6. til New York og Newport News. — *Frigga* afg. Aalborg 15.6. til Hull. — *Halldan* afg. Randers 13.6. til Liverpool-Kbh./Randers. — *Harald* afg. Kbhvn. 15.6. til Newport/Cardiff/Swansea-Kbhvn. — *Hebe* afg. 15.6. fra Grimsby til Odense. Fra Odense 20.6. Fra Aalborg 21.6. til Leith. — *Hindsholm* ank. Manchester 9.6. Derfra ca. 18.6. til Kbhvn./Aalborg. — *Hjortholm* afg. Casablanca 15.6. til Tanger Oran, Algier og Tunis. — *Hroar* afg. Kbhvn. 16.6. til Hull. — *Ivar* ank. Port Said 15.6. Afg. ca. 17.6. til Cypern. — *J. C. Jacobsen* ank. Middelfart 18.6., derfra ca. 18.6. til Kbhvn. — *Jolantha* afg. Christianssand 17.6. via Kragere til Trondhjem. — *Katholm* afg. Rotterdam 18.6. til Kbhvn.

og Odense. — *Kentucky* afg. Liverpool 15.6. til Kbhvn. — *Knud* ank. Cardiff 15.6., derfra ca. 18.6. til Swansea-Kbh. — *Kronprins Frederik* fra Esbjerg Onsdag og Lørdag Kl. 19. Fra Harwich Tirsdag og Fredag Kl. 13. — *Louisiana* afg. Las Palmas 1.6. til Porto Alegre Rosario og Montevideo. Forv. Ank. Porto Alegre 19.6. — *Maine* ank. Gdynia 16.6. Afg. ca. 20.6. til Kbhvn. — *Margrethe* afg. Immingham 17.6. til Aarhus. — *Marocco* ank. Kbhvn. 12.6. Afg. ca. 19.6. til Horsens, Antwerpen og Middelhavet. — *Paraguay* afg. Bahia 11.6. via Las Palmas til Kbhvn. Forv. Ank. Las Palmas 21.6. — *Rota* afg. Aalborg 13.6. til Hull, derfra ca. 19.6. i Ballast til Esbjerg. — *Saga* ank. Hull 14.6., derfra ca. 18.6. til Kbhvn. — *Skjold* ank. London 16.6., derfra ca. 20.6. til Kbhvn. — *Svanholm* ank. Kbhvn. 6.6. Fra Kbhvn. ca. 20.6. via Randers til London-Kbhvn. — *Taarnholm* ank. Kbhvn. 12.6. Fra Kbhvn. ca. 19.6. til Randers-Manchester. — *Texas* ank. Antwerpen 16.6., derfra til Levanten via Lissabon. — *Thyra* afg. Aarhus 13.6. til London ank. 17.6. — *Tula* ank. Aarhus 14.6., derfra ca. 18.6. via Kbhvn. til Rotterdam og Antwerpen. — *Tyr* afg. Esbjerg 15.6. til Grimsby, derfra forv. 18.6. til Esbjerg. Fra Esbjerg 24.6. til Antwerpen. — *Uffe* ank. Middelfart 17.6., derfra ca. 18.6. til Kbhvn. — *Uruguay* afg. Aalborg 8.6. Afgik Las Palmas 16.6. til Bahia og Santos. — *Virginia* afg. Glasgow 12.6. til Alexandria, pass. Sct. Vincent 17.6.

### J. Lauritzen

*Indian Reefer* ank. Antwerpen ca. 23.6. — *Argentinean Reefer* afg. Antwerpen ca. 20.6. til New York. — *Karla Dan* afg. Buenaventura 17.6. paa Vej til Chile. — *Lotta Dan* ank. Valparaiso 13.6., laster til U.S.A. — *Laila Dan* afg. New York 13.6. til Chile. — *Jutta Dan* afg. Boston Mass. 15.6. til New York. — *Selma Dan* ank. Havana 16.6. paa Vej til New York. — *Randa* afg. Tocopilla 18.6. til New York. — *Laura Dan* ank. Kbhvn. 17.6., derefter Gdansk. — *Ulla* ank. Immingham ca. 19.6. paa Vej til Italien. — *Jelva Lau* pass. Gedser Red 18.6. undervejs til Helsingfors. — *Lilian* afg. Nykøbing F. 10.6. til Iggesund. — *Anna Lau* ank. Gdansk 17.6., laster til Danmark. — *Inger Lau* ank. Aalborg 18.6., derefter til Polen. — *Nerma Lau* afg. Nyborg 19.6. til Göteborg. — *Katja Lau* afg. Malta 14.6. til Torreveja. — *Hedda Lau* afg. Gdansk 18.6. til Sydfinland. — *Nancy Lau* afg. Gdynia ca. 19.6. til Danmark. — *Ninna Lau* afg. Gdansk ca. 19.6. til Helsingør. — *Linda Dan* ank. Stockholm 7.5. (Repationer).

### Myren

*Asbjørn* ank. New Foundland 16.6., derfra til Odense. — *Astrid* afg. Emden 18.6. til Aalborg. — *Birthe* ank. Helsingfors 17.6., derfra til Belgien. — *Chr. Sass* afg. Montreal 16.6. til Triest. — *Clara* ank. Brahestad, Nordfinland, 13.6., derfra til Belgien. — *Stal* ank. Swansea 19.6., derfra til Halifax.

### Navitas

*Navitas* lossere i Calais, derfra Le Havre/Aalborg.

### Norden

*Nordfarer* afg. Gibraltar 10.6. til Nicotera. — *Nordkap* afg. St. John's 18.6. til Tyskland. — *Nordkyn* ank. Stockholm 19.6.

### Orient

*Vestralia* ank. Buenos Aires 11.6. — *Astoria* afg. Kbhvn. 18.6. til Kristianssand.

### Vendila

*Svend Pii* afg. Luleaa 19.6. til Tyskland.

### Ø. K.

*Annam* forv. afg. Singapore 17.6. til Manila. — *Asia* ank. Kbhvn. 13.6. — *Erria* afg. Plymouth 17.6. til Genoa. — *Falstria* ank. Gdynia 15.6. — *Fionia* afg. Sydney 15.6. til Fremantle. — *India* afg. Bahia Blanca 17.6. til Rio de Janeiro. — *Java* pass. Ushant 18.6. til Le Havre. — *Jutlandia* afg. New York 14.6. til Kbhvn. — *Kina* ank. Oslo 2.6. — *Korea* ank. Woosung 10.6. — *Lalandia* afg. Galveston 15.6. til Bremen, via Southampton. — *Malacca* afg. Manila 15.6. til Cebu. — *Manchuria* ank. Rotterdam 16.6. — *Meonia* i Nakskov. — *Mongolia* forv. afg. Kolsichang 18.6. til Singapore. — *Selandia* afg. Aden 17.6. til Colombo.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. B. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33, KØBENHAVN K

Abonnement

Udlandet Kr. 21,00 pr. Aar

Redaktør:

KAY JUNGEBSEN

Telefon \*Central 17030

samt paa alle Postkontorer

# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

NYBYGNINGER

SKIBS- MASKIN- OG  
KEDELREPARATION

## Aalborg Værft A/S

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

# SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY  
HYRE-&EFFEKTORSIKRING  
STRIKEFORSIKRING

Amallegade 33  
KØBENHAVN

Tlf. 18.861

# PENSIONS FORSIKRINGS ANSTALTEN A/S



HAMMERENSGADE 6  
KØBENHAVN K. - C. 7809

## 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

## DANSKE LLOYD

Holmens Kanal 42

## NORDHAVNS-VÆRFTET A/S

KØBENHAVN

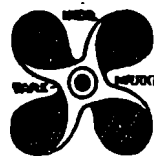
REDERI, OG HANDELSSELSKABET

## MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - CINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K  
Telefon: 9246

Telegramadr.:  
MONTANAKUL



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

til INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDE

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

# 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 for Skibe indtil 520' Længde  
Flydedok » » » 14500 Tons D.W.  
Ophalerbedding » » 800 » »  
Telegram-Adr.: »SKIBSVÆRFT«. Telefon: STAT 3.

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




Tegn Deres  
Forsikringer  
i  
**SKANDINAVIA**  
Kongens Nytorv 6, København K.  
Telefon Central 9316

## Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

By:		Telegramadresse:
Aarhus	Aarhus Stevedore Compagni Direktor L. Mikkelsen	Labore
Nyborg	Foreningens Formand Mammen & Drescher Direktor Math. Møller	Spedition
København	Næstformand og Kasserer Hans Brandt Medlem af Bestyrelsen	
Aalborg	Stevedorekompagniet	Dispatch
Aarhus	Hassing & Drescher	
Esbjerg	Stevedore-Kompagniet A/S	Stevedore
Frederikshavn	Binar Sørensen	
Holbæk	S. J. Sørensen	
Horsens	Søren Andersen	Stevedoring
Kallundborg	Jørgen Schultz	Schultz
Korsør	Arbejdsgivernes Stevedor-Kontor	
København	Holger Jørgensen Skjold Andersen	Oldstevedore
—	Københavns Stevedore Comp.	
—	Jullus Nielsen's Stevedoreforretning A/S	
Nakskov	Halfdan Rasmussen	Andrea
Nyborg	Henrik Basballe	Basballe
N. Sundby	Henry Petersen	
Odense	Simonsen og Møller	
Randers	S. Christoffersen & Co.	
Vejle	Vejle Stevedoreforretning v. Kaptajn Thygesen	

## DANSKE HAVNE

## KØBENHAVN

**Vanddybder:** Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Langølnickajen 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 3,2 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Teglhølmolen 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnesiden 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Register-tonnagen + 12 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Sejlfartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 6 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bojer, Pæle eller ved andet 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.

**Modereret Fartsafgift:** for Rute-fartøjer og reparerende Fartøjer m. m.

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

**Ingen Lodstvang.** Lodspenge betales efter Skibets Brutto-tonnage, Dybgaaende og den Distance, der lods og er meget moderat. Der er Sommer- og Vintertakst.

**Losning og Ladning.** I Frihavnen besorges Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet). Toldhavnen. Tordokke for Skibe op til ca. 158 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 13,800 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatisk Kornlossapparater, 2 flydende Kraner til Loft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Loft af 75 Tons (Orlogsværft), 7 faste Kraner til Loft indtil 25 Tons samt 2 private, faste Kraner (Burmester & Wain) til Loft indtil 100 Tons.

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

## FREDERIKSHAVN

Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 m; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 m. Havnepenge pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sejlfartøjer, reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1911. Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m<sup>3</sup>. Losning og Ladning foretages af Privato efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Tordokker indtil 95,7 Meters Længde, 2 Flydedokker med indtil 8000 Tons Bæreevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

## HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. Havnepenge (pr. N.R.T.) er for udenbys, maskindrevne Fartøjer: 25 Øre for Indg. og 25 Øre for Udg., for alle andre udenbys Fartøjer: 20 Øre for Indg. og 20 Øre for Udg. Reducerede Afgifter for reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Lodsør ved Havnen og i Fyrskibet Lappegrund. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastpenge: 4 Øre pr. N.R.T., Ballast ca. 5 Kr. pr. m<sup>3</sup>. Vand: i Havnen 1,75 à 2,00 Kr., paa Reden 4,00, alt pr. m<sup>3</sup>. Losning og Ladning til faste Takster. 2 af Sviters Bjergningsdampere er stationeret i Havnen, 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. Moderne Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt, 2 Tordokker indtil 115 m Længde. Kraner til 80 T. Løfteevne.

## HORSENS

Vanddybde i Indsejlingsløbet og i Ny-Havn 6,90 m. Indsejlingsfarvandet vel afmærket, Havnen kan besejles ogsaa om Natten. Ingen Lodstvang. Havneafgift: Fartøjer med Maskinkraft pr. N.R.T. for saavel Indg. som for Udg. 15 og 25 Øre for henholdsvis inden- og udenbys Fartøjer, de tilsvarende Afgifter for Fartøjer uden Maskinkraft 10 og 20 Øre. Vand: 1,50 Kr. pr. m<sup>3</sup>, dog mindst 5 Kr. ialt. 2 faste Kraner med henholdsvis 5 og 15 T. Løfteevne, 2 bevægelige Stykgodskraner med henholdsvis 1½ og 2½ T. Løfteevne samt 4 private Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Ophalingsbedding for mindre Fartøjer. Træskibsbyggeri og Motor- og Maskinfabrikker forefindes.

## NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 løb. m. Bolværk til større Skibe (5,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejlingen gunstig. Farvandene stærkt belyste. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejlsk. 24 Øre, Sejlsk. med Hjælpeskruer 32 Øre. Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Vareafgift: Moderat. Bugsering uden forud. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; levrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Losn. og Lastn. besorges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

## RUDKJØBING

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

## ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande: I det 200 m brede uddybede Løb over Gradybsbarren er der i fuld Bredder 7,5 m og i Fyrlinien 8,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Sluse-tærskelen 5,8 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,6—8,8 m, i Fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bojer, Lys- og Fløjtebønder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodstvang. Lodspenge efter Dybtgaaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m<sup>3</sup>. — Losning og Lastning: Losning og Lastning besorges af herværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttelade. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for Fartøjer paa indtil 500 Tons D.V. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

## FAABORG

Indsejlingsløbet 6,3 m. I Yderhavnen 6,3 m, i Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 30 Øre for Indg., 30 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodstvang. Vand: Dampskibe u. 300 R.T. 12 Kr., over 300 — 20 Kr. Sejlskibe 20—50 T. 2 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons i Inderhavnen. Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. ved Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 25

FREDAG 28. JUNI 1946

53. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### SEATTLE-KONFERENCEN

Søfartskonference i Seattle begynder nu at synge Spaa sit sidste Vers, og Udvalgsarbejderne er saamaat ved at bære Frugt i Form af Indstillinger til Plenarforsamlingen. Saaledes har Udvalget for Bemanning med 85 Stemmer mod 51 vedtaget en Ændring til Art. 11 i Forslaget til en international Konvention om, at der skal indføres 48 Timers Arbejdsuge, hvad der vil betyde, at alt Arbejde udover 8 Timer dagligt skal betales ekstra. Alle Rederrepræsentanter undtagen fra U.S.A., Polen, Frankrig og Venezuela samt Regeringsrepræsentanter fra England, Norge, Danmark, Sverige, Italien, Grækenland, Portugal og Tyrkiet stemte imod.

Det mest brændende Spørgsmaal paa Konferencen har imidlertid naturligvis været Spørgsmaalet om Hyrer, Arbejdstid og Bemanning samt Spørgsmaalet om Konventionens Ikrafttræden.

Det sidste Spørgsmaal blev efter en livlig Debat løst paa den Maade, at Konventionen skal træde i Kraft, naar den er blevet ratificeret af 9 af følgende 22 Lande: U.S.A., Argentina, Australien, Belgien, Brasilien, Canada, Chile, Kina, Danmark, Finland, Frankrig, England, Grækenland, Indien, Holland, Norge, Polen, Portugal, Sverige, Jugoslavien samt Tyrkiet og Italien. Mindst fem af de ratificerende Lande maa raade over mindst 1 Million Tons Handelstonnage.

Spørgsmaalet om Arbejdstid blev som ovenfor nævnt løst af Udvalget med Vedtagelsen af en 48 Timers Arbejdsuge om Bord, og i Spørgsmaalet om Hyrer vedtog man efter en bevæget Debat, at Minimumshyren for Søfolk skal fastsættes til 16 Lstr. om Maaneden. Forslaget vedtoges med 85 Stemmer mod 35. Ti Delegerede afholdt sig fra at stemme. Der er imidlertid Tegn, der tyder paa, at denne Beslutning vil blive ændret. Det Underudvalg, der er blevet nedsat til at kontrollere Udvalgets Arbejde, har meddelt, at det muligvis vil omredigere de allerede vedtagne Beslutninger og anmode Udvalget om at tage sin Beslutning op til ny Behandling.

Da Afstemningen fandt Sted, stemte de 15 Regeringsrepræsentanter for de 16 Lstr., mens Repræsentanterne for Finland, Frankrig, Italien, Portugal og Tyrkiet afholdt sig fra at stemme.

Med ganske faa Undtagelser protesterede Redernes Repræsentanter kraftigt mod Forslaget. Odd Lönnechen, Norge, udtalte: Vi maa finde en virkelig akseptabel Minimumssats. Hyren paa de 16 Lstr. kan ganske vist vedlægges af Konferencen, men vil ikke blive akcepteret af de mindre velhavende Stater.

Hilding Halleberg, Finland, udtalte, at hans Regering i Maj Maaned havde besluttet, at der maatte sættes en Stopper for Forhøjelserne af Lønninger og Priser. Finland kunde gaa med til en Minimumshyre paa 13 Lstr. og ikke mere, og der var intel, der kunde tvinge hans Regering til at strække sig yderligere. En Stigning derudover vilde faa Indflydelse paa Lønningerne indenfor andre Arbejdsgrene, og han var ikke kommet til Konferencen for at forøge sin Regerings Vanskeligheder.

De britiske Skibsrederes Repræsentant, Richard Snedden, udtalte: Vi Skibsredere er letsindigt blevet stemt ned, men jeg maa minde de Delegerede om, at

der vil ske en stor Ulykke, dersom vi forlader Konferencen paa Lørdag med den Beslutning, at vi ikke vil arbejde paa det af Konferencen skabte Grundlag.

### H.M.S. HOLGER DANSKE

orsdag den 21. Juni hejste Fregatten *Holger Danske* Kommando med Kommandør C. Westermann som Chef for at gaa paa Togt med Søofficersskolens Elever.

Efter nogle Dages Ophold ved København for Organisering og efter at have sejlet en kort Prøvetur i Sundet med Finansudvalgets Medlemmer om Bord, afgik Fregatten i Onsdags ud paa sit Togt, der skal gaa til Bournemouth, New York, Annapolis, hvor den amerikanske Kadetskole er beliggende, og derfra til Bermudæerne og hjem via Antwerpen.

Det maa siges at være et glædeligt Tidens Tegn, at ogsaa Danmark igen — som alle andre søfarende Nationer — sender Orlogsskibe ud paa Repræsentations- togter til fremmede Lande til Gavn for egen Handel og Virke. Handelen følger jo, som det gamle Ord saa rigtigt siger, Flaget, og denne Regel gælder, endda i en meget betragtelig Grad, ogsaa, naar det er Orlogs- flaget, det drejer sig om.

### ENGELSK FLADEBESØG

næste Uge indleder et af den britiske Marines Kadetskibe, Krydseren »Frobisher«, et længere Besøg i København. Skibet, der har et Displacement af 9860 Tons, vil ligge ved Langelinie fra Fredag den 28. ds. til Tirsdag den 9. Juli.

H.M.S. »Frobisher« føres af Captain J. G. Hewitt, D.S.O., og medfører 35 Søofficerer, 200 Kadetter og 425 Mands Besætning.

»Frobisher« er et ældre Skib, bygget 1916-17 og maaler 605 × 65 × 20½ Fod. Det er armeret med syv 7,5 Tommers og fire 4 Tommers Kanoner samt et ukendt Antal Luftværnskanoner og Maskingeværer og fire 21 Tommers Torpedorør. Maskineriet bestaar af Turbiner paa 55.000/65.000 HK., og Farten er 29,5 à 30,5 Knob.

H.M.S. »Frobisher« blev i 1925 tildelt Middelhavsflaaden og senere en kort Tid Atlanterhavsflaaden. I 1930 gik den over i Reserven, men blev to Aar senere taget i Brug som Kadetskib. Under den nye Verdenskrig kom den gamle Krydser endelig i aktiv Tjeneste. I Aarene 1942—44 udsejlede den godt 120.000 Sømil og deltog senere i Invasionen i Normandiet.

### NORSKE SKIBSKØB

Der er fremsat Forslag om en norsk Statsgaranti for norske Fordringer i Italien i Forbindelse med Aftale paa delvis Kompensationsbasis om Salg af Tørfisk fra Norge og Bygning af indtil 4 Skibe for norsk Regning ved italienske Skibsværfter.

I denne Forbindelse oplyses, at Rederiet Fearnley & Eger har bestilt et Motorskib paa 9000 Tons d.w. hos Ansaldo, Cantieri Navale, i Genua og et lignende Motorskib hos Cantieri Reuniti dell Adriatico i Triest, Rederiet Wilh. Wilhelmsen har ogsaa bestilt et 9000 Tons Motorskib ved det nævnte Værft i Genua. Betalingen skal efter Kontrakten erlægges med 10 pCt. i Pund Sterling og 25 pCt. i Dollars, medens Resten skal kompenseres med Tørfiskleverancer fra Norge.



Der har været Tale om en fjerde Nybygning i Triest paa samme Betingelser, men dette Spørgsmaal maa udskydes, da Norge kun har Tørfisk af dette Aars Produktion til Dækning af de førstnævnte tre Skibe.

#### FJERDE SØFORSIKRING

Fjerde Søforsikringsselskab har udsendt Beretning og Regnskab sammen med Regnskabet for Forsikringsaktieselskabet »Fylla«, hvis Aktier ejes af Fjerde Søforsikringsselskab.

Præmieindtægten for Sø- og Transportforsikring i Fjerde Søforsikringsselskab androg 1,334,194 Kr. mod 1,350,606 Kr. i 1944. I Reassurance er afgivet 449,579 Kr. mod 247,286 Kr. Aaret forud. Præmieindtægten for andre Brancher beløb sig til 1,800,090 Kr. mod 1,663,369 Kr. i 1944 og i Reassurance er afgivet 809,886 Kr. mod 870,832 Kr. Renteindtægten beløb sig til 38,132 Kr. og Driftsomkostningerne, inklusive Pensionsudgifter 33,872 Kr., udgjorde 503,237 Kr.

Selskabets Beholdning af Værdipapirer androg pr. 31. December 1945 707,997 Kr. Kurstabet 7686 Kr. er belastet Kursreguleringsfonden. Driftsregnskabet udviser herefter, inklusive Overførsel fra foregaaende Aar 88,729 Kr., et Overskud paa 102,645 Kr., der fremføres til næste Aars Regnskab.

Forsikringsselskabet »Fylla« har haft en Præmieindtægt paa 529,457 Kr. og Renter 15,128 Kr. Der er et Overskud paa 4328 Kr., som sammen med Overførsel fra foregaaende Aar 19,510 Kr., ialt 23,838 Kr., overføres til næste Aar.

#### FORSIKRINGSSLELSKABET DANSKE LLOYD

Forsikrings-Aktieselskabet Danske Lloyd har afholdt ordinær Generalforsamling med Højesteretssagfører Bunch-Jensen som Dirigent.

Bestyrelsens Formand, Direktør Thiele aflagde Beretning og Regnskab.

For Sø- og Transportforsikringen foraarsagede de abnorme Forhold for Handelsomsætning og Skibsfart henimod Krigens Afslutning en betydelig Nedgang i Præmien i Aarets første Halvdel, der ikke fuldt kunde indhentes i Aarets sidste Maaneder.

Skadsmæssigt har Sø- og Transportforsikringen givet et væsentligt ringere Resultat end Aaret forud. Totalforlis af flere Trampskibe har statistisk præget Forløbet af Forretningen for større Skibe, og for de mindre Motorfragtskibe stiller Sagen sig ikke bedre. Selve Aaret 1945 har saaledes for Kaskoforsikringen været tabbringende, og den Fortjeneste, der er indvundet, stammer udelukkende fra gunstig Afvikling af tidligere Aars Forretning. Vareforretningen er heller ikke gaaet fri for ret betydelige Skader, bl. a. paa Importen af Trælast og Foderstoffer, og de Reguleringsstillæg for ekstraordinær Sørisiko, som opkræves her ligesom i Udlandet, har vist sig højest nødvendige.

Aarets Overskud, 282,643 Kr., svarer omtrent til Overskuddet i 1944. Bestyrelsen foreslaar heraf 125.000 Kr. henlagt til Ekstra-Reservefonden og 60,000 Kr. til den særlige Afskrivningsfond for Aktionærernes Forskrivninger. Som Udbytte til Aktionærerne foreslaas ligesom i Fjor 6 pCt., hvortil medgaar 50,400 Kr., og hvoraf følger, at der til Konjunkturfonden vil være at henlægge 16,960 Kr., Tantiømen til Bestyrelsen udgør 17,400 Kr. og Overførslen til næste Aar bliver herefter 12,883 Kr.

I Løbet af 1945 har Bestyrelsen benyttet den i Vedtægterne givne Bemyndigelse til at overføre et Beløb paa 60,000 Kr. fra Afskrivningsfonden for Aktionærernes Forskrivninger til den indbetalte Aktiekapital.

Selskabets Kursreservefond udgør 691,609 Kr., Værdipapirernes bogførte Kurs overskrider i intet Tilfælde Køber-Kursen pr. 31. December 1945.

#### AKTUELLE ENGELSKES BETRAGTNINGER

Paa Generalforsamlingen fornylig i det engelske Rederi Court Line Ltd. anstillede Sir Philip Haldin i sin Ordførertale nogle Betragtninger over for-

skellige aktuelle Spørgsmaal, Betragtninger, der ogsaa har Bud udover Englands Grænser.

»Vi har ofte ønsket at sælge nogle af vore gamle Skibe til de meget høje Priser, man i Øjeblikket kan opnaa for dem i Udlandet, fordi vi ikke selv har Brug for dem,« udtalte Sir Philip bl. a., »men vi maa ikke gøre det, med det Resultat, at vi nu ser vore udenlandske Konkurrenter skille sig af med den forældede Tonnage til andre udenlandske Købere til Priser, der ligger langt over dem, vi kan opnaa herhjemme, Priser, der vilde kunne hjælpe os til at placere Nybygningsordrer paa britiske Værfter.

En af vore skandinaviske Konkurrenter solgte saaledes f. Eks. en almindelig Lastbaad paa ca. 9400 Tons d.w., bygget for mere end 25 Aar siden, for over £100.000 til en sydamerikansk Stat.

Der er ingen Tvivl om, at ogsaa vi burde have Lov til saadanne Salg, der forøvrigt jo ogsaa vilde bringe Landet megen, haardt tiltrængt, fremmed Valuta. Det er derfor mit Haab, at Regeringen vil handle hurtigt og snarest give os Ret til at sælge vore ældre Skibe udenlands, idet det altid vil være muligt at hindre Salg til lave Ophugningspriser for derved at hindre fremtidig usund Konkurrence.«

Om det saare aktuelle Emne Kul ctr. Olie udtalte Sir Philip, at den Frygt, han allerede for mange Aar tilbage havde næret for »Kulbrænderne«s Fremtid, havde vist sig at være berettiget.

»Under Hensyn til den katastrofale Situation, som britisk Kulindustri, engang Grundlaget for vor Velstand og Rygraden for hele vor Industri og ikke mindst for vor Handelsflaade, befinder sig i,« sagde Sir Philip, »bliver vi nu opfordret til at bruge Olie i Stedet for Kul, og jeg vil derfor endnu engang indtrængende henstille til de Fabrikanter, der bygger kulforbrugende Skibsmaskiner, om at kaste sig over Konstruktionen af Dieselmotorer, som Rederne nu har mest Brug for.

Det forekommer mig, at vi nu kan bruge Tiden bedre til at prøve paa at forbedre Motorerne eller finde frem til den mest økonomiske Form for Oliefyring i Skibene fremfor at spille Tiden med at prøve paa at gøre Kulfyringen mere økonomisk i Dampskibene.«

Den kendte Skibsreder Scovell, Currie Line, var ligeledes inde paa Spørgsmaalet Olie ctr. Kul i en Tale, han holdt ved Søsætningen af det 3500 Tons store Motorskib *Shetland*, idet han erklærede, at man med en Pris af 95 sh. pr. Ton Olie regnede med at spare £10.000 om Aaret med dette Skib sammenlignet med en tilsvarende Dampner.

#### AMERIKANSKE SKIBSFARTSPLANER

Den amerikanske Maritime Commission har nu Dudpeget 32 oversøiske Ruter som værende af afgørende Betydning for U.S.A.s Efterkrigshandel og opstillet de Minimumskrav, de i Ruterne interesserede Rederier maa opfylde.

Rutenettet, der strækker sig over hele Kloden, vil kræve en Handelsflaade paa mindst 400 hurtige og moderne Passager- og Lastskibe efter officielle Beregninger.

Kommissionsbetænkningen optrækker i store Træk Linierne for den oversøiske Skibsfart, der formenes at være nødvendig for at kunne vedligeholde Landets oversøiske Handel, og udtaler blandt andet herunder, at Skibsfarten bør drives af private Virksomheder, hvor dette er muligt, men af Staten, saafremt det skulde vise sig at være nødvendigt, saaledes som forudset i The merchant marine act af 1936. Betænkningen udtalte ligeledes, at man maatte foretrække, at Skibsfarten blev drevet uden Statsstøtte, men at en saadan maatte ydes hvor nødvendigt i Overensstemmelse med de derom givne Love.

Man er rede til at yde en saadan Statsstøtte, selv hvor en eller flere amerikanske Ruter allerede er op-

## Ugens Fragtberetning.

Forholdene paa de forskellige Fragtmarkeder er uden større Ændringer. Paa de oversøiske Markeder er der et Utaal af Ordre, og Genoptagelsen af den amerikanske Kuleksport medfører, at de transatlantiske Rater igen viser fastere Tendens. Fra St. Lawrence har der fundet en meget betydelig Forretning Sted til en lang Række Destinationer. Det er imidlertid praktisk talt altsammen for kontrolleret Tonnage, og Raterne har følgelig været de af Mynighederne fastsatte. Fra U.S. Atlantic vrimler det med Kulordrer saavel til europæiske som til sydamerikanske Destinationer. Kul fra Hampton Roads til Bordeaux/Dunkirk range er sluttet til \$11.25, f/io., hvilket let kan gentages. Kul fra Northern Range til Rotterdam indikerer \$10 f/io. med meget hurtige Ekspeditioner; til Lissabon noteres \$10.85 med Losning for Skibets Regning. Northern Range/Finland er gjort til \$13 f/io. Northern Range/Buenos Aires betaler fortsat \$10; til Rio er Raten \$8.50. 9000 Ts. Gaskul Pensacola/Buenos Aires & Rosario sluttetes til \$11; Kul New Orleans/Shanghai indikerer \$20 f/io. For Stykgods fra New York til Lissabon indikerer 25 Cents pr. balefod, netform. — Sukker Cuba/Holland er sluttet til 78/-. For UNRRA's Regning er sluttet forskellige Kulladninger til Vestitalien; fra Pensacola betales \$14.

River Plate kan stadig placere Tonnage til Belgien og Holland. Bahia Blanca/Antwerpen eller Rotterdam sluttetes til \$18. Til Grækenland er sluttet til \$22 og til Eire noteres 95/- Basis i Losschavn.

Fra Pacific Kysten er der stadig kun meget lidt Forretning. Der søges stadig Tonnage for Kul fra Seattle til Shanghai til \$18 med garanteret Losning, og UNRRA er aaben for Tonnage for Kul til Vestitalien/Adriaterhavet eller Piræus. En 5000 Mille feet Lumber Baad kan gøres fra British Columbia til 4 Pladser Sydafrika til \$60 pr. Mille feet. Fra Sydpacific søges

stadig Tonnage for blandede Malmlaster, Chile/Peru range til Baltimore eller New York til \$8.50.

Østens Markeder er stadig uden større Efterspørgsel. Der søges stadig Tonnage for Scrap fra Manilla til Buenos Aires til \$17 paa f/io. Basis. Fra Indien er sluttet forskellige amerikanske Baade for Malmlaster til Northern Range, Bombay/Baltimore betalte saaledes \$31. Fra Sydafrika søges stadig Tonnage for Kul til forskellige Lossehavne. En 8000 Tonner sluttetes Durban/Buenos Aires til 57/-. Malm Durban/Baltimore indikerer \$9.

Paa Timechartermarkedet er der stadig meget betydelig Efterspørgsel efter Tonnage. Det gælder hovedsagelig for enkelte trips eller for kortere Perioder, hvorimod Befragterne er noget mere tøvende overfor Perioder, der overskrider 6/9 Maaneder. En 8000 Tons Damper sluttetes for fransk Regning for 6 Maaneder til 22/-. Flere store norske Motorskibe er sluttetes til amerikanske Befragtere for enkelte Rundture eller for 4/5 Maaneders Periode til Rater omkring \$5.75, en enkelt meget hurtig Baad fik \$5.85 for ca. 4 Maaneder.

Paa de europæiske Markeder er der stadig meget stærk Efterspørgsel med Middelhavet som det dominerende Marked. Fra Port Said noteres Salt til Norge til 55/-. for samme Slags Last fra Torrevieja til Vestnorge indikerer 50/-. Pyrites Huelva/Antwerpen betaler 30/-. Fosfat fra Sfax til Holland indikerer 39/- for 6000 Tons Damper. De udgaaende Kulmarkeder er uforandrede. Fra Gdansk eller Gdynia noteres adskillige Cementlaster, bl. a. indtil 10.000 Ts. til Rio til \$6 f/io., 8000 Ts. til Dakar til 32/6d.

Kul og Koks fra UK./Emden og Polen til danske Havne tager stadig en Del Tonnage til omkring Maksimalraterne. Fra Østersøen foreligger et betydeligt Antal Ordre for saavel skaaren Last som Træmasse og Malm. Raterne er uden større Ændringer.

rettet, hvis det skønnes nødvendigt for at kunne sikre en fyldestgørende amerikansk Service.

De 32 Ruter skaffer Forbindelse mellem Atlantkysten og Sydamerikas Øst- og Vestkyst, Østkysten af Mexico, vestindiske Havne, Storbritannien, Skandinavien og Østersøhavne samt alle vesteuropæiske Havne og det fjerne Østen. Endvidere fra Golfhavne til Middelhavet, Sortehavet, Sydvesteuropa, Afrika og Australien, Sydamerika m. m., medens Ruterne fra Stillehavshavnene vil dække Vestkysten af Mexico, Sydamerika, Centralamerika, Storbritannien og Irland, Vesteuropa, det fjerne Østen m. m.

### RUSLAND SOM FØRENDE SØMAGT?

Ruslands Ekspansionslinier har lige siden Peter den Stores fjerne Dage peget frem mod Oceanernes og Indhavens isfrie Havne i klar Erkendelse af, at Vejen til Magten og Herligheden gik og maatte gaa over Søen. Sovjet-Rusland følger i dette Spørgsmaal nøje i Kølvanet paa Tsar-Rusland, men Sovjet-Ruslands Stræben efter at kunne gøre sig gældende paa Havene gaar et Skridt videre og koncentrerer sig i endnu højere Grad, end Landets tidligere Herskere gjorde det, om Opbygningen af en stærk Orlogs- og Handelsflaade.

Disse Anstrengelser har naturligvis gjort et vist Indtryk Kloden over, og i autoritative amerikanske Kredse betegner man den russiske Aktivitet paa det maritime Omraade som et Forsøg paa at skaffe Rusland Stillingen som Verdens førende Sømagt. Højtstaaende Amerikanere fremholder, at Udenrigsminister Byrnes allerede siden Yalta-Konferencen har været klar over Ruslands Hensigter, som siden da er blevet mere og mere maalbevidste.

Sovjet-Rusland ønsker nu først og fremmest at købe Handelsskibe. Dets seneste Forslag gaar ud paa at købe 96 amerikanske Skibe, som under Krigen blev stillet til Ruslands Raadighed i Henhold til Laane- og Leje-Loven. Amerikanerne siges at være villige til at sælge disse Skibe, der bestaar af 60 Handelsskibe byggede før Krigen, og 36 Liberty-Skibe eller Tankskibe. Værdien af Skibene opgøres til mellem 30 og 40 Mill. Dollars.

Russerne har ligeledes, efter hvad der meddeles paa velunderrettet Sted i Washington, indledet uofficielle Underhandlinger for at faa overladt en Del af den japanske Fiskerflaade.

### DE ITALIENSKE KRIGSTAB

Pengeværdien af de Tab, den italienske Handelsflaade led under Krigen, opgøres af Marineministeren til 212 Millarder Lire. 1371 Skibe med ialt 2,5 Mill. Tons og til en Værdi af 142,2 Milliarder Lire blev sænket, medens Skibe paa tilsammen 657.000 Tons blev beskadiget. Skibe til en Værdi af 30 Milliarder Lire faldt i Fjendens Hænder. En Trediedel af Tabene indtraf, efter at Italien den 8. September 1943 var gaaet over til de allierede.

### CANADA BESLAGLÆGGER 29 REDERIER

For at faa en Ende paa det Dødvande i Indsøtralfiken, den nu mange Maaneder lange Sømandstrejke har ført med sig, har den canadiske Regering overtaget Driften af 29 Rederier, der normalt driver Ruterne paa de store Søer, meddelt Arbejdsministeren, Mr. Humphrey Mitchell, forleden Dag i Parlamentet.

### SVENSK REDERI OPHØRER

Det svenske Rederi A-B. Trans-Ex skal nu afvikles. Selskabet blev dannet i 1940 af Transatlantic og Götaverken, saaledes at Stamaktiekapitalen paa 1 Mill. Kroner blev overtaget af Götaverken, medens Preferenceaktiekapitalen ligeledes paa 1 Mill. Kroner blev overtaget af Transatlantic.

Formaalet med Skabelsen af Selskabet var at overtage et for norsk Regning paa Götaverken bygget Skib, der ikke kunde afleveres paa Grund af Krigen. Skibet fik Navnet *Mongabarra*, og dets Drift blev overtaget af Transatlantic, men efter Krigens Afslutning blev Skibet tilbageleveret til sin oprindelige norske Bestiller, saa Trans-Ex havde derefter løst sin Opgave og er nu traadt i Likvidation.

Navnet *Mongabarra* er forøvrigt atter repræsenteret i den svenske Handelsflaade, idet et Skib, som Transatlantic i Begyndelsen af dette Aar kunde indlemme i sin Flaade, bærer dette Navn.

### FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

#### Trafikken paa Københavns Havn

Der er fortsat livlig Trafik paa Københavns Havn, hvortil der i Maj Maaned ankom 1306 Skibe paa tilsammen 366.516 Netto Reg. Tons. Heraf ankom 973 Skibe paa 165.691 Tons fra indenrigske Havne og 333 Skibe paa 200.825 Tons fra udenrigske Havne. Danmark laa som sædvanlig forrest med 292.170 Tons, derefter fulgte U.S.A. med 22.227 Tons, Norge med 16.383 Tons og Sverige med 14.779 Tons.

#### Smaaskibsfarten ønsker Forbedringer i Farvandsafmærkningen

Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe har overfor Fyr- og Vagervæsenet fremsat Ønske om forskellige Forbedringer ved den nu eksisterende Farvandsafmærkning.

Ønskerne gaar ud paa Oprettelse af et Taagesignal ved Æbelø Fyr, Genudlægningen af Lystønden paa Lillegrund, Anbringelse af en Halmkøst paa Langsiden af Grønne Revle, Genudlægning af Lystønden ved Lushage eller Lushage Fyr tændt, Udlægning af et Fyrskib med Taagesignal Øst for Tolken og Anbringelse af en Baake ved Indsejlingen til Staalbybet og en mere effektiv Afmærkning af dette.

#### A. E. Sørensens Rederier

To af Skibsreder A. E. Sørensens Motorskibe har i disse Dage faaet Navneforandring. *Margina* har faaet Navnet *Elin S.* og *Nette S.* Navnet *Annette S.*

#### De polske Havne

Den polske Havneby Gdynia blev ved Tyskernes Tilbage- trækning efterladt i en frygtelig Tilstand, idet store Mine- sprængninger ødelagde ca. 90 pCt. af Kajer, Kraner og Havnebygninger.

Da Danmark ifølge sine Handelsaftaler skal have sin største Kulimport fra Polen, er Genopbygningsarbejdet i Polen naturligvis af den største Interesse for os.

Efter Bombardementet af Havnen i 1939 blev Arbejdet i Gdynia overdraget et fransk Entreprenørfirma, som dog senere bortliciterede Kajanlæggene til det danske Firma Højgaard & Schultz. Ingeniør Højgaard har igen sluttet Kontrakt med den polske Regering om at genskabe Havnen i dens oprindelige Skikkelse, og Arbejdet skal ledes af Overingeniør Rasmussen. Arbejdet ventes fuldført paa 3 Aar og anslaaes at ville komme til at koste ca. 15 Mill. Kroner.

I Byen Gdansk (Danzig), som i Kraft af sin Beliggenhed er særlig velegnet som Kulhavn, er der ligeledes store Genopbygningsarbejder i Gang, og det er ifølge »Politiken« Mening, at de 2 Byer i Løbet af nogle faa Aar skal slaas sammen og saaledes udgøre Nordeuropas største Havneby.

Det polske Gesandtskabs Handelsafdeling har udsendt en Oversigt over Sejlsadsen paa Gdynia og Gdansk i April Maaned. Ti Nationer var repræsenteret ved Skibsanløbene, deriblandt Danmark, og der ankom ialt til Gdynia 181 Skibe paa tilsammen 226.069 Netto Reg. Tons og til Gdansk 155 Skibe paa 226.773 Tons, ialt 336 Skibe paa 452.842 Tons. Til de to Havne ankom 7956 Passagerer og afrejste 378 Passagerer.

Vareomsætningen over Gdynia androg 335.188 Tons og over Gdansk 315.370 Tons, ialt 650.558 Tons mod 533.891 Tons i den foregaaende Maaned. Kul-Eksporten fra Gdynia og Gdansk androg i April 381.373 Tons og via Gdansk importeredes 8305 Heste og 1822 Kvæg.

### Fra svenske Værfter

Den 21. Juni søsattes paa Hålsingborg Varv et Dampskib til O. F. Ahlmark & Co. Eftr. AB., Karlstad.

Skibet, der fik Navnet *Mangen*, er af den moderne Shelterdækttype og bygges til engelsk Lloyds højeste Klasse med Isforstærkning. Dets Hoveddimensioner er følgende: Længde 258' 4½", Brede 40' 8", Dybde til Hoveddæk 15' 9", til Shelterdæk 23' 3" med en beregnet Dødvægt paa 2050 Tons med et Dybgaende paa 15' 1".

Hovedmaskineriet bestaar af en Tregangs Dampmaskine af Værftets Konstruktion, som med 90 O/M udvikler 850 IHK. Dampmaskinen er kombineret med en Götaverkens Turbokompressor.

Officersbeboelsen er beliggende midtskibs, mens Folkene har deres Kamre og Messer agter.

Lindholmens Varv kunde forleden Dag søsætte et nyt Lastmotorskib bygget til Rederiet Svenska Lloyd. Skibet er paa 2950 Tons d.w. og er det niende Skib af denne Type, som Værftet har bygget til samme Rederi.

Skibet, der i Daaben fik Navnet *Algeria*, er af Shelterdæktypen og bygges til Lloyds højeste Klasse med Isforstærkning. Dets Hoveddimensioner er følgende: Længde 280', Brede 42', Dybde til Hoveddæk 19' 6", Middeldybgaende svarende til 2950 Tons d.w. er 19' 2½".

Hovedmaskineriet bestaar af en 2-Takts, enkeltvirkende, direkte omstyrbar Dieselmotor af Lindholmens G. V. Type, der normalt udvikler 2250 IHK ved 160 O/M.

Officersbeboelsen ligger midtskibs, mens Folkene har deres Kamre agterude.

#### Verdens største Sejlskib paany i Fart

Verdens største 4-mastede Bark, *Moshulu*, der er paa 5000 Tons d.w. og som ejes af Skibsreder Gustaf Erikson i Mariehamn, ligger for Øjeblikket i Narvik og venter paa at blive bugseret til Åland. Under Besættelsesaaarene for Tyskerne i Norge meget haardt frem mod Skibet, men Skibsreder Erikson har til Hensigt at genindsætte den i Australiens-Farten, saa snart de nødvendige Reparationer har kunnet foretages.

#### Ændringer i Aktieselskabsregisteret

»Aktieselskabet H. C. Christensens Staalskibsbyggeri« af Marstal. Medlem af Bestyrelsen og Forretningsfører H. C. Christensen er afaaet ved Døden. Fru Anna Magdalene Christensen, Marstal, er indtraadt i Bestyrelsen. Medlem af Bestyrelsen M. Christensen er tiltraadt som Forretningsfører.

Under 13. Juni 1946 er følgende Ændringer optaget i Aktieselskabs-Registeret:

»Kjøbenhavns Frihavns-Aktieselskab« af København. Medlem af Bestyrelsen E. Meyer er afaaet ved Døden. Skibsreder Conrad Johan Christian Harhoff, Kastelsvej 20 A, København, er indtraadt i Bestyrelsen.

### FRA SØRETTERNE

#### Motorsejleren »Kirsten«

Som omløst i forrige Nummer fik Motorsejleren »Kirsten« af Tuborg Havari paa Rejsen fra Aalborg til Aarhus med Cement, og Besætningen maatte forlade Skibet i Farvandet Nord for Anholt. Besætningen blev taget ombord i den svenske Damp »*Mathilde*«, der bragte de redede til Odense.

Der har nu været afholdt Søforhør i Odense, hvor »Kirsten«s Fører, Kaptajn *Nagel*, forklarede, at Skibet havde faaet Rorskade og en Kæde havde sat sig fast i Skruen. Skibet var dermed ude af Stand til at manøvrere, og da Vejret var meget haardt, var der ikke andet at gøre end at forlade Skibet, efter at Ankeret var sat. Mandskabet blev som nævnt reddet af Damperen »*Mathilde*«, der satte en Baad ud bemanded med 2. Styrmand og fire Mand.

Ved Søforhørets Afslutning tog Kaptajn *Nagel* Ordet og rettede en Tak til Kaptajn Øhrstrøm fra »*Mathilde*«, der var til Stede i Retten, samt til Syrmanden og de svenske Sømænd, der i det haarde Vejr havde udført en farefuld Redningsdaad. Var Hjælpen ikke kommet, vilde vi ikke have staaet her i Dag — sagde Kaptajn *Nagel*. Rettens Medlemmer sluttede sig til Kaptajnens Hyldest til de svenske Sømænd ved at rejse sig.

#### Motorsejleren Arre

Ved Sørenten er afholdt Søforhør i Anledning af Motorskibet *Arre*'s Kollision med Knippelsbro. Skibets Fører, Kaptajn *B. K. Nielsen*, forklarede, at *Arre* var kommet fra Kolding med en Ladning Brunkul til København. Ved Knippelsbro varede det nogen Tid, inden der blev givet Signal til fri Gennemsejling, og da han slog fuld Kraft bak for at stoppe Skibet, svigtede Koblingen, saaledes at det gik frem i Stedet for. *Arre* tørnede mod Broen, der fik nogen Skade, og paa Skibet blev en Del Plader i Bagbords Side og Forstævnen meget beskadiget, men Skibet er læt. Det oplystes, at der ikke tidligere har været noget i Vejen med Koblingen.

## PERSONALIA

## 70 Aar

Torsdag den 4. Juli fylder tidligere Medlem af Skibsførerforeningens Bestyrelse, Kaptajn Chr. Villadsen, 70 Aar. Kaptajn Villadsen, der var ansat i D/S »Myren«, gik i Land 1919 for at blive Sø-Assurance-Ekspert for Forsikringselskabet »National«. Fra 1932 har han sammen med Maskininspektør Weinschenck været Havariagent for udenlandske Selskaber.

## 60 Aar

Torsdag d. 27. Juni kunde en af vort Lands fremragende Skibskonstruktører, Chefen for Handelsministeriets tekniske Afdeling, Overskibsingeniør Aage H. Larsen, runde de 60 Aar. Overskibsingeniør Aage Larsens store banebrydende Indsats særlig ved Konstruktionen af vore fortræffelige Isbrydere og af de store Bæltfærger er kendt og værdsat af vide Kredse baade her i Landet og udenlands.

Fører i D.S.B., Kaptajn C. Feldthusen, fylder Torsdag den 4. Juli 60 Aar. Kaptajn Feldthusen er ansat ved Storehælls-Overfarten og bosiddende i Korsør.

Fører i D.F.D.S., Kaptajn E. Hein-Nielsen, fylder Søndag den 30. Juni 60 Aar. Kaptajn Hein-Nielsen er Fører af S/S *Bergenhus*.

## 50 Aar

Lørdag den 29. Juni fylder Fører i D/S »Torm«, Kaptajn J. Chr. Christiansen, 50 Aar. Kaptajn Christiansen fører for Tiden Tilsyn med S/S *Helvig* paa Helsingør Værft. Kaptajn Christiansen er bosiddende i Rungsted.

Tirsdag den 2. Juli fylder Kaptajn F. V. Redohl 50 Aar. Kaptajn Redohl er Fører af M/S *Florida*.

## POSITIONSLISTE PR. 25. JUNI 1946

## Dannebrog.

*Dansborg* afg. Takoradi 16.6. til Norfolk. — *Ellensborg* ank Svendborg 14.6., derefter Emden/Danmark. — *Frederiksborg* ank. København 21.6., derefter Oxeløund/Barrow i/F. — *Lilleborg* afg. København 24.6. til Emden/Danmark. — *Nordborg* ank. Aalborg 20.3. — *Silkeborg* pass. Cuxhafen 24.6. til Middlesbrough. — *Skodsborg* afg. *Fredericia* 24.6. til Svendborg (Dok). — *Søborg* ank. København 23.6., derefter Frederikshavn (Dok). — *Taarneborg* afg. Casablanca 24.6. til Nørresundby. — *Uranienborg* afg. Baltimore 24.6. til Danmark. — *Ørneborg* ank. Frederikshavn 21.6., derefter Horsens/København.

## Det forenede Dampskibsselskab.

*Alabama* afg. 24.6. til Bona. — *Alexandra* afg. Aarhus 22.6. til Hull. Derfra i Ballast til Kbh. — *Argentina* ank. New York 22.6., afg. forv. 25.6. til Oslo, Kbh. og Gdansk. — *Arizona* ank. Kbh. 21.4. for Dokning. — *Bolivia* afg. Las Palmas 19.6. til Kbh. Ventes her ca. 29.6. — *Brasilien* ank. 20.6. afg. forv. 25.6. til Gdynia og Odense. — *Delaware* ank. Santos 12.6., derfra ca. 26.6. via Madeira til Danmark. — *Dronning Alexandrine* afg. Thorshavn 25.6. til Reykjavik. — *Egholm* ank. Kbh. 23.6. — *Florida* ank. New York 23.6., afg. forv. 25.6. til Newport News. — *Frigga* afg. Newcastle 22.6. til Odense, ank. Odense 25.6., fra Odense 27.6., fra Aalborg 28.6. til Hull. — *Halvdan* ank. Liverpool 19.6., derfra ca. 28.6. til Kbh. og Randers. — *Harald* ank. Newport 22.6., derfra ca. 27.6. via Swansea til Kbh. — *Hebe* ank. Leith 24.6., derfra til Kbh. — *Hindholm* afg. Manchester 22.6. til Kbh. og Aalborg. — *Hjortholm* afg. Algier 24.6. til Tunis og Marseille. — *Hroar* afg. Newcastle 24.6. til Kbh. — *Ivar* ank. Famagusta 23.6., derfra forv. 25.6. til Larnaca, Beyrouth, Palæstina og Alexandria. — *J. C. Jacobsen* i Dok i Kbh. — *Jolantha* ank. Trondhjem 23.6., derfra ca. 25.6. via Bergen til Kbh. — *Katholm* ank. Kbh. 21.6., fra Kbh. ca. 27.6. til Odense og Kbh. — *Kentucky* ank. Kbh. 21.6., fra Kbh. ca. 1.7. til Liverpool. — *Knud* ank. Antwerpen 22.6., derfra ca. 27.6. til Kbh. — *Kronprins Frederik* fra Esbjerg Onsdag og Lørdag Kl. 19, fra Harwich Tirsdag og Fredag Kl. 13. — *Lou-*

*siana* ank. Porto Alegre 21.6., afg. forv. 26.6. til Rio Grande, Rosario og Montevideo. — *Maine* afg. fra Kbh. 25.6. til New York. — *Margrethe* afg. Aarhus 27.6. til London. — *Marocco* afg. Horsens 21.6. til Antwerpen og Middelhavet. — *Paraguay* afg. Bahia 11.6. via Las Palmas til Kbh., afg. Las Palmas 22.6., ventes her ca. 1.7. — *Saga* ank. Kbh. 23.6. — *Skjold* afg. Grimsby 23.6. til Kbh., ventes 25.6. — *Svanholm* afg. Randers 25.6. til London-Kbh. — *Taarneholm* afg. Randers 25.6. til Manchester-Kbh./Odense. — *Texas* ank. Leixoes 24.6., afg. forv. 25.6. til Oporto. — *Thyra* ank. Aarhus 25.6., fra Aarhus 28.6. til Newcastle. — *Tula* ank. Rotterdam 24.6., fra Rotterdam ca. 25.6. til Antwerpen, derfra ca. 1.7. til Kbh. — *Tunis* forv. afg. New York 23.6. til Newport News, derfra ca. 27.6. til Bremerhafen. — *Tyr* afg. Esbjerg 24.6. til Antwerpen. — *Uffe* ank. Kbh. 19.6., fra Kbh. ca. 26.6. til Antwerpen/Danmark. — *Uruguay* afg. Aalborg 8.6., afg. Las Palmas 16.6. til Bahia og Santos. — *Virginia* afg. Glasgow 12.6. til Alexandria. Ventes dertil ca. 25.6.

## Det Dansk-Franske D/S.

*Blekinge* afg. Holland 23.6. til Safi. — *Bornholm* ligger i Helsingør. — *Holland* ank. Sheet Harbour 23.6. — *Skaane* ank. Rønnskær 23.6. — *Slesvig* ligger i Singapore.

## Det Danske Kulkompagni.

*Ivan Kondrup* ank. Helsingfors 22.6. — *Wm. Th. Malling* ank. Gdansk 26.6.

## Myren.

*Asbjørn* afg. New Foundland ca. 1.7. til Odessa. — *Astrid* ank. Aalborg 21.6. — *Birthe* ank. Helsingfors 17.6., derfra til Belgien. — *Chr. Sass* afg. Montreal 16.6. til Triest. — *Clara* afg. Brahestad 20.6. til Ghent. — *Stal* afg. Swansea 21.6. til Halifax.

## J. Lauritzen.

*Indian Reefer* ank. Antwerp 23.6. — *Argentinean Reefer* afg. Antwerp 20.6. til New York. — *Karla Dan* afg. Guayaquil 17.6. paa Vej til Chile. — *Lotta Dan* ank. Talcahuano, laster til U.S.A. — *Laila Dan* ank. Buenaventura 24.6. paa Vej til Chile. — *Jutta Dan* afg. New York ca. 26.6. til Chile. — *Selma Dan* afg. New York ca. 3.7. til Chile. — *Randa* afg. Tocopilla 18.6. paa Vej til New York. — *Laura Dan* afg. København 25.6. til Gdansk. — *Ulla* pass. Gibraltar 26.6. paa Vej til Italien. — *Linda Dan* Stockholm, Reparationer. Afg. ca. 11.7. til Finland. — *Jelva Lau* afg. Helsingfors ca. 29.6. til Kotka. — *Lilian* afg. Bureå ca. 27.6. til Amsterdam. — *Anna Lau* ank. Aabenraa ca. 27.6., derefter til Norge. — *Inger Lau* afg. Gdansk ca. 27.6. til Siglufjord. — *Nerma Lau* afg. Velsen ca. 28.6. til Antwerp. — *Katja Lau* afg. Torrevieja 22.6. til Aarhus og København. — *Hedda Lau* afg. Helsingfors ca. 26.6. til Gelle. — *Nancy Lau* afg. Svendborg 25.6. til Polen. — *Ninna Lau* afg. Helsingør 25.6. til Polen.

## Navitas.

*Navitas* lossere i Havre, derfra Aalborg.

## Norden.

*Nordfarer* afg. Gibraltar 10.6. til Nicotera. — *Nordkap* afg. St. John's 18.6. til Bremen. — *Nordkyn* afg. Stockholm 21.6. til North Hatteras.

## Orient.

*Astoria* afg. Kristianssand 18.6. — *Vestralia* afg. Buenos Aires 25.6.

## Vendila.

*Svend Pii* ligger i Hamburg.

## Ø. K.

*Annam* afg. Singapore 18.6. til Manila. — *Asia* ank. København 13.6. — *Erria* ank. Genoa 23.6. — *Falstria* afg. Gdynia 25.6., forv. ank. København 26.6. — *Fionia* afg. Fremantle 24.6. til Port Said. — *India* ank. Rio de Janeiro 22.6. — *Java* ank. Le Havre 19.6. — *Jutlandia* pass. Pentlandfirth 24.6. — *Kina* ank. Brevik 21.6. — *Korea* ank. Shanghai 22.6. — *Lalandia* afg. Galveston 15.6. til Southampton. — *Malacca* afg. Cebu 21.6. — *Manchuria* ank. Oslo 22.6. — *Meonia* ank. Nakskov 1.3. — *Mongolia* ank. Singapore 21.6. — *Selandia* ank. Colombo 23.6.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER FREDAG OG KOSTER I ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
 ABONNEMENT KR. 5,00 PR. KVARTAL AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K

Abonnement

Udlandet Kr. 24,00 pr. Aar

Redaktør:

KAY JUNGEBSEN

Telefon »Central 17030

samt paa alle Postkontorer

# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

## ODENSE STAALSKIBSVÆRFT <sup>A/s</sup>

(Odense Steel Shipyard Ltd. <sup>A/s.</sup>)

TELEGR. STAALVÆRFT

TELF. ODENSE 1859

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 (2 LIN.) STATSTELEFON 21  
FORVALTEREN TELF. 1269

## <sup>A/s</sup> SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

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

» 2. » » » » » 1000 » »

NYBYGNINGER

SKIBS- MASKIN- OG  
KEDELREPARATION

## Aalborg Værft <sup>A/s</sup>

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9



Viking  
Kompasser  
Viking  
Loddemaskiner  
Chronometre  
Sekstanter  
Marinekikkerter

Indehavere  
**SØLVER & SVARRER**  
Norsk statsaut. Kompassrettere  
Forlang Ul. Katalog

**P**ENSIONS  
**F**ORSIKRINGS  
**A**NSTALTEN <sup>A/s</sup>



HAMMERENSGADE 6  
KØBENHAVN K. - C. 7809

## SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING  
ODENSE

## DAMPSKIBSSELSKABET PACIFIC <sup>A/s</sup>

AMALIEGADE 33  
Telefon: 4242 & 4248 - Telegram Adresse: „Steampacific“  
L. R. SCHMITH  
Korresponderende Reder

Brug **Holzappel's**  
**International**  
Skibsfarver  
til INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDE  
Øresundsvej 141. Telefon 5801. København S.  
Amager 1483.

## NORDHAVNS-VÆRFTET <sup>A/s</sup>

KØBENHAVN

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART



... og  
Pilsner  
det er  
**HOF**



Tegn Deres  
Forsikringer  
i  
**SKANDINAVIA**  
Kongens Nytorv 6, København K.  
Telefon Central 9316

**JAN M. LYNGBY**  
INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779  
TELEGR. »JANBY«



KJØBENHAVN K.  
TOLDBODGADE 18

elektrisk drevne  
**Imo-Pumper**  
som  
Smøreliepumper  
Brændseloliepumper

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

**B&W**

## AKTIESELSKABET

**HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI**

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftets

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

**SIMONSEN & MØLLER**

STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING  
ODENSE

**AARHUS  
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiverforeningen

Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

DAMPKIBSSELSKABET

**PACIFIC A/S**

AMALIEGADE 33

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

**L. R. SCHMITH**

Korresponderende Reder

**NORDHAVNS-VÆRFTET A/S**

KØBENHAVN

**DANSKE SKIBSMÆGLERE**

AARHUS

**AUG. O. HERLØV**

Statsautoriseret Skibsmægler

Dynkarken 2  
AARHUS

Telefon: 6280  
Privat: 4628

Telegr.-Adr.:  
„NAVIGATION“

KOLDING

**A. GJØRDING'S EFTF.**

SVANE &amp; GJØRDING

Statsautoriserede Skibsmæglere

KOLDING

BEFRAGTNING ·-· KLARERING ·-· SPEDITION ·-· ASSURANCE

AGENT FOR DEN KJØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810—1811

BANDHOLM

**ALFR. HOVMAND**

SKIBSMÆGLER

BANDHOLM

Telefoner 11 &amp; 41

Telegram-Adresse:  
»HOVMAND«

MARIAGER

**P. RUDBECK-LARSEN & MARIAGER**

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

Telf.: Cementcentralen Nr. 1

Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114

Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“

Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

FAABORG

**P. A. NIELSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING  
SPEDITION — ASSURANCE

FAABORG

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 &amp; 606

RANDERS

**CARL HASSAGER & CO**

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERS

Telefoner 91 & 92  
Statstelefon 17

Telegr.-Adr. „Hassager“

HOBRO

**CHR. RØRHOLM**

EDSVØREN SKIBSMÆGLER

HOBRO

TELEFON 418

TELEGR. „RØRHOLM, HOBRO“

SVENDBORG

**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 26

FREDAG 5. JULI 1946

53. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### S.S. »TJALDUR« FORLIST

Færødamperen *Tjaldur* grundstødte den 27. Juni ved 6-Tiden ved Mjoanäs paa Færøerne og fik en saa alvorlig Læk, at Skibet efter faa Timers Forløb maatte opgives. Alle 30 Passagerer og hele Besætningen blev reddet med Undtagelse af en færøsk Sømand, der druknede under Redningsarbejdet.

Damperen *Tjaldur*, der tilhørte »Skipafelagid Föröyar«, var afgaaet fra København Lørdag den 22. Juni med 145 Passagerer og ankom Tirsdag til Thorshavn, hvor de fleste af Passagererne var gaaet i Land, medens andre var kommet om Bord for at rejse med til Klaksvik. Paa Rejsen til Klaksvik ramtes Skibet derpaa af Katastrofen.

*Tjaldur*, der førtes af af Kaptajn *Erik Mohr*, havde en Besætning paa 34 Mand. Det var bygget i 1916 og tilhørte oprindeligt Det Østasiatiske Kompagni. I Krigsaarene sejlede Skibet med Transporter for de Allierede, og inden det blev genindsat paa Ruten, gennemgik det en omfattende Reparation paa Nakskov Skibsværft.

Baade H. M. Kongen og Statsminister *Knud Kristensen* sendte straks Kondolencetelegrammer til Rederiet i Anledning af Ulykken.

### SEATTLE-KONFERENCEN

Efter en livlig Debat paa Søfartskonferencen, under hvilken Repræsentanterne for Rederne truede med at forlade Konferencen, vedtog man en Resolution om, at den nye maritime Kommission skal bestaa af Repræsentanter for Sømændene, Rederne og Regeringerne i Stedet for kun Rederne og Sømændene. Resolutionen blev vedtaget med 59 Stemmer mod 19, medens 8 Delegerede afholdt sig fra at stemme.

Resolutionen synes dog ikke at være blevet fulgt ved Sættelsen af den nye Kommission, der kom til at bestaa af ti Repræsentanter for Rederne og ti for Sømændene.

Af andre Resultater fra Konferencen kan nævnes, at man enedes om en Overenskomst om en midlertidig Ferieordning for Søfolk. Ordningen gaar ud paa 18 Dages Sommerferie for Officerer og 12 Dages Ferie for Mandskabet paa fuld Hyre uden Hensyn til, om der er sejlet uafbrudt for samme Rederi.

Et Forslag — paa international Basis — om Pension til Søfolk bliver nu udarbejdet efter i Princippet at være blevet vedtaget paa Konferencen. Forslaget vil betyde, at alle Søfolk, der har sejlet en bestemt Aarrække, kan faa Pension, naar de fylder 55 Aar, eller for Kystfartens Vedkommende først ved det 60. Aar.

International 112 Timers Arbejdstid i en Periode af to Uger for Sømænd med en Minimumsløn paa 16 Lstr. om Maaneden blev vedtaget efter en Afstemning, hvor der blev afgivet 3 Stemmer ud over det krævede Totriedels Flertal.

Konferencen vedtog endvidere, at den normale Arbejdstid i Nærtrafikken ikke maa overstige 24 Timer i Løbet af 48 Timer og ikke over 112 Timer i en Periode af to Uger. Med Hensyn til Skibe paa Langfart vedtoges en Arbejdstid paa 8 Timer om Dagen.

Ved den endelige Afstemning om Minimumslønninger og Minimumsarbejdstid blev der afgivet 55 Stem-

mer for Forslaget og 21 imod. Syv Delegerede afholdt sig fra at stemme, deriblandt Delegerede fra U. S. A., Ægypten og Ecuador. Blandt de Delegerede, der stemte imod Forslaget, var Grækere, Chilenerne og en svensk Delegeret.

### MODERNISERING AF KØBENHAVNS HAVN

Københavns Havn skal i de kommende Aar gennemgaa en meget omfattende Modernisering, der yderligere vil styrke dens Konkurrenceevne, naar Skibsfarten for Alvor sætter ind. De samlede Udgifter til disse Moderniseringer andrager over 14 Millioner Kroner.

Havnedirektør *Mogens Blach* oplyser, at de omfattende Planer tager Sigte paa en fuldstændig Forandring af Forholdene ved Nordre Toldbod, Sdr. Toldbod og i Frihavnen ved Kroneløbsbassin.

Et Udvalg, der er nedsat af Havnebestyrelsen, har vedtaget, at den gamle Karantænestation og Barakbygningerne for Færgfolkene paa Ndr. Toldbod skal rives ned. I Stedet for rejses der en lang enetages Bygning, som skal benyttes som Pakhus og til Toldsted, saaledes at Passagerer, der kommer med Skibe til Nordre Toldbod, her kan blive toldbehandlet. Endvidere skal Bygningen rumme en Ventesal og Opholdsrum for Arbejdere og Færgfolk.

Hvor Nordre Toldbods Mole støder sammen med Langeliniemolen, skal der bygges et Molehoved, og det er Hensigten her at anbringe Ivar Huitfeldt-Monumentet som et Vartegn for Københavns Havn.

Paa Søndre Toldbod har man til Hensigt — ifølge Betænkning fra et Udvalg, som nedsattes i 1944 af Tolddepartementet — i Rigsdagen at faa fremsat et Lovforslag, hvorefter det gamle »Kielerpakhus« skal nedrives, medens der i Stedet opføres et stort Pakhus, der er i Stand til at tage langt betydeligere Godsmængder.

Der har længe hersket en følelig Mangel paa Pakhusplads i Kroneløbsbassin, og denne Mangel søger man nu at afhjælpe, idet Pakhus Nr. 47 skal nedrives og erstattes med et nyt Pakhus paa flere Etager. Manglen paa Kraner har længe været følelig i Havnen, og der er derfor i England afgivet Ordre paa en Del nye Kraner.

Dette er kun Indledningen til et omfattende Havnebyggeri i Kroneløbsbassin. Det er Hensigten at bygge flere store Pakhuse som Erstatning for de smaa Skure, der nu ligger derude.

Ogsaa paa Vestkajen vil der finde betydelige Forbedringer Sted.

De samlede Udgifter til disse Moderniseringsarbejder, der ikke mindst tager Sigte paa at genrejse Københavns Havn som den store Transithavn, er meget betydelige. Frihavnsprojektet kommer alene til at koste 7 Millioner Kroner, medens Arbejderne paa Nordre Toldbod er takseret til 5½ Million, og for Sdr. Toldbods Vedkommende vil Udgifterne andrage et Par Millioner. Den samlede Sum kommer saaledes til at overstige 14 Millioner Kroner.

### AMERIKANSK FLAADEBESØG

Seks amerikanske Krigsskibe — 2 Krydsere, *Houston* og *Little Rock* og 4 Destroyere, *Warrington*, *Perry*, *Glenn* og *Cone* — aflægger i disse Dage Besøg i danske Havne.



Krydserne og 2 Destroyere med en Besætning paa ialt 71 Officerer og 1434 Menige kom til København den 4. Juli, De forenede Staters Uafhængighedsdag, medens de to andre Destroyere gik til Aalborg.

Admiral *H. K. Hewitt*, Øverstbefalende for U. S. A.s Flaade i Europa, deltager i Flaadebesøget.

#### U. M. C. C.

Skibsfartseksperter fra 17 Lande, nemlig Australien, Belgien, Canada, Chile, Danmark, Frankrig, Grækenland, Indien, Holland, New Zealand, Norge, Polen, Sydafrika, Sverige, Storbritannien, De forenede Stater og Czekoslovakiet er paa en Konference i »United Maritime Consultative Council«, afholdt fornylig i Amsterdam, blevet enige om, at Skibsfarten behøver en international Regeringsorganisation »for at kunne staa til Raadighed med Raad i alle Skibsfartsanliggender, der bør drøftes mellem Regeringerne«. Det Udvalg, der blev nedsat paa det første lukkede Møde i United Maritime Consultative Council, skal drøfte den mulige sammensætning, Arbejdsomraade, Forretningsgang for en saadan Organisation og udarbejde et Udkast til videre Raadslagning. Udvalget skal om nogle faa Uger begynde sin Virksomhed og skal bestaa af Repræsentanter for Belgien, Canada, Frankrig, Holland, Norge, Polen, Storbritannien og De forenede Stater. Andre Regeringer skal meddele Udvalget deres Synspunkter gennem Delegerede til United Maritime Consultative Council.

Da dette Raad, der er oprettet som en midlertidig Organisation, skal have sine Arbejder afsluttet senest den 31. Oktober 1946, regner man med et nyt Møde til Efteraaret for at drøfte Udvalgets Betænkning. Den hollandske Regering har erklæret sig rede til at paa tage sig Raadets Kontoroppgaver.

#### ATTER AMERIKANSK RUTEFART PAA SKANDINAVIEN

Moore & McCormack har genoptaget Passagerfarten mellem Amerika og Skandinavien. En af Rederiets sidste og mest moderne Nybygninger, Dampers *Mormacmoon*, afsejlede forleden Dag mod New York med 12 Passagerer efter en Rundrejse i Skandinavien.

Det nye Skib, der er bygget under Krigen, hørende til den saakaldte C. 3. Klasse, er et af de Skibe, som i Fremtiden skal benyttes i den faste Rutebart mellem Skandinavien og Amerika. Skibet, der føres af den svenske Kaptajn *Axel A. Berg*, sejler 17 Knob og er udstyret med det sidste nye paa Navigationens Omraade, nemlig det automatiske Navigationsinstrument »Loran«, der muliggør en nøjagtig Positionsbestemmelse paa en Distance af indtil 750 Sømil fra Land om Dagen og indtil 1500 Sømil om Natten. Disse Positionsbestemmelser kan foretages i al Slags Vejr.

*Mormacmoon* kommer saaledes til at danne Indledningen til Genoptagelsen af Amerikas Passagerfart paa Skandinavien og Østersølandene.

#### TANKSKIBSPROBLEMER

Som omtalt i Dansk Søfarts Tidende Nr. 24 bestod Verdens Tankskibstonnage pr. 1. Maj 1946 ifølge Skibsmæglerfirmaet Davies og Newman's Statistik af 23,38 Mill. Tons d.w. eller 7,3 Mill. Tons d.w. mere end i Juli 1939. Heraf falder 59 pCt. paa U. S. A., 19 pCt. paa Storbritannien og ca. 9 pCt. paa Norge. Sommeren 1939 ejede Storbritannien den største Tanktonnage med 29 pCt., mens U. S. A. havde 26 pCt. og Norge 18 pCt.

Forskydningerne i Tonnagen er imidlertid større end ovenfor anførte Tal viser, for medens U. S. A. under Krigen har gennemført Historiens største Nybygningsprogram, er det, der er tilbage af Englands og Norges Tankflaader, for en stor Del forældet, samtidig med at Amerikas nybyggede Flaade gennemsnit-

ligt har en betydelig større Fart end de ældre Skibe. Dette betyder, at Amerikas Overlegenhed er endnu større, end Tallene synes at angive.

Storbritannien og Norge har sat alle Sejl til for at erstatte Tabene. Af de Ordre paa Tankskibe, der var placeret pr. 1. Maj i Aar, var de 540.000 Tons skandinaviske og 470.000 Tons engelske, medens U. S. A. kun tegnede sig for 79.000 Tons.

Hvis ikke U. S. A. lægger en betydelig Del af sine Tankskibe op eller sælger dem, vil Overfloden paa saadan Tonnage snart blive et alvorligt Problem, man stærkt maa regne med, ikke mindst da, saafremt mange af de Anordninger med Rørledninger m. m., der blev bygget under Krigen, for Fremtiden skal bibeholdes. Foreløbig har Fragtmarkedet imidlertid ikke afspejlet nogen Fare for, at Udviklingen vil gaa i den Retning, idet Transporterne til militært Brug og til Fyldning af de tomme Lagre Verden over fremdeles medfører stor Efterspørgsel efter Tonnage.

Det engelske Blad »Economist« peger imidlertid paa, at denne Tingenes Tilstand ikke vil vare evigt, og at man allerede næste Sommer maa regne med, at Overfloden paa Skibe vil gøre sig gældende, og hvis der saa samtidig opstaar en skarp Konkurrence mellem de interesserede Nationer, vil Virkningerne paa Fragtsatserne kunne blive meget alvorlige, mener »Economist« tilsidst.

#### KAN ATOM-ENERGIEN UDNYTTES I SKIBE?

Natten mellem den 30. Juni og 1. Juli lyttede en Verden i aandeløs Spænding efter Braget af den detonerende Atombombe over Bikini-Øen i Stillehavet. Vilde Verden gaa under, som saa mange sortseende Videnskabsmænd havde profeteret? Det gjorde Verden imidlertid ikke, og det gjorde vist heller ikke saa forfærdelig mange af Forsøgsskibene i Lagunen, og »Atombomben« vil vel herefter forsvinde fra Verdenspressens Sensationsspalter for at give Plads for andre og mere aktuelle Nyheder. Det er dog, naar alt kommer til alt, mere end et Aar siden, den første Atombombe sprang.

Tilbage bliver imidlertid det ulige vigtigere Spørgsmaal: Hvorledes kan Menneskeheden udnytte de fantastiske Kræfter, Atomforskerne har skænket den, og som foreløbig kun er brugt i Destruktionens Tjeneste? Kan de ogsaa komme den fredelige Udvikling til Gode?

Der er ingen Tvivl om, at Forskerne Verden over arbejder ihærdigt med disse Spørgsmaal. Saaledes udtalte den engelske Forsyningsminister *John Wilmot* forleden Dag i Parlamentet: »Snart vil britiske Skibe blive drevet med Atom-Energi. Takket være Opfindelsen af Atomkraften staar vi overfor en fuldstændig Revolution indenfor Industrien. Fremtiden tegner sig lys for os. Vore dygtigste Videnskabsmænd er i Virksomhed med at finde Midler til at udnytte Atom-Energien, og der vil ikke gaa lang Tid, før denne Energi kan udnyttes af Industrien.

»Atomdrift af Biler vil nok ikke blive aktuelt i første Omgang,« sagde han videre, »thi de Apparater og Instrumenter, som skal til for at tømme Atom-Energien, vil veje mange Tons. Imidlertid tror jeg, at vi forholdsvis hurtigt kan finde frem til en Metode, hvorved Atom-Energien kan blive taget i Brug til Drift af store Skibe.«

Ogsaa i Amerika beskæftiger dette Spørgsmaal Sindene i høj Grad. Saaledes udtalte Kontreadmiral *Harold C. Bowen* fornylig, at U. S. A. ikke maa spille Tiden, men hurtigst muligt søge at naa til et Resultat med Hensyn til Benyttelsen af Atomdrivkraft om Bord i Skibe, idet han dog hovedsagelig saa Sagen fra et sømilitært Synspunkt. »Anvendelsen af Atomdrivkraften vil først og fremmest forøge Skibenes Aktionsradius, saa den i Fremtiden kun vil være begræn-

## Ugens Fragtberetning.

Der er stadig ikke større Forandringer at rapportere fra Fragtmarkederne. De oversøiske Trades kan stadig bruge mange Skibe, og Tendensen er ikke alene stabil, men i visse Markeder er den faktisk fastere. I transatlantisk Fart gøres der mange Forretninger i Kul fra Northern Range og Golfen til mange europæiske Destinationer. War Shipping Administration har fra 21. Juni forhøjet Raterne noget som Følge af Sømandstrejken. Til Danmark og Norge er Raten nu fastsat til \$12.40 fra Northern Range og \$12.90 fra South Atlantic. 2 Liberty-Baade rapporteres imidlertid sluttet til \$11.90. Fra Northern Range til Finland er sluttet til \$13.25. Iøvrigt er det Kulafskibninger til Frankrig og Italien, der dominerer Markedet. Mange Baade er sluttet fra U.S. Atlantic til Rater omkring \$11.50 Basis Bordeaux/Dunkirk range, Option Marseilles til omkring \$1.— mere. Til Vestitalien er betalt \$12 med Option af Adriatic til \$1.50 mere. Fra New York eller Philadelphia til Antwerpen er betalt \$10.25. Til Sydamerika er sluttet adskillige Baade for Kul fra saavel Hampton Roads som fra Golfen til uændrede Rater. Af anden transatlantisk Forretning kan endvidere nævnes Sukker fra Cuba til Antwerpen til \$14 med fri Losning. Sulphur fra Golfen er sluttet til \$12.50 til Antwerpen og \$15 til Marseilles.

River Plate har været temmelig interesseløst paa Grund af den argentinske Regerings Standsning af Eksportlicenser. Fra Bahia Blanca til Antwerpen noteres stadig \$18 for svejtsisk Regning og fra n. a. San Lorenzo til Rotterdam eller Amsterdam kan betales 85/-.

Fra Pacifickysten er der sluttet en Del Kullaster til europæiske Destinationer. Raterne ligger omkring \$19.25 til Bordeaux/Dunkirk med Option af Marseil-

les eller Vestitalien til omkring \$1.— mere. Fra British Columbia til Irland søges Tonnage for Lumber og Stykgods til omkring 100/- pr. Ton d.w. paa fio. Basis. Lumber fra British Columbia til 3—4 Havne Durban/Cape Town range indikerer omkring \$6 pr. Mille.

Fra Indien søges Tonnage for Malm fra UK. og Northern Range til uændrede Rater. Vizagapatam/Mobile sluttet til \$13 paa Gross Terms. Fra Sydafrika kan stadig sluttet Malm til Northern Range til \$8.50 og til St. Lawrence til \$9.50. Salt fra Aden til Calcutta er sluttet til 34 Rupees.

Ogsaa paa Timechartermarkedet er der gjort en Del Forretninger i den forløbne Uge. En 10 Knobs norsk Dieselbaad, lukket Shelterdecker, paa ca. 8800 Tons d.w. er sluttet til amerikanske Befragtere til \$5 for ca. 6 Maaneder, og en ca. 12½ Mils Baad af samme Størrelse, men aaben Shelterdecker, er sluttet for 4—6 Maaneder til \$6. Norsk Motorskib paa ca. 8500 Ts. ca. 12½ Knob er sluttet til et svensk Linierederi til en Rate omkring \$5.50 for ca. 18 Maaneder. Liberty-Baade tilbydes kontinentale Befragtere for 4—6 Maaneder, Levering og Tilbagelevering USNH. til Rater omkring \$3.75 à \$4.

De europæiske Markeder er stadig meget aktive. Fra Middelhavet noteres et Utal af Ordre for Fosfat, Malm, Salt o. s. v. til Continentet/UK. og Skandinavien. Raterne er fuldt ud opretholdt. Trælastbefragtningerne fra Østersøen er noget livligere til stort set uændrede Rater. Kul og Koks fra UK. og Emden sluttet til omkring Maximalraterne. For Kul fra Polen, Afskibning over Gdansk eller Gdynia, er Raterne for Tonnage under 1000 Ts. fastsat til UMA.-Raten, men med Losning for Skibets Regning.

set af, hvor mange Forsyninger man kan føre med sig,« udtalte Admiral Bowen. »Man behøver heller ikke længere at være hemmet i sine Dispositioner af Brændselssorger. Man maa imidlertid ikke tro paa nogen Revolution i Omformningen af Atom-Energien til Kraft. Varmen fra Atomspaltningen vil blive udnyttet til at lave Damp, og denne Damp skal derefter drive Turbiner eller Stempelmaskiner ganske som i Dag,« sluttede Admiralen. Tiden vil vise, om han faar Ret heri.

### TYRKISK SHIPPINGBESØG

København gæstes for Tiden af den tyrkiske Shippingmand *Adil Araboglou* fra Istanbul. Hr. Araboglou kom ad Luftvejen hertil fra London for at undersøge Mulighederne for Erhvervelse af Tonnage, saavel second hand som Nybygninger. Som bekendt gøres der for Tiden store Anstrengelser i Tyrkiet for at forøge Handelsflaaden. Der tilstræbes en Fordobling af den nuværende Flaade eller Indkøb af ca. 62.000 Brutto Tons Tonnage. 2 Stk. 4370 Tons d.w. Nybygninger, der var bestilt ved Oscarshamns mek. Verkstad for tysk Regning under Krigen, er netop blevet indkøbt til Tyrkiet, og der er forskellige Underhandlinger i Gang om Køb af yderligere Tonnage.

Hr. Araboglous Besøg i København gælder dog ikke alene Shipping. Hr. Araboglou søger ogsaa Forbindelser i Industrikredse, idet han udtaler, at Tyrkiet behøver danske Industrivarer, medens Tyrkiet til Gengæld kan levere Danmark Malm, Tobak, Nødder, tørrede Frugter, Korn, Huder m. m.

Hr. Araboglous faste Forbindelse i Danmark er Firma Otto Danielsen, København.

### SKIBSSALG

s.s. *Oslo ex. Prins Knud*, ca. 2100 Tons d.w., bygget 1922, tilhørende Dampskibsselskabet Pacific A/S, er solgt til Firma Alfred Christensen. Købesummen andrager Kr. 1.000.000. Skibet er due for Klasse til Efteraaret.

Entreprenørfirmaet Saabye og Lerche har afhændet Mudderværket *Newport*, 753 Br. Reg. Tons, bygget Holland 1907, til Holland.

### NORSKE SKIBSKØB

Skibsreder *Erling H. Samuelsen*, Oslo, som var Direktør for Nortraship i Canada, er kommet hjem med *Stavangerfjord* og oplyser til »N. H.-S. T.«, at der i Canada bygges fire 3800 Tonnere for norsk Regning hos det kendte Firma *Pictori* paa Østkysten. Bygning i større Stil for norske Interesser vil imidlertid formentlig hindres af Prisspørgsmaalet. Iøvrigt er der købt omkring et halvt Dusin Skibe for norsk Regning, bl. a. nogle paa ca. 10.000 Tons. Nogle er gode, siger Skibsreder Samuelsen, men der er Grund til at tro, at Kvaliteten ikke er lige god overalt. Der bør derfor tilraades Forsigtighed ved Køb af visse Skibstyper.

Det oplyses endvidere, at det er Rederier i Stavanger, Kristiansand og Oslo, som har købt de ovenfor nævnte Skibe.

### DE BESLAGLAGTE FINSKE SKIBE

Forhandlingerne om de i tyske Havne i Efteraaret 1944 beslaglagte finske Skibe er nu afsluttede. Damperne *Zephyr* paa 3850 Tons og *Wappu* paa 2150 Tons er allerede kommet tilbage til Finland. *Wikla* paa 1750 Tons, *Bore VI* paa 2750 Tons, *Brita* paa 4200 Tons og *Ellen* paa 2270 Tons ventes snart at

tiltræde Tilbagefejren. Samtlige disse Skibe befinder sig i den britiske Besættelseszone og er i forholdsvis god Stand. Indenfor den amerikanske Besættelseszone findes yderligere to Skibe, som er sunket, ligesom to Skibe indenfor den russiske Zone. Om disse Skibe finder Forhandlinger Sted.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Søfartens Bibliotek

Søfartens Bibliotek har udsendt sin 12. Meddelelse om Nyanskaffelser til Studiesamlingen. Det fremgaar heraf, at Studiesamlingens Bogbeholdning ved Indkøb og Gaver er tiltaget fra 4208 Bind i September 1945 til 4722 Bind, og en væsentlig Del af de ved Ø. K.s Brand mistede Bøger er nu erstattet.

### Kollision i Nr. Sundby Havn

Forleden skete i Nørresundby Havn en alvorlig Kollision mellem Motorskibet *Venus* og Dampere *Paris*, der var paa Vej til Svovlsyrefabrikken, da den af den kraftige Strøm blev tvunget ind mod Kajen, hvor den borede Stævnen lige ind i Motorskibet *Venus'* bagbords Ræling. *Venus* led ved Paasejlingen stor Skade og begyndte straks at synke, men en tilkaldt Bugserbaad fik Skibet trukket paa Grund ved Limfjordsbroen, og her blev det holdt flydende ved uafbrudt at holde Pumperne i Gang. Det lykkedes Besætningen at bjerpe sine private Ejendele fra Skibet. Skaden anslaaes skønsmæssigt til ca. 100.000 Kr. *Paris* led ikke nævneværdig Skade ved Sammenstødet.

### Hirtshals—Kristiansand

Forleden Dag genaabnedes Hirtshals—Kristiansand-Ruten. Allerede Kl. 12,30, en Time før beregnet, anløb det 430 Tons store norske Motorskib *Gann* Hirtshals Havn, hvor de fleste af Byens Borgere havde taget Opstilling, og Skolebørnene var mødt frem med norske og danske Flag.

Kl. 13,30 foregik den officielle Modtagelse. Tilstede var bl. a. Amtmand *Friis Jespersen*, Hjørring, Chefen for Ministryningen, Orlogskaptajn *Sølling*, Repræsentanter for Hjørring Byraad og Repræsentanter for Turistforeningerne i Hjørring og Hirtshals.

### Ændringer i Skibsregistret

*Absalon* af København (OUEI) er udslettet som opbugget.

A/S Det Dansk-Norske Dampskibsselskab, København, har afhændet m.s. *Viking* af Marstal (OWBN) til et Parirederi, bestaaende af Skibsfører Karl Johannes Kristian Jensen og Skibsreder Christian Petersen, begge af Rønne. Sidsnævnte er bestyrende Reder. Skibets Hjemsted er nu Rønne.

s.s. *Fornæs* af København (OWOS). Skibets Navn er nu *Danbell*.

Rederiaktieselskabet Triton, København. J. Villemoes er frattraadt og Grosserer Anker Lau, København, tiltraadt som Administrator.

Brutto- og Netto-Tonnagen for m.s. *Kronprins Olav* af København (OZSH) er nu henholdsvis 3038 og 1813 Tons.

### Ændringer i Aktieselskabsregistret

»A/S Tankskibsrederiet« af Fredericia. Under 22. Marts og 23. Maj 1946 er Selskabets Vedtægter ændrede; Selskabet tegnes af to Medlemmer af Bestyrelsen i Forening eller af en Direktør; ved Afhændelse og Pantsætning af fast Ejendom af den samlede Bestyrelse. Kommandør Christian Vilhelm Evers, Nyhavn 8, København, er indtraadt i Bestyrelsen og Direktionen.

### De Meteorologer!

De britiske Meteorologer synes ikke at have større Succes end de danske. Da de atter havde Fiasko ved Forudsigelsen af den sidste week-ends Vejr, har en Læser sendt et af London-Dagbladene et arrigt Brev, som han slutter:

— Det koster formodentlig Slaten Tusinder af Pund at holde disse Meteorologer beskæftigede. Hvorfor ikke afskedige dem og give en gammel Skipper 100 Kr. om Ugen for at sige sin Mening i Stedet. Det vilde ikke alene blive billigere — men ogsaa betydeligt bedre ....

### Fra svenske Værfter

Den 27. Juni kunde Götaverken sende m.s. *Karesuando* bygget til Trafik A/B Grängesberg—Oxelösund ud paa en vellykket Prøvetur og har dermed afleveret det sidste af en Serie paa ialt 12 Skibe bygget til dette Rederi i Løbet af de sidste fire Aar.

De 12 Skibe har været af tre forskellige Typer: Malm-skibe paa 6000 Tons d.w., Malmskibe paa 9000 Tons d.w. og kombinerede Malm- og Tankskibe paa 12.000 Tons

d.w. Af den mindste Type er der blevet bygget 5 Stkr., af den mellemste Type ligeledes 5 og 2 Stkr. af den største Type. Den sammenlagte d.w.-Tonnage for de 12 Skibe opgaar saaledes til ca. 100.000 Tons d.w.

Det første af Skibene, m.s. *Akka*, blev færdigt i 1942 og indsattes straks i Røde Kors' Tjeneste til Transport af Levnedsmidler fra Canada til Grækenland.

Det nu afleverede m.s. *Karesuando* laster 6150 Tons d.w. Dets Hoveddimensioner er følgende: Længde 382' 10", Bredder 50', Dybde 32' 6", Middeldybgaende paa Sommerfribord 22' 6 $\frac{1}{4}$ ".

Hovedmaskineriet bestaar som i de øvrige nye Grängesberg-Skibe af en enkeltvirkende 2-Takts sekskylindret Dieselmotor af Götaverkens Konstruktion og Bygning. Cyllinderdiametern er 630 mm og Slaglængden 1300 mm. Med 112 O/M udvikler Motoren 3850 IHK, der vil kunne give Skibet en Fart paa 13 Knob paa fuld Last.

Ved Bygningen af Skibet har man i stor Udstrækning anvendt Svejsning. Det er saaledes forsynet med svejsede Skodder efter Götaverkens System.

Officersbeboelsen findes i Dækshuset midtskibs, medens Mandskabsbeboelsen ligger agter, hvor Folkene har deres Messer og 1- eller 2-Mandskamre.

### Svenske Skibssalg

Rederiaktiebolaget »Svea« i Stockholm sælger ud af sine gamle Baade. Saaledes er *Irene* solgt til Norge. Skibet er bygget i 1899 og paa 689 Tons. Endvidere forhandles der om Salg til Grækenland af et Par Skibe, bl. a. *Södra Sverige*, bygget 1871.

### Søretssag om »Ebba«s Forlis

Mandag den 1. Juli behandlede Göteborg Byret en Søretssag mod Kaptajnen paa Askersunds-Dampere *Vettern 1*. Han anklagedes for Manddrab i Forbindelse med Kollisionen 8. November 1945 med den danske Motorsejler *Ebba*. Ved Kollisionen kom *Ebba*, der laa forankret, i Drift og forliste, hvorved tre Mand af Besætningen omkom. Kaptajnen nægtede sig skyldig under Henvisning til, at Ulykken var hændelig. Han nægtede ligeledes at have undladt at sætte Vagt ud. Repræsentanten for det danske Skibs Rederi nedlagde Paastand om Dom til Erstatning for Baaden og til de Omkomnes Paarørende. Der blev ikke nævnt noget Beløb, hvorfor Parterne blev enige om at forhandle sig til dette. Dommen afsiges 5. August.

### Hurtig afblæst finsk Strejke

Radiotelegrafisterne paa finske Skibe i Havn nedlagde forleden Dag Arbejdet paa Grund af Utilfredshed med Afgørelsen i Lønstriden.

Senere paa Dagen blev Arbejdet imidlertid genoptaget, efter at Regeringen havde meddelt, at Radiotelegrafisterne vilde blive beordret til Tjeneste ifølge Embedspligtloven, hvis de ikke frivilligt standsede Strejken.

### Med »Queen Elizabeth« over Atlanten

Billetten for en Sørejse tværs over Atlanterhavet med Luksusdamperen *Queen Elizabeth* vil andrage ca. 160 pCt. af Førkrigstaksterne, oplyste »Cunard White Star«s Formand, Sir *Percy Bates*, paa et Aktionærmøde forleden. Dermed nærmer Billetpriiserne sig Flyveruternes Prisniveau. Den mindste Pris for 1. Klases Passagerer bliver 1800 danske Kroner. En Flyvebillet koster kun 60 Kr. mere. Samme Billet kostede før Krigen 1150 Kr. Det er Planen at lade *Queen Elizabeth* stikke i Søen paa sit første Atlanterhavstrip i September. Selskabet venter, at flere Skibe, deriblandt *Queen Mary*, snart tilbagegives af Regeringen.

### De kinesiske Fyr

Krigen har faret haardt frem mod det kinesiske Fyrvæsen, meddeler South China Morning Post. Japaneserne havde besat de vigtigste Fyr og Radiostationer, og de blev følgerigt Maalet for Bombeangreb m. m.

Ooksen Fyr i Formosastrædet er blevet fuldstændig ødelagt og maa bygges op fra Grunden igen. Et af de mest kendte Fyr paa Kinakysten, Turnabout Fyret paa Nordsiden af Formosastrædet, er nu kun en Ruinbunke. Andre kendte Fyr som Breaker Point, Chilang Point og Lamock Island har lidt samme Skæbne, og mange Fyr maa repareres, før de igen kan tages i Brug.

De to meget vigtige Fyrskibe Tungshan og Kiutan udenfor Mundingen af Yangtsesfloden er blevet sænket af allierede Bombere, og ialt er 6 af de 8 Fyrskibe, der var i Brug den 8. December 1941, blevet ødelagt eller sænkede.

### Radar i Liverpool Havn

Om kort Tid vil Liverpool Havn blive komplet udstyret med Radar. Liverpool vil saaledes blive den første radar-kontrollerede Havn i Verden. Naar Installationen er færdig, kan een Mand sidde ved et Kontrolapparat og dirigere hele Ind- og Udsejlingen til Havnen. Det er den almindelige Opfattelse, at alle vigtigere Havne i Løbet af faa Aar vil blive udstyret med Radar.

**ODENSE MASKINISTSKOLE**

Den 8. August paabegyndes nye Kursus som følger:

Dagkursus til den udvidede Maskinisteksamen med Afslutning Juni/Juli 1947.

Dagkursus til Elektroinstallatørprøven for Maskinister med Afslutning April 1947.

Oplysninger og Program ved Henvendelse til Skolen, Tlf. 827. Forstanderen.

**PERSONALIA****75 Aar**

Skibsførerforeningens tidligere Næstformand og tidl. Skibsinspektør i Grønlandsk Handel, Kaptajn H. F. V. Hansen, fylder den 10. Juli 75 Aar.

**70 Aar**

Formanden for Den alm. Danske Skibsførerforening, Kaptajn H. P. Hagelberg, som den 1. Marts 1946 fejrede sit 25 Aars Jubilæum som Formand for Foreningen, fylder den 10. Juli 70 Aar.

**Statsbanerne**

Kaptajn H. P. Trondhjem ved Statsbanernes Storebælts-overfart er udnævnt til Overfartsleder.

Skibsmaskinmester H. J. Wolf, Statsbanernes Søfarts-væsen, er udnævnt til Inspektions-Maskinmester.

**Positionsliste pr. 2. Juli 1946****Dannebrog**

Dansborg ank. Newport News 1.7, derefter Baltimore/Danmark. — Ellensborg ank. Emden 30.6, laster for Danmark. — Frederiksborg afg. Oxeløund 28.6. til Barrow i/F. — Lilleborg ank. Aarhus 1.7., derefter Emden/Danmark. — Nordborg ank. Aalborg 20.3. Dok. — Silkeborg ank. Grangemouth 30.6., laster for København. — Skodsborg ank. Svendborg 25.6. Dok. — Søborg ank. Frederikshavn 27.6. Dok. — Taarnborg pass. Kielerkanalen 2.7. til Nørresundby. — Uranienborg afg. Baltimore 24.6. til Danmark. — Ørneborg ank. Vejle 1.7., laster for København.

**Det Dansk-Franske D/S**

Blekinge afg. Safi 1.7. — Bornholm ligger i Helsingør for Reparationer. — Halland afg. Halifax 30.6. — Skuane ank. Calais 3.7. — Slesvig i engelsk Tjeneste.

**D. F. D. S.**

Alabama afg. Immingham 24.6. til Bona. Ventes dertil ca. 4.7. — Alexandra ank. Aalborg 30.6. Derfra 5.7. til London. — Argentina afg. New York 29.6. til Oslo, Kbhvn. og Gdansk. Ventes ankomme Oslo ca. 10.-11.7. — Arizona ank. Kbhvn. 21.4. for Dokning. — Bolivia ank. Kbhvn. 29.6. Herfra til Helsingør for Dokning. — Brasilien ank. Gdynia 27.6. Forv. afg. 2.7. til Odense. — Delaware afg. Santos 27.6. via Madeira til Danmark. Ventes ankomme Madeira ca. 13.7. — Dronning Alexandrine afg. Thorshavn 1.7. til Kbhvn. — Egholm ank. Fr.havn 30.6. for Dokning. — Florida ank. New York 29.6. Derfra ca. 8.7. til Oslo, Kbhvn. og Bremen. — Frigga afg. Aalborg 29.6. til Hull. Ank. forv. 2.7. — Halvdan afg. Liverpool 28.6. til Kbhvn. og Randers. — Harald afgaar Cardiff ca. 2.7. via Swansea til Kbhvn. — Hebe ank. Kbhvn. 30.6. Afgaar 4.7. til Leith. — Hindsholm ank. Kbhvn. 28.6. Fra Kbhvn. forv. 3.7. til Aalborg. — Hjortholm afg. Tunis 30.6. til Marseille, Genua og Neapel. — Hroar ank. Odense 27.6. Fra Odense 4.7. Fra Aarhus 5.7. til Hull. — Ivar ank. Jaffa 1.7. Derfra til Alexandria. — J. C. Jacobsen fra Kbhvn. 1.7. via Aalborg til London. — Jolantha ank. Bergen 2.7. Derfra ca. 2.7. via Stavanger til Kbhvn. Fra Kbhvn. forv. 9.7. via Aarhus til Vestnorge. — Katholm ank. Kbhvn. 2.7. Fra

Kbhvn. ca. 2.7. via Rotterdam til Antwerpen. Derfra ca. 11.7. til Danmark. — Kentucky ank. Kbhvn. 27.6. Fra Kbhvn. ca. 4.7. til Liverpool/Danmark. — Knud ank. Kbhvn. 1.7. Fra Kbhvn. ca. 6.7. til Antwerpen. — Kronprins Frederik fra Esbjerg Onsdag og Lørdag Kl. 19. Fra Harwich Tirsdag og Fredag Kl. 13. — Louisiana ank. Rio Grande 30.6. Derfra forv. 4.7. til Rosario og Montevideo. — Maine afg. Kbhvn. 25.6. til New York. — Margrethe ank. London 1.7. Derfra 4.7. til Kbhvn. — Marocco afg. Antwerpen 28.6. til Leixoes. Ventes dertil ca. 2.7. — Paraguay ank. Kbhvn. 1.7. Herfra ca. 6.7. til Aarhus. — Saga ank. Hull 1.7. Derfra ca. 4.7. til Kbhvn. — Skjold ank. Kbhvn. 25.6. Afgaar ca. 3.7. til London/Kbhvn. — Svanholm ank. London 28.6. Derfra ca. 5.7. via Grimsby til Kbhvn. — Taarnholm ank. Manchester 1.7. Derfra ca. 6.7. til Kbhvn., Odense og Aarhus. — Texas afg. Lissabon 28.6. til Piræus. — Thyra afg. Aarhus 28.6. til Newcastle. Derfra til Kbhvn. — Tula afg. Rotterdam 1.7. til Kbhvn. — Tunis ank. Newport News 29.6. Derfra til Bremerhafen. — Tyr afgaar Esbjerg til Antwerpen hver Mandag. Retur hver Onsdag. — Uffe ank. Antwerpen 30.6. Derfra ca. 4.7. til Kbhvn., Aarhus, Randers og Aalborg. — Uruguay ank. Santos 29.6. Derfra ca. 8.7. til Rio de Janeiro og Bahia. — Virginia ank. Alexandria 25.6. Er forv. afgaaet 1.7. til Danmark via Huelva.

**Det Danske Kulkompagni**

Ivan Kondrup ank. Gamla Karleby 30.6. — Wm. Th. Malling afg. Gdansk 30.6.

**J. Lauritzen**

Indian Reefer afg. Antwerp 2.7. til Rio de Janeiro. — Argentinean Reefer ank. New York 30.6. — Karla Dan afg. Callao 25.6. paa Vej til Chile. — Lotta Dan afg. Valparaiso 28.6. paa Vej til U.S.A. — Laila Dan afg. Guayaquil 1.7. paa Vej til Chile. — Jutta Dan afg. New York 27.6. til Chile. — Selma Dan afg. New York ca. 3.7. til Chile. — Randa afg. Tocopilla 18.6. paa Vej til New York. — Laura Dan afg. Gdansk ca. 3.7. til Danmark. — Ulla ank. Savona 30.6., derefter til Sfax. — Linda Dan afg. Stockholm ca. 11.7. til Finland. — Jelva Lau afg. Kotka ca. 4.7. til Purfleet. — Lilian ank. Amsterdam ca. 4.7., derefter til Emden. — Anna Lau ank. Menstad 30.6., derefter Valencia. — Inger Lau pass. Kbhvn. 29.6. paa Vej til Siglufjord. — Nerma Lau ank. Emden 1.7. — Katja Lau pass. Dover 2.7. paa Vej til Aarhus og Kbhvn. — Hedda Lau afg. Gefle 1.7. til Skotland. — Nancy Lau ank. Køge ca. 4.7. — Ninna Lau ank. Mariager ca. 4.7.

**Myren**

Asbjørn forv. afg. New Foundland 3.7. til Sortehavet. — Astrid ank. Emden 29.6. — Birthe afg. Helsingfors 3.7. til Ghent. — Chr. Sass afg. Montreal 10.6. til Triest. — Clara afg. Ghent 30.6. til Methil. — Stal forv. ank. Sheet Harbour 4.7.

**Navitas**

Navitas afg. Mariager 3.7. til Gdynia el. Gdansk. Derefter Finland/Rønnskær/Nordfrankrig.

**Norden**

Nordfarer ank. Nicochera 30.6. — Nordkap ank. Bremen 29.6. — Nordkyn afg. Stockholm 21.6. til Philadelphia.

**Orient**

Astoria forv. ank. New York 4.7. — Westralia ank. Montevideo 27.6.

**Vendilla**

Svend Pii forv. afg. Emden 3.7.

**Ø. K.**

Annam ank. Manila 24.6. forv. afgaa 5.7. til Hongkong. — Asia pass. Skagen 30.6. for Baltimore. — Erria ank. Genoa 23.6. — Falstria pass. Pentland Firth 28.6. til New York. — Fionia afg. Fremantle 24.6. til Port Said. — India pass. Fernando Noronha 30.6. til Antwerpen. — Java ank. Le Havre 19.6. — Jutlandia ank. Gdynia 30.6. — Kina pass. Finisterre 1.7. til Genoa. — Korea ank. Shanghai 22.6. — Lalandia pass. Start Point 1.7. til Southampton. — Malacca afg. Hongkong 28.6. til Saigon. — Manchuria forv. afgaa Oslo 2.7. til Brevik. — Meonia i Nakskov. — Mongolia afg. Singapore 30.6. til Antwerp. — Selandia afg. Colombo 26.6. til Singapore.

**DANSK SØFARTS TIDENDE**

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. B. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K

Abonnement

Udlandet Kr. 24,00 pr. Aar

Redaktør:

KAY JUNGEBSEN

Telefon \*Central 17030

samt paa alle Postkontorer

# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

NYBYGNINGER

## Aalborg Værft A/S

SKIBS- MASKIN- OG  
KEDELREPARATION

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

## SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY  
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING  
STRIKEFORSIKRING

Amallegade 33  
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

# PENSIONS FORSIKRINGS ANSTALTEN A/S



HAMMERENSGADE 6  
KØBENHAVN K. - C. 7809

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

## MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K  
Telefon: 9246

Telegramadr.:  
MONTANAKUL

## DANSKE LLOYD

Holmens Kanal 42

# TUBORG



GRØN  
eller  
RØD



Viking  
Kompasser  
Viking  
Loddemaskiner  
Chronometre  
Sekstanter  
Marinekikkerter

Indehavere  
**SØLVER & SVARRER**  
Norsk statsant. Kompassrettere  
Forlang W. Katalog

# CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

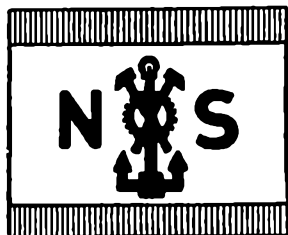
GLASGOW.

LEITH.

GRANTON.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



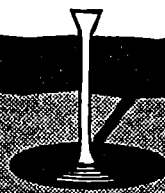
## NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV • DANMARK  
NYBYGNINGER  
OG  
REPARATIONER

Beddinger for Skibe Indtil 520' Længde  
Flydedok » » » 14500 Tons D.W.  
Ophalerbedding » » » 800 » »  
Telegram-Adr.: »SKIBSVÆRFT«. Telefon: STAT 3.

... og  
Pilsner  
det er

# HOF



Tegn Deres  
Forsikringer  
i

## SKANDINAVIA

Kongens Nytorv 6, København K.  
Telefon Central 9316

## Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

By:		Telegramadresse:
Aarhus	Aarhus Stevedore Compagni Direktor L. Mikkelsen Foreningens Formand	Labore
Nyborg	Mammen & Drescher Direktor Math. Møller Næstformand og Kasserer	Spedition
København	Hans Brandt Medlem af Bestyrelsen	
Aalborg	Stevedorekompagniet	Dispatch
Aarhus	Hassing & Drescher	
Esbjerg	Stevedore-Kompagniet A/S	Stevedore
Frederikshavn	Einar Sørensen	
Holbæk	S. J. Sørensen	
Horsens	Søren Andersen	Stevedoring
Kallundborg	Jørgen Schultz	Schultz
Korsør	Arbejdsglvernes Stevedor-Kontor	
København	Holger Jørgensen Skjold Anderson	Oldstevedore
—	Københavns Stevedore Comp.	
—	Jullus Nielsen's Stevedoreforretning A/S	
Nakskov	Halfdan Rasmussen	Andrea
Nyborg	Henrik Basballe	Basballe
N. Sundby	Henry Petersen	
Odense	Simonsen og Møller	
Randers	S. Christoffersen & Co.	
Vejle	Vejle Stevedoreforretning v. Kaptajn Thygesen	

## DANSKE HAVNE

## KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Langeliniekajen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværker 6,9 m, i Gasværkshavnen 8,2 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Teglhølmolen 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Register-tonnagen + 12 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Sejlfartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 8 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bøjer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornødenheder o. s. v., Ind- og Udtagning af Ballast. Alle Afgifter undt. Knippelsbro-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 Dykkorundersøgelse, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Lempling af Ladning, for at skifte Mandskab, landsætte syge og døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vindrivere samt Fartøjer, der udelukkende paa Grund af Havari anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejse.

Ingen Lodsvang. Lodspenge betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybgaende og den Distance, der lodeses og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst.

Losning og Ladning. I Frihavnen besørger Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen 2 efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet). Toldhavnen. Tardokke 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 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 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 8 Tons. Moderne Kornlosseapparater og moderne Frysorum. Vandforsyning ved Bolværk. Jernbane langs Kajerne

## FREDERIKSHAVN

Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 m; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 m. Havnepenge pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sejlfartøjer, reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1941. Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. Bogsoring efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m<sup>3</sup>. Losning og Ladning foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Tardokker indtil 95,7 Meters Længde, 2 Flydedokker med indtil 8000 Tons Bæreevne. Kran løftende 25 Tons. Fiere Træskibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

## HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. Havnepenge (pr. N.R.T.) er for udenbys, maskindrevne Fartøjer: 25 Øre for Indg. og 25 Øre for Udg., for alle andre udenbys Fartøjer: 20 Øre for Indg. og 20 Øre for Udg. Reducerede Afgifter for reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Lodsar ved Havnen og i Fyrakibet Lappogrunde. Faste Takster. Bogsoring efter Aftale. Ballastpenge: 4 Øre pr. N.R.T., Ballast ca. 6 Kr. pr. m<sup>3</sup>. Vand: i Havnen 1,75 à 2,00 Kr. paa Reden 4,00, alt pr. m<sup>3</sup>. Losning og Lastning til faste Takster. 2 af Svitzers Bjergningsdampere er stationeret i Havnen, 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkranter. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhuss. Moderne Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt, 2 Tardokker indtil 115 m Længde. Kraner til 80 T. Løfteevne.

## HORSENS

Vanddybde i Indsejlingsløbet og i Ny-Havn 6,90 m. Indsejlingsfarvandet vel afmærket, Havnen kan besjles ogsaa om Natten. Ingen Lodsvang. Havneafgift: Fartøjer med Maskinkraft pr. N.R.T. for saavel Indg. som for Udg. 15 og 25 Øre for henholdsvis inden- og udenbys Fartøjer, de tilsvarende Afgifter for Fartøjer uden Maskinkraft 10 og 20 Øre. Vand: 1,50 Kr. pr. m<sup>3</sup>, dog mindst 5 Kr. ialt. 3 faste Kraner med henholdsvis 5 og 15 T. Løfteevne, 2 bevægelige Stykgods-kraner med henholdsvis 1½ og 2½ T. Løfteevne samt 4 private Kulkranter. Jernbanespor ved alle Kajer. Ophalingsbedding for mindre Fartøjer. Træskibsbyggeri og Motor- og Maskinfabrikker forefindes.

## NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 løb. m. Bolværk til større Skibe (6,5-7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejlingen gunstig. Farvandene stærkt belyste. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejlsk. 24 Øre, Sejlsk. med Hjelpekurs 32 Øre. Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Værafgift: Moderat. Bogsoring uforud. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Losn. og Lastn. besørger hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kelhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

## RUDKJØBING

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

## ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande: I det 200 m brede uddybede Løb over Graadysbarren er der i fuld Bredder 7,5 m og i Fyrlinien 8,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Sluse-tærskelen 5,6 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,6—8,8 m, i Fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Fløjtetænder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodsvang. Lodspenge efter Dybgaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m<sup>3</sup>. — Losning og Lastning: Losning og Lastning besørger af henværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttetæde. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for Fartøjer paa indtil 500 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

## FAABORG

Indsejlingsløbet 8,3 m. I Yderhavnen 6,3 m, i Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 B.T. Brutto 30 Øre for Indg., 30 Øre Udg. Under 100 B.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodsvang. Vand: Dampskibe u. 300 R.T. 12 Kr., over 300 — 20 Kr. Sejlskibe 20—50 T. 3 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballast, 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons i Inderhavnen. Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. ved Elektricitet, for Skibe indtil 400 B.T.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 27

FREDAG 12. JULI 1946

53. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### FRA RIGSDAGEN

I Folketingets Møde den 5. Juli var Forslaget om Søfarendes Afregning med Statskassen til 2. Behandling med nogle Ændringer, der forbedrer Afregningen og giver Godtgørelse til danske Søfolk, som uden egen Skyld har været interneret eller paa anden Maade berøvet deres Frihed. Disse Ændringer, der er tiltraadt af alle Partier, blev anbefalet af Hr. *Christmas Møller* paa Udvalgets Vegne.

Handelsminister *Villemoes* erkendte, at Loven var bleven bedre, end da han forelagde den, og takkede Udvalget for dets Arbejde. Ændringerne vil koste Staten en hel Del Penge, men det er en god dansk Gerning at yde de danske Søfarende rimelig Hjælp. Det var de danske Søfarende, som allerførst henledte de allierede Nationers Opmærksomhed paa det danske Folks antinazistiske Indstilling. Der vil hurtigt blive taget fat paa Afregning og Udbetaling. Ministeren lovede paa given Foranledning, at Handelsministeriets Sofartsafdeling vil følge den videre Udvikling af Shanghaisagen.

I et nyt Møde blev Forslaget vedtaget ved 3. Behandling og sendt til Landstinget.

Det af Folketinget nedsatte Udvalg angaaende ovennævnte Forslag om visse Søfarendes Ret til Afregning med Statskassen — Understøttelser m. v. for Forhold i Forbindelse med Krigen har ogsaa drøftet den saakaldte Shanghai-Sag, og i Betænkningen er optrykt en lang Række Dokumenter denne Sag vedrørende. Fra de i Shanghai den 9. April 1940 »strandede« Søfolks Side er der som bekendt fremsendt 11 Klagepunkter, rettet mod det danske Generalkonsulat i Shanghai. Udenrigsministeriet svarer paa hvert enkelt Punkt.

Søfolkene siger, at da der opstod Mulighed for, at de kunde faa Hyre paa allierede Skibe, fratog Konsulatet dem deres Pas. Hertil svarer Generalkonsulatet, at man anmodede Søfolkene om at deponere deres Pas, fordi det var hændt, at Pas i forskellige Tilfælde var bortkommet, og fordi Generalkonsulatet ansaa det for sin Pligt under Krigsforhold at sikre sig mod, at danske Pas kom i fremmede Hænder. — Adskillige Søfolk ønskede at blive hjemsendt over Sibirien. Det fremgaar af Svaret, at Visum ikke kunde opnaas saa betids, at Hjemrejsen kunde foregaa, inden Rusland kom i Krig med Tyskland.

Et andet Klagepunkt gaar ud paa, at den Hjælp, der blev ydet Søfolkene, ikke var tilstrækkelig til Livets Opretholdelse. Generalkonsulatet svarer, at Understøttelsen var større end den, engelske og amerikanske Statsborgere fik i Shanghai. — Der ankes endvidere over, at en tysk Præst holdt Ligtale paa Tysk ved en dansk Sømands Begravelse. Svaret lyder, at der ikke var andre lutherske Præster i Shanghai.

Efter alt det saaledes oplyste i denne Sag skønner Udenrigsministeriet ikke, at den fremkomne Klage kan give Anledning til yderligere Skridt fra Ministeriets Side.

Folketingets Udvalg synes imidlertid at være af en anden Mening. Udvalget siger nemlig, at det haaber meget, at en fyldestgørende Forklaring snarest maa

fremkomme. I modsat Fald maa Udvalget mene, at Folketinget i en eller anden Form atter maa beskæftige sig med Sagen.

### 8,5 MILL. KR.

Det kan skønmæssigt anslaaes, at det Arrangement, der sidste Efteraar gennemførtes, hvorefter fem danske Skibe skulde stilles til Raadighed for Transport af Tropper mellem Kontinentet og Storbritannien, vil koste den danske Stat 8,5 Mill. Kr.

Sidste Efteraar blev der, som bekendt, mellem danske og britiske Myndigheder truffet Aftale om, at fem danske Skibe skulde stilles til Disposition for Transport af Tropper mellem Kontinentet og Storbritannien. Ifølge Aftalen paatog den danske Stat sig at afholde alle Udgifter i danske Kroner i Forbindelse med Arrangementet.

Fire af Det forenede Dampskibs-Selskabs Skibe: *M/S Kronprins Olav*, *M/S Vistula*, *S/S Dronning Maud* og *S/S Aarhus* samt *M/S Hammershus*, tilhørende Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866, chartredes til Formålet. Udgifterne i Forbindelse med Ulaanet af Skibene til Englænderne kan endnu ikke nøjagtigt opgøres, hedder det i en Skrivelse fra Handelsministeriet til Finansudvalget, offentliggjort i Betænkningen over Tillægsbevillingsloven, men er skønmæssigt anslaaet til ca. 8,5 Mill. Kr.

Heraf er henved 3 Mill. Kr. paa forventet Efterbevilling betalt i Finansaaret 1945-46, og Resten er betalt eller skal betales i Tiden efter 1. April i Aar.

### NYT VARTEGN FOR KØBENHAVN

Under de andetsteds i Bladet omtalte Forhandlinger i Københavns Havnebestyrelse angaaende Nyordningen af Forholdene ved Nordre Tolbod m. v. udtalte Direktør *Flotkjær* som Formand for det Udvalg, der har behandlet Sagen, at Huitfeldt-Søjlen, selv om man flyttede den hen til den nye og meget mere iøjnefaldende Plads, lige ved Indsejlingen til Havnen, ikke skal opfattes som et Vartegn, idet han samtidig fremkom med den Oplysning, at der i visse interesserede Kredse arbejdes med Planer om at rejse et Monument, der vilde blive et stort og værdigt Vartegn for København.

### HAVNEKOMMISSION TIL U. S. A.

I Dag Fredag den 12. ds. afrejser Havnedirektør *Mogens Blach* og Havnebygmester *J. G. Rode* paa en omfattende Studierejse til U.S.A. Besøget gælder saavel Havne paa Atlanterhavskysten som paa Stillehavskysten.

Der maa tillægges Undersøgelserne paa denne Studierejse stor praktisk Betydning for Københavns Havn, i Betragtning af de Fremskridt i godsomsættningsteknisk Henseende, som i Løbet af Krigstiden er gjort i de amerikanske Havne, og som har sin Aarsag i den uhyre Belastningsprøve disse Havne var udsat for paa Grund af Kravene om Materielleleverancer til de allierede europæiske Nationer under Krigen, ligesom ogsaa Stillehavshavnene i denne Periode var topbelastede som Følge af Krigsførelsen mod Japan.



## DET NYE KRAFT-VARMEVÆRK

Sejlsportsmændenes skarpe Protester mod det nye Kraft-Varmeværk, der skal lægges i Kalkbrænderihavnen i umiddelbar Nærhed af den nye Lystbaadehavn og de Pladser, hvor de skal male og reparere deres Fartøjer, bliver ikke taget til Følge.

Paa Havnebestyrelsens sidste Møde oplyste Formanden, Overpræsident Grev *Carl Moltke*, at Magistrat og Havnebestyrelse var enige om, at der ikke var andre Steder at lægge Værket.

Borgmester *Sundbo* erklærede, at man gerne fra Magistratens Side vilde gøre, hvad man man kunde for at forebygge Skaderne. Der var truffet Beslutning om Sikkerhedsforanstaltninger til 1 Million Kr., og man mente, at disse vilde være tilstrækkelige til at beskytte Lystfartøjerne mod Ulemper.

Direktør *Fløtkjær* udtalte sin dybe Beklagelse over, at det ikke var lykkedes at finde en anden Løsning. Det kan ikke skjules, sagde han, at dette Værk vil blive en meget uheldig Nabo, og det havde været bedre, om man inden Anlægget af den nye Lystbaadehavn havde forudset, at Værket skulde anlægges her.

Overpræsident *Moltke* svarede hertil, at det kommende Kraft- og Varmeværk er noget, som er kommet frem i de seneste Aar og ikke kunde forudses, da Lystbaadehavnen blev anlagt. Et Kraftværk kan jo anlægges hvor som helst, men et Varmeværk maa nødvendigvis ligge i Nærheden af det Kvarter, det skal opvarme. I Anledning af en Polemik i et Sejlsportsblad vilde han sige, at Havnebestyrelsen ser med den største Sympati paa Sejlsporten. Den og dens Klubber er naturlige Grosteder for Interessen for Skibsfarten, som ikke blot Havnen, men store Dele af vort Erhvervsliv er knyttet til.

Det vedtoges derefter uden Afstemning at fastholde Havnebestyrelsens Standpunkt og placere Kraft- og Varmeværket med tilhørende 'Kullosningsanlæg Side om Side med Lystbaadehavnen i Svanemøllebugten.

Planen om Sanering af Nordre Toldbod og Opførelse af et lavt Pakhus paa Karantænestationens Plads samt Flytning af Ivar Huitfeldt Søjlen blev derefter forelagt af Direktør *Fløtkjær*. Det har tidligere været Genstand for udførlig Omtale her i Bladet. Borgmester *Sundbo* anbefalede, og paa Skibsfartens Vegne gjorde Direktør *Kørbjerg* ligesaa:

— Det er lykkedes paa en heldig Maade at bevare Skønheden i Københavns Havn. Hidtil har Varer, som opløses paa Nordre Toldbod, maattet føres med Vogne til Søndre Toldbod, hvor Pakhusene er ganske overfyldt. Det foreliggende Projekt maa derfor gennemføres saa hurtigt som muligt.

Indstillingen blev derefter godkendt.

## NORSKE SKIBSBESTILLINGER

Warrenpoint Værftet i Nordirland har faaet Bestilling paa to 15.000 Tons Tankskibe til norske Rederier.

Ved Lagan Shipbuilding Co. Belfast er der endvidere i disse Dage blevet kontraheret to 1500 Tons d.w. Tankskibe til to Bergen-Rederier, hvoraf det ene er Jacob Kjøde A/S. Skibene er beregnet til Kystfart. Leveringstiden er 14 Maaneder.

Skibsreder A. Gowart Olsen, Stavanger, Brødrene Olsen A/S, har ved Smiths Dock i Middlesbrough kontraheret et Lastskib paa 3600 Tons d.w. til Levering næste Aar.

Forøvrigt er ogsaa de norske Værfter saa haardt spændt for med Reparations- og Nybygningsarbejder, at det 11.420 Tons d.w. Motortankskib *Noravind*, der siden August i Fjor har ventet paa Reparationslejlighed ved et hjemligt Værft, fornylig maatte gaa til Halifax Shipyards Ltd. for at faa udført Arbejdet dér, da det ikke kunde blive udført i Norge indenfor en overskuelig Tid. Nu ventes Arbejdet færdigt om ca. 5 Maaneder.

## RADARFORSØG I NORGE

Det engelske Radar-Forsøgsskib H.M. *Fleetwood* har i Sommer opereret i de norske Fjorde for at undersøge Radars Virkemuligheder i snævre, bjergrige Fjorde. Forsøgene, hvori der deltog Repræsentanter for det norske Rederforbund, Marinen, Fyrvesenet og Skibsførerforeningen, forløb særdeles tilfredsstillende. Sejladsen gennem de trange og vanskeligt navigable Farvande blev dirigeret af Radar-Operatøren, der blindnavigerede Skibet, som han forøvrigt tidligere havde navigeret det fra Themsens Munding til Tilbury Dokkerne uden Uheld.

H.M. *Fleetwood* anvendte paa Toglet de nyeste Radar-Modeller, der har nedbragt Minimumsobservationsafstanden til 50 m mod de tidligere Modellers 300 m. Land, der er 6 Meter over Vandet, observeres paa 7 Sømil Afstand, et 5000 Tons Skib ligeledes paa 7 Sømil, medens mindre Fiskeskibe ses paa 3 Sømil Afstand.

Interessen i Norge for Radar er iøvrigt overordentlig levende. Saaledes holdt Ingeniør *Helmer Dahl* paa Bergens Rederiforenings Generalforsamling forleden Dag Foredrag om dette nye, epokegørende Navigationens Hjælpemiddel.

Ingeniør *Dahl* gik, efter at have givet en teknisk Orientering om Radarapparatet, over til at vurdere Brugen af Radar særlig med Hensyn til Anvendelsen i Handelsskibe og understregede her, at enhver Reparation af Apparatet bør foretages af Fagfolk og ikke af Skibets egne Folk. Mindst 5 engelske og 3 amerikanske Fabrikker er gaaet i Gang med at fremstille Radarapparater, og der er al mulig Grund til at tro, at de forskellige Fabrikker fremstiller forskellige Typer af Apparater, saa alene af den Grund er det bydende nødvendigt at faa autoriserede Reparatorer til alle eller til en vis Serie Radarapparater.

Efter Foredraget, der blev fulgt med stor Interesse, blev der spurgt, om man i en overskuelig Fremtid kan vente at faa Radarapparater, der vil kunne erstatte Pejllapparaterne. Ingeniør *Dahl* svarede hertil, at Radar er et Nærnavignationsapparat, der aldrig vil kunne benyttes til Positionsbestemmelse i rum Sø ude af Sigte af Land.

Ingeniør *Dahl* udtalte endvidere, at Skibsrederne burde vente med at anskaffe Radarapparater, til man kunde faa Apparater, der specielt var beregnet til Handelsskibsfarten, og mente endvidere, at den øjeblikkelige Pris, 30—50.000 Kr., var for høj.

Forøvrigt har Radar nu ogsaa fundet Anvendelse i Kampen mod Smuglerne, idet det britiske Toldvæsen har bygget nogle meget hurtiggaaende Motorbaade, der udstyres med Radar, saaledes at man derigennem kan opspore de hurtige Smuglerfartøjer, der lusker rundt med slukkede Lanterner i de mørke Nætter.

## OMKRING DEN ENGELSKE SKIBSBYGNING

Direktør Cary, Doxfords Værftet, udtalte forleden Dag ved Søsætningen af et 8400 Tons d.w. Tankskib til British Tanker Co., at Amerika i den sidste Tid har lagt 65 krigsbyggede Tankskibe, hver paa 16.500 Tons d.w. med 14-15 Knobs Fart, op, medens yderligere 200 Tankskibe med større Lasteevne end hele den britiske Tankskibsflaade snart skal lægges op som Reserve.

Medens U.S.A. saaledes lægger en Tankskibsflaade ikke mere end tre Aar gammel op, kontraherer baade engelske og norske Redere om Nybygning af Tankskibstonnage. Aarsagen hertil er, erklærede Direktør Cary, at de amerikanske Tankskibe, der under Krigen var til saa stor Gavn, er for store og for dyre i Driften, ligesom de stikker for dybt, saa de ikke kan losse i en Række Havne, hvortil mere egnet Tonnage kan gaa.

Alle de mange Rygter, der har verseret i den senere Tid om en Nationalisering af Skibsbygningsindustrien,

## Ugens Fragtberetning.

Underhandlingerne i Congressen angaaende det amerikanske Laan til England synes nu endelig at staa foran deres Afslutning. Politisk er Paris naturligvis i Øjeblikket Stedet, hvor det sker, men fra et økonomisk Synspunkt er der næppe Tvivl om, at den Afgørelse, der træffes i Washington, er af største Betydning for Genopbygningen af Verdens Erhvervsstruktur, og man maa derfor haabe, at den Retning i Staterne, der har Forstaaelsen af, at det engelske Laan ikke alene er en Hjælp til Englænderne, men i Virkeligheden en Hjælp til en langt videre Kreds, inclusive U.S.A. selv, maa sejre. Der synes jo allerede at være Tegn til, at den Produktionskrise, der opstod i Forbindelse med Omstillingen fra Krigs- til Fredsproduktion, allerede i betydelig Grad er overvundet, men det hjælper jo kun lidet, hvis de økonomiske og finansielle Forhold umuliggør den frie Vareudveksling Landene imellem, der er den første Betingelse for Genopbygningen og Sikring af den sociale og økonomiske Stabilitet i Verden.

Fra Fragtmarkederne er der kun faa Nyheder. Der er vedblivende Brug for al den Tonnage, der findes, og Ratetendensen er særdeles stabil. I transatlantisk Fart er det stadig de store Kulafskibninger fra Northern Range og Golfen til Europa og Sydamerika, der dominerer. Der er sluttet et betydeligt Antal Skibe for saadanne Forretninger til uændrede Rater, d. v. s. Northern Range/Antwerpen, \$10.75, fri Losning, men trimming for Skibets Regning, Northern Range/Amsterdam eller Rotterdam, \$10.30, fio., Northern Range/Vestitalien, \$ 12.60, med fri Losning. Til Sydamerika er sluttet til følgende Rater: Hampton Roads/Buenos Aires, \$10.50, Hampton Roads/Rio \$9.50. For Stykgods fra New York til Lissabon indikeres 26 Cts. paa

net form, og for Kartofler fra St. John til Buenos Aires kan betales \$25.

Fra River Plate har der kun været ringe almindelig Forretning, men UNRRA. kom i Markedet for et betydeligt Kvantum Hvede til Middelhavet incl. Adriatic, og til Tyskland og Polen til UMA. Rater, Juli Lastning. Fra Buenos Aires til Sverige søges Tonnage for en enkelt Last til 87/6d. Basis 1 Lossehavn.

Fra Pacific søges stadig Tonnage for Kul til Shanghai til \$18, for Lumber fra Vancouver til Eire til 108/- paa fio.-dw. Basis, og for Malm fra Chile/Peru til New York til \$8.50.

Fra Bombay søges stadig Tonnage til Northern Range eller Golfen til \$13. Fra Sydafrika er sluttet Tonnage for Malm til Baltimore til \$8.50, og Kul fra Lourenco Marques til Suez eller Port Said er sluttet til henholdsvis 63/- og 68/-. Kul Durban/Antwerpen indikerer 75/-, fio.

Paa Timecharter Markedet er Efterspørgslen vedblivende meget betydelig. Et norsk 8800 Ts. dw. Motorskib, ca. 10 Knob, sluttedes for amerikansk Regning til \$5, og en 4200 Tons Damper, ca. 10 Knob, fik omkring \$6.50 for 6 Maaneders Westindia Trade. For fransk Regning er sluttet 6000 Ts. Damper for 6 Maaneder til 20/-. Iøvrigt vrimler Markedet med Ordre for saavel enkelte trips som for Rundture og 3/6 Maaneders Periode. Raterne er fuldtud hvedede.

De europæiske Markeder er stadig meget livlige, og det er stadig Middelhavet hjemgaende, der tager flest Baade til uændrede Rater. I vorde nærmere Farvande sluttet en Del Tonnage for Trælast, Malm o. s. v. fra Østersøen til UK/Cont. til stort set uændrede Rater. Kul fra UK., Emden og Polen til danske Havne viser ingen Forøgelse i Aktiviteten.

dementeredes fornylig af Understatsskretæren i Admiralitetet, Mr. Walter J. Edwards, der udtalte, at Skibsbygningsindustrien ikke for Tiden stod paa Listen, for den havde ligesom Skibsfarten gjort en fortrinlig Indsats under Krigen. Private Værfter havde saaledes bl. a. repareret 67.000 Skibe paa ialt 235 Mill. Tons, bygget 1422 Skibe paa ialt 6.237.000 Tons.

Generalsekretæren i den engelske Værftssammenlutning udtalte fornylig paa et Møde, at det var bydende nødvendigt for Regeringens Eksportplaner at kunne raade over en stærk Handelsflaade støttet af en veludviklet Værftsindustri. Han krævede, at Regeringen skulde se ligesaa velvilligt paa Skibsfarten og Værftsindustrien i Fred som i Krig, men til Gengæld maatte saa baade Driftsledere og Arbejdere skaffe sig den bedste Uddannelse og gøre deres Yderste for at naa det bedste Resultat.

De engelske Værfter har Ordre paa over halvanden Million Tons, flere Bestillinger strømmer ind, og Udsigterne videre fremover er udmærkede. Endvidere kan bemærkes, at der efter Lloyds Register pr. Marts i Aar er bygget 403 Skibe med en samlet Tonnage af 1.676.000 Tons, hvilket er 440.000 Tons mere end ved samme Tid forrige Aar og 1.079.000 Tons mere end Tallet for 1939.

### RATIONALISERING STADIG PAAKRÆVET

Lederen af Øresundsværvet i Landskrona, Direktør H. Nielsen, understreger i en Artikel i Skandinaviske Bankens Kvartaloversigt, at den svenske Værftsindustri har forøget sin Produktion overordentlig stærkt under Krigen. Hvis Halvdelen af Byggekapaciteten udnyttedes skulde man kunne søvlette ca. 275.000 Br. T. om Aaret mod ca. 200.000 Br. T. før Krigen.

Denne Produktionsstigning skyldes først og fremmest de omfattende Rationaliseringsbestræbelser, der har været iværksat, hvorved særlig Svejsningsmetoden har vundet Terræn. Ved Aarsskiftet bestod Ordrebestanden af 865.000 Br. T., hvilke skulde kunne afleveres i Løbet af ca. 3½ Aar. Værftsindustrien staaer altsaa godt i Øjeblikket, men man maa regne med en snarlig, kraftig Forværring af Konjunkturerne, og derfor gælder det om ikke at slippe af i Rationaliseringsbestræbelserne, men tværtimod fortsætte dem.

### TRAFIKEN HOLLAND—OSTINDIEN GENOPTAGET

De regulære Skibsforbindelser mellem Holland og Ostindien begynder igen at komme i Gang. De fleste hollandske Skibe har siden Krigsafslutningen været beskæftiget med Troppetransporter og begynder først nu at blive frigivne, og baade i Amsterdam og i Rotterdam ligger der for første Gang siden 1940 Skibe, der laster til de hollandske Kolonier.

De Rederier, der trafikerer disse Linier, har jo imidlertid faaet deres Tonnage betydeligt reduceret under Krigen. Saaledes raader Java-Kina-Japan-Linien nu over 6 Skibe mod 11 før Krigen, Konigl. Paketf. N.V. over 61 mod 133, Nederland over 22 mod 32, Ocean over 4 mod 6 og Rotterdamsche Lloyd over 17 mod 31. Tilsammen har disse Rederier nu 55 Skibe i Ordre eller under Bygning.

### EIMSKIPAFÈLAG ISLANDS

Det islandske Rederi Eimskipafèlag Islands har i 1945 haft et Driftsoverskud paa 2,4 Mill. Kroner.

Selskabet har i Øjeblikket 3 Lastskibe og et større Passagerskib under Bygning i Sverige.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Nyt Havnefoged-Embede i København

Paa Havnebestyrelsens Møde forleden Dag blev der paa Forslag af Havnedirektor Blach vedtaget en Regulering af Havnevæsenets Lønninger, der bringer dem i Overensstemmelse med de nye Lønninger for Statens Tjenestemænd. Ordningen faar tilbagevirkende Kraft fra 1. April i Aar.

I Forbindelse med Lønreguleringen oprettes der nogle nye Stillinger. Saaledes kommer der et nyt Embede som Havnefoged for de Omraader, der ligger Nord for Frihavnen. Den tidligere Havnefoged i disse Omraader faar dermed sit Distrikt begrænset til at omfatte Frihavnen alene. Endvidere vil Antallet af Havneassistenter af første Grad blive forøget fra 5 til 6, og der kommer tre nye Stillinger som Havnefogedassistenter.

### Danske Provinshavne

Sammenslutningen af danske Provinshavne har afholdt Aarsmøde. Formanden, Togfører M. Larsen, Kolding, af lagde en kort Beretning. Ved Valgene til Bestyrelsen nyalgtes Consul Halfdan Rasmussen, Nakskov, og Varemægler Carl Sørensen, Svendborg.

### Minesprængt

Motorskibet *Mary Ann*, tilhørende Skibsreder T. Larsen, Tuborg Havn, er Natten til d. 5. Juli løbet paa en Mine i Gjerrild Bugt paa Djurslands Nordkyst. Skibet fik Bunden beskadiget, men det lykkedes at faa det sat paa Grund. Mandskabet kom intet til. Skibet var lastet med 160 Tons Jern.

*Mary Ann* var oprindelig Dampskib og sejlede under Navnet *Rise* mellem Svendborg og Ærøskøbing, men blev under Krigen minesprængt paa denne Rute, hvorved flere Mennesker omkom. Skibet blev senere bjerget og ombygget til Motorskib.

### Ændringer i Skibsregisteret

Dampskibs-Aktieselskabet »Progress«, København. Bestyrelsen. Udtraadt: H. V. Hansen. Indtraadt: Højesteretssagfører Leif Gamborg, Charlottenlund, og Vekselerer Jørgen Gunnar Larsen Lannung, København.

Aktieselskabet Dampskibsselskabet »Dania« af København. J. C. Andresen er frattraadt som Direktør og indtraadt i Bestyrelsen. Medlem af Bestyrelsen A. R. Andresen samt Skibsreder Cyril René Andresen, Eggersvej 38, Hellerup, er indtraadt i Direktionen. Den A. R. Andresen meddelt Prokura er bortfaldet.

S/S *Birgit* af Esbjerg (OZIA) er udslettet som forlist.

S/S *Kaupo* af København (OZEX) er udslettet som forlist.

S/S *Cornelia Mærk* af Kalundborg (OXJA) er udslettet som forlist.

S/S (Uddybningsskib) *Newport* af København (OUJN) er udslettet som solgt til Udlandet.

S/S *Alexandra* af Esbjerg (OZDE). Skibets Hjemsted er nu Aalborg.

S/S *Bergenhuis* af København (OXOB). Skibets Hjemsted er nu Odense.

S/S *Frigga* af Esbjerg (OXQA). Skibets Hjemsted er nu Aalborg.

S/S *Rota* af Odense (OYPA). Skibets Hjemsted er nu Esbjerg.

S/S *Trondhjem* af Esbjerg (OXPB). Skibets Hjemsted er nu Odense.

Brutto- og Netto-Tonnagen for S/S *Koldinghus* af København (OYFD) er nu henholdsvis 643 og 251 Tons.

Brutto- og Netto-Tonnagen for S/S *Dago* af København (OZEU) er nu henholdsvis 2025 og 1212 Tons.

### Fra svenske Værfter

Kockums varv i Malmø kunde den 27. Juni søsætte Lastmotorskibet *Tosca*, 9000 Tons d.w., bygget til Rederi A/B Wallenco, et af Walleniusrederierne i Stockholm.

M/S *Tosca*, der er af Shelterdæktypen, har følgende Hoveddimensioner: Længde 430', Bredder 59' 6", Middeldybde til Hoveddæk 29' 3", til Shelterdæk 40' 9", Dybgaende 26' 3".

Hovedmaskineriet bestaar af en dobbeltvirkende, 2-Takts Kockum-Man-Dieselmotor, der udvikler 6000 IHK ved 110 O/M. Skibets Fart paa fuld Last skal være 16 Knob.

Til Losning og Lastning er Skibet udstyret med 6 Luger samt 18 elektriske Spil og 19 Lossebomme. Ca. 134.000 cub-ft. af Lastrummene er indrettet til Kølerum.

Officererne og de 12 Passagerer, Skibet skal kunne medtage, har Beboelse i Dækshuset midtskibs, medens Folkene har deres Beboelse agter.

Kockums varv kunde endvidere den 4. Juli aflevere M/S *Naboland* til Brostrømkoncernen.

M/S *Naboland*, der er paa 6200 Tons d.w., er af Shelterdæktypen og har følgende Hoveddimensioner: Længde 395', Bredder 56', Dybde til Hoveddæk 25' 1", til Shelterdæk 34' 4", Dybgaende paa Sommerfribord ca. 23' 5".

Hovedmaskineriet bestaar af en 6-cylindret, dobbeltvir-

kende, 2-Takts Kockum-Man Dieselmotor, der udvikler 6000 IHK ved 105 O/M. Skibets Fart paa fuld Last skal være 16,5 Knob.

Skibet har fem rummelige Lastrum paa ialt 348.000 cub-ft. Til Ielfordærvelige Laster som Frugt, Kød Fisk og Mejeriprodukter findes endvidere et Kølerum paa ca. 52.000 cub-ft., ligesom der i Agterskibet er anbragt Vegetabilolietanke paa ca. 470 Tons.

M/S *Naboland* er forsynet med fire drejelige Dækskraner af Firmaet Thriges Konstruktion, der erstatter de sædvanlige Spil og Lossebomme.

Styrehuset, der ligesom Broklædet rundt om Broen er udført i Letmetal, er forsynet med den moderne Udrustning som Radiotelefonianlæg, Gyrokompas, SAL-Log m. v. Ligesom ved Værftets tidligere til Brostrømkoncernen byggede Skibe er der ikke sparet noget for at gøre saavel Officers- som Mandskabsbeboelsen saa hyggelig som muligt.

Ved Ekensberg varv i Stockholm søsattes den 18. Juni et Lastmotorskib paa 2200 Tons d.w. til Rederiet Väring. Skibet, der i Daaben fik Navnet *Columbia*, er Værftets 180. Nybygning og hidtil største. Det har følgende Hoveddimensioner: Længde 282', Bredder 38', Dybde til Hoveddæk 22' 11", Middeldybgaende 19' 2".

Hovedmaskineriet bestaar af en 7-cylindret, 2-Takts Polar-Dieselmotor af Atlas-Diesels Konstruktion, der udviklende 2000 IHK vil kunne give Skibet en Fart paa 14 Knob.

Skroget er helsvejslet og som en Ejendommelighed kan nævnes, at Mellemdækket ganske savner Lugekarme, hvad der i høj Grad letter Lastningen af Biler og Stykgods.

Skibet, der vil kunne afleveres om ca. fem Maaneder, skal derefter indsættes i sydamerikanske Farvande.

### Det norske Skoleskib »Statsraad Lehmkühl«

Det i Bergen hjemmehørende Skoleskib *Statsraad Lehmkühl* er som det eneste norske Skoleskib i disse Dage gaet ud paa sit første Efterkrigsloft, der imidlertid paa Grund af Minefaren vil indskrænke sig til Kryds i de norske Farvande. Skibet medfører foruden en Besætning paa 24 Mand 140 Dækslever, 43 Maskinelever og 17 Kokkelever.

### Den hollandske Havnearbejderstrejke

Den hollandske Socialminister kunde for kort Tid siden meddele, at den to Maaneder lange Havnearbejderstrejke nu var afblæst. Strejken var blevet iværksat af en Fagforening, der ikke var anerkendt, og som havde et kraftigt kommunistisk Islet.

Strejken har forvoldt mange Besværligheder, men dens Effektivitet blev brudt af frivillig Arbejdskraft og Indsættelse af militære Arbejdere, saa Arbejdet i Havnene kunde foregaa temmelig uhindret.

### Havnearbejderstrejken i Auckland

Havnearbejderne i Auckland næglede forleden at laste Smør ombord i Damperen *Mariposa*, der skal til De forenede Stater. Aktionen er dikteret af Fagforeningerne, der tilstillede Regeringen en Forespørgsel om, hvorfor Smørret skulde til Amerika i Stedet for England.

### Atter det skilte ...

Agterstavnen af den 14.000 Tons norske Tankdamper *Thorshovdt* skal nu forenes med Forstavnen, efter at de to Halvdele i flere Aar har været adskilt under bemærkelsesværdige Omstændigheder.

Skibet blev under Krigen torpederet ud for Gibraltar og gik midt over. Englænderne vilde sætte det sammen igen i en italiensk Havn. Daarligt Vejr tvang imidlertid Bugserbaadene til at gaa ind til Bone i Algier, og Forsøget blev udsat.

Nu har et norsk Rederi købt de to Halvdele af et Forsikringselskab. Forstavnen er allerede ankommet til Tyne, og Agterstavnen ventes at ankomme snart, hvorefter Arbejdet vil blive paabegyndt. Skibet vil antagelig kunne stikke i Søen inden Nytaar.

## FRA SØRETTNERNE

### S/S »Yrsa« ctr. M/S »Kastor«

Nørrejylland's gensidige Søforsikringsforening i Aalborg havde ved Sø- og Handelsretten krævet D.F.D.S. dømt til at betale 71.915 Kr. i Erstatning, fordi M/S *Kastor* af Løgstør, der er forsikret i Foreningen, den 20. Oktober 1944 udfør Middelgrundfortet blev paasejlet af D.F.D.S.'s Damper *Yrsa*. *Kastor* blev saa medtaget, at Skibet sank, men det er senere blevet hævet, og det er Bjergningsudgifter og Reparation, der nu kræves betalt. Sø- og Handelsretten fastslog, at begge Skibe havde begaaet Fejl, og at Parterne derfor burde dele Skaden og betale Halvdelen hver, hvorefter D.F.D.S. dømtes til at betale Søforsikringsforeningen 35.958 Kr. i Erstatning og 2000 Kr. i Sagsomkostninger.

## PERSONALIA

## 50 Aar

En i Søfartskredse kendt og afholdt Mand, Depotbestyrer *Jens Ellekilde*, Tuborgs Depot for Skibsproviantering i Amaliegade, fylder den 15. Juli 50 Aar.

*Ellekilde*, der har været knyttet til Skibsprovianteringsdepotet siden 1919, blev i 1928 udnævnt til Depotbestyrer og har i denne Stilling udført et stort og dygtigt Arbejde for Tuborg. Fødselsdagsbarnet har lige fra Barndommen haft Tilknytning til Søen og dens Folk, idet han er født og opvokset i Fisker- og Skipperbyen Hornbæk, og han har da ogsaa forstaaet at gøre sig ualmindelig vellidt blandt Tuborgs mange Skibsprovianteringskunder.

## Søværnet

Kommandørkaptajn *Johan Andreas Hauptmann-Andersen*, R. af D., udnævnes til Chef for Flaadens Kompassvæsen og nautiske Prøvekammer fra den 1. Juli d. A. al regne.

Orlogskaptajn *Axel Schmidt*, R. af D., udnævnes til Kommandørkaptajn og

Kaptajnløjtnanterne *Aage Lauvritz Muusfeldt* og *Holger Westenholz* til Orlogskaptajner, sidstnævnte i Medfør af Lov Nr. 187 af 30. Marts d. A., fra den 1. Juli d. A. al regne.

## Positionsliste pr. 10. Juli 1946

## Dannebrog

*Dansborg* ank. Baltimore 6.7., laster for Danmark. — *Ellensborg* ank. Aalborg 8.7., derefter Göteborg/Holland. — *Frederiksborg* ank. Barrow i/F. 7.7., derefter Santander/Port Talbot. — *Lilleborg* ank. Emden 6.7., laster for Odense. — *Nordborg* ank. Aalborg 20.3., Dok. — *Silkeborg* afg. København 9.7., til Luleå/Hamburg. — *Skodsborg* ank. Svendborg 25.6., Dok. — *Søborg* ank. Frederikshavn 27.6., Dok. — *Taarneborg* pass. Helsingør 7.7. til Luleå/Hamburg. — *Uraniøborg* afg. Baltimore 24.6. til Odense. — *Ørneborg* afg. København 7.7. til Vesterås/Hamburg.

## Det Dansk-Franske D/S.

*Blekinge* ank. Nørre Sundby 10.7. — *Bornholm* ligger i Helsingør for Reparationer. — *Halland* afg. Halifax 30.6. — *Skaane* ank. Emden 7.7. — *Slesvig* i Engelsk Tjeneste.

## Det Danske Kulkompagni

*Ivan Kondrup* laster i Möllersvik, Finland. — *Wm. Th. Malling* afg. Helsingfors 9.7. til Mentyluoto, Finland.

## D. F. D. S.

*Alabama* afg. Bona 4.7. til Beyrouth. — *Alexandra* afg. Aalborg 5.7. til London, derfra via Grimsby til Aarhus. — *Argentina* afg. New York 29.6. Ventes ank. Oslo ca. 12.7. og Kbh. ca. 14.7. Herfra forv. 18.7. til Gdansk. — *Arizona* ank. Kbh. 21.4. for Dokning. — *Bolivia* ank. Helsingør 8.7. for Dokning, fra Helsingør ca. 11.7. til Kbh., herfra ca. 12.7. til New York. — *Brasilien* ank. Odense 5.7., derfra ca. 10.7. til Antwerpen og Levanten. — *Delaware* afg. Santos 27.6. via St. Vincent og Madeira til Kbh. — *Dronning Alexandrine* ank. Kbh. 4.7., afg. 10.7. til Thorshavn/Reykjavik. — *Egholm* ank. Kbh. 9.7., afg. herfra ca. 11.7. til Antwerpen, Nordafrika og Middelhavet. — *Florida* afg. New York 6.7. til Oslo, Kbh. og Bremen. — *Frigga* ank. Aarhus 8.7., derfra 11.7., fra Aalborg 12.7. til Hull. — *Hulfdan* ank. Kbh. 4.7., fra Kbh. ca. 9.7. til Randers/Newport. — *Harald* afg. Swansea 4.7. til Kbh. og Randers. — *Hebe* ank. Leith 7.7., derfra forv. 9.7. til Aalborg, derfra 12.7. til Grimsby. — *Hindsholm* afg. Aalborg 9.7. til Manchester/Kbh./Aalborg. — *Hjortholm* afg. Genua 7.7. til Neapel og Sicilien. — *Hroar* ank. Hull 8.7., derfra forv. 10.7. til Esbjerg, fra Esbjerg 12.7. til Grimsby. — *Ivar* afg. Alexandria 7.7. til Algeiras. — *J. C. Jacobsen* ank. London 6.7., derfra ca. 12.7. til Kbh. — *Jolantha* ank. Kbh. 6.7., fra Kbh. forv. 9.7. via Aarhus til Vestnorge. — *Katholm* ank. Antwerpen 7.7., derfra ca. 11.7. via Rotterdam

til Kbh., Odense og Horsens. — *Kentucky* afg. Kbh. 5.7. til Liverpool-Esbjerg/Kbh. — *Knud* ank. Kbh. 1.7., fra Kbh. ca. 9.7. til Antwerpen/Danmark. — *Louisiana* afg. Rio Grande 6.7. til Rosario og Montevideo, derfra via Las Palmas til Danmark. — *Maine* ank. New York 7.7. — *Margrethe* ank. Kbh. 8.7., afg. 10.7. til Odense, fra Odense 11.7., fra Aarhus 12.7. til London. — *Marocco* afg. Lissabon 8.7. til Casablanca, Tanger og Oran. — *Paraguay* afg. Kbh. 9.7. til Aarhus, derfra ca. 11.7. via Las Palmas til Porto Alegre. — *Rota* ank. Grimsby 7.7., derfra via Newcastle til Aalborg. — *Saga* ank. Kbh. 8.7., fra Kbh. ca. 13.7. til London/Kbh. — *Skjold* ank. London 8.7., derfra ca. 13.7. til Kbh. — *Svanholm* afg. London 8.7. via Grimsby til Kbh. — *Taarneholm* ank. Manchester 1.7., derfra ca. 12.7. til Kbh., Odense og Aarhus. — *Texas* ank. Limassol 8.7., afg. ca. 9.7. til Famagusta. — *Thyra* ank. Kbh. 8.7., derfra 12.7. til Grimsby. — *Tomsk* ank. Kbh. 4.7., fra Kbh. ca. 13.7. til London/Kbh. — *Tula* ank. Kbh. 4.7., fra Kbh. ca. 12.7. til Rotterdam/Antwerpen. — *Tunis* ank. Newport News 29.6. — *Uffe* afg. Antwerpen 6.7. til Kbh., Aarhus, Randers og Aalborg, ventes Kbh. 9.7. — *Uruguay* ank. Santos 29.6., derfra ca. 11.7. til Rio de Janeiro og Bahia. — *Virginia* afg. Alexandria 4.7. til Gibraltar og Huelva.

## J. Lauritzen

»*Indian Reefer*« afg. Antwerp 2.7. til Rio de Janeiro. — »*Argentinean Reefer*« afg. New York ca. 20.7. til Antwerp. — »*Karla Dan*« ank. Valparaiso 4.7. — »*Lotta Dan*« afg. Valparaiso 28.6. til U.S.A. — »*Laila Dan*« afg. Callao 5.7. til Chile. — »*Jutta Dan*« pass. Panamakanalen 8.7., til Chile. — »*Selma Dan*« afg. New York 6.7. til Chile. — »*Randa Dan*« ank. Havana 8.7. paa Vej til New York. — »*Laura Dan*« afg. Fredericia ca. 11.7. til Vejle, derefter Kbhvn. — »*Ulla*« ank. Sfax 6.7., derefter Finland. — »*Linda Dan*« afg. Stockholm ca. 12-13.7., til Finland. — »*Jelva Lau*« ank. Purfleet ca. 10.7., derefter Antwerp. — »*Lilian*« afg. Amsterdam ca. 10.7. til Emden. — »*Anna Lau*« afg. Immingham 8.7. til Valencia. — »*Inger Lau*« ank. Siglufjord 8.7., derefter Ivgit. — »*Nerma Lau*« afg. Esbjerg 9.7. til Emden. — »*Katja Lau*« afg. Aarhus 9.7. til København. — »*Hedda Lau*« afg. Methil ca. 9.7. til Grangemouth. — »*Nancy Lau*« afg. Gdansk ca. 12.7. til Danmark. — »*Ninna Lau*« afg. Karlshamn 9.7. til Gdansk.

## Myren

*Asbjørn* afg. New Foundland 3.7. til Sortehavet. — *Astrid* ank. Aarhus 7.7. — *Birthe* pass. Cuxhafen 10.7. paa Vej til Ghent. — *Chr. Sass* ank. Triest 6.7. — *Clara* ank. Kbh. 9.7. — *Stal* forv. afg. Canada 12.7.

## Navitas

*Navitas* laster i Gdynia. Derefter Finland/Ronnskær/Nordfrankrig.

## Norden

*Nordfarer* afg. Necochea 6.7., ank. Mar del Plata 7.7. — *Nordkap* afg. Bremen 9.7. til Baltimore. — *Nordkyn* ank. Philadelphia 8.7.

## Orient

*Astoria* ank. New York 4.7. Forv. afg. 15.7. til Sydamerika. — *Westralia* afg. Montevideo 29.6. til Las Palmas.

## Vendila

*Svend Pii* pass. Kbhvn. 9.7. paa Vej til Luleå.

## Ø. K.

»*Annam*« ank. Hongkong 7.7. — »*Asia*« pass. Pentland Firth 2.7. til Baltimore. — »*Erria*« afg. Genoa 8.7. til Casablanca. — »*Falstria*« ank. New York 8.7. — »*Fionia*« afg. Fremantle 24.6. til Port Said. — »*India*« pass. Madeira 8.7. til Antwerpen. — »*Java*« afg. Le Havre 4.7. til Pacific Kysten. — »*Jyllandia*« ank. København 8.7., forv. afg. 12.7. til New York. — »*Kina*« afg. Genoa 7.7. til Port Said. — »*Korea*« ank. Shanghai 22.6., forv. afg. 10.7. til Kohsi-chang. — »*Lalandia*« ank. Bremen 4.7., forv. afg. 10.7. til Kiel. — »*Malacca*« ank. Singapore 8.7. — »*Manchuria*« pass. Finisterre 7.7. til Genoa. — »*Meonia*« ank. Nakskov 1.3. — »*Mongolia*« pass. Sabang 2.7. til Antwerp. — »*Selandia*« afg. Singapore 7.7. til Bangkok.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER FREDAG OG KOSTER I  
ABONNEMENT KR. 5,00 PR. KVARTALABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K

Abonnement

Udlandet Kr. 24,00 pr. Aar

Redaktør:

KAY JUNGEBSEN

Telefon Central 17030

samt paa alle Postkontorer

# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

## ODENSE STAALSKIBSVÆRFT A/s

(Odense Steel Shipyard Ltd. A/s.)

TELEGR. STAALVÆRFT

TELF. ODENSE 1859

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 (2 LIN.) STATSTELEFON 21

## A/s SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Nybygning og Reparationer.

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

» 2. » » » » 1000 » »

NYBYGNINGER

SKIBS- MASKIN- OG  
KEDELREPARATION

## Aalborg Værft A/s

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9



Viking  
Kompasser  
Viking  
Loddemaskiner  
Chronometre  
Sekstanter  
Marinekikkerter

InJehavere  
**SØLVER & SVARRER**  
Norsk statsant. Kompassrettere  
Forlang Ul. Katalog

**P**ENSIONS  
**F**ORSIKRINGS  
**A**NSTALTEN A/s



HAMMERENSGADE 6  
KØBENHAVN K. - C. 7809

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

## MONTANA A/s

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K  
Telefon: 9246

Telegramade.:  
MONTANAKUL

## DANSKE LLOYD

Holmens Kanal 42

## AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
StevedoreFirma i Aarhus

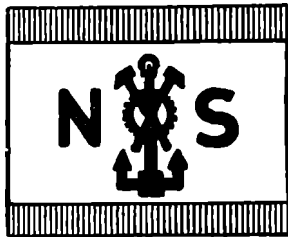
LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

## NORDHAVNS-VÆRFTET A/s

KØBENHAVN

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



## NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV ♦ DANMARK  
NYBYGNINGER  
OG  
REPARATIONER

♦  
Beddinger for Skibe Indtil 520' Længde  
Flydedok » » » 14500 Tons D.W.  
Ophalerbedding » » » 800 » »  
Telegram-Adr.: »SKIBSVÆRFT«. Telefon: STAT 3.

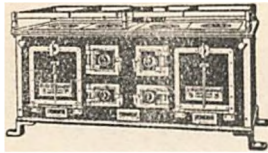
*Den* store Succes

**CARLSBERG  
GRAPE-TONIC**



*Tegn Deres  
Forsikringer  
i*  
**SKANDINAVIA**  
Kongens Nytorv 6, København K.  
Telefon Central 9316



**BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S**

HOLBLADSGADE 47  
KØBENHAVN S.

*Kabys & Komfurer  
til Kul og Olie*

Forlæg Katalog Tlt. C. 1630

A/S

**EM. Z. SVITZERS BJERGNINGS ENTREPRISE**

KVÆSTHUSGADE 1, KØBENHAVN K

TELEFON CENTRAL 5195  
UDENFOR KONTORTID CENTRAL 5195 A  
TELEGRAMADRESSE: SVITZERSALVAGE

Dampskibsaktieselskabet

**„Progress“**

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-Adr. »Marlusaone

Telefon Central 12057

**DANSKE SKIBSMÆGLERE**

ASSENS

**ALFRED LARSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER  
ASSENS

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

ODENSE

**CHR. CLEMMENSEN**

Grundlagt 1866

INDEHAVERE:

UFFE CLEMMENSEN, edsv. Skibsmægler  
KAI BACKHAUSEN, statsaut. Skibsmægler

ODENSE

Telgr. Adr.: "Clemmensen"

Telf. 14 og 83  
Rigstelefon 38

KALUNDBORG

**JØRGEN SCHULTZ**

Statsautoriseret Skibsmægler

KALUNDBORG

Lloyds Agent

TELEFON  
NO. 4. 801.

TLGR. ADR.  
SCHULTZ

**FRIIS & FREDERIKSEN**

(H. RASK-PETERSEN)

STATSAUTORISERET SKIBSMÆGLER

ODENSE - BOGENSE

Tlf. 30 - 2 Lin.  
2830

Tlg. Adr. Friis

KOLDING

**A. GJØRDING'S EFTF.**

SVANE & GJØRDING

Statsautoriserede Skibsmæglere

KOLDING

BEFRAGNING :- KLARERING :- SPEDITION :- ASSURANCE  
AGENT FOR DEN KJØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810—1811

**C. HOPPE & CO.**

Partners:

C. Hoppe  
edsv. Skibsmægler

Joh. Sørensen

P. M. Michelsen

ODENSE

Telefon:  
988—688

Telgr. Adr.  
Brokerhoppe

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  
Stat 2.  
Privat 1030

Telegr.-Ad.  
»Hude«  
Svendborg

NAKSKOV

**CASPER ANDRÉA'S EFTFLG.**

VED

HALFDAN RASMUSSEN  
STATSAUT. SKIBSMÆGLER

NAKSKOV

TELEGR.-ADR.: „ANDRÉA“  
RIGSTELEFON NR. 7  
TELEFON NR. 108, 408 & 818

**A. E. SØRENSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORG

TELEGRAM-ADR.: SHIPPING  
THE BOE CODE

TELEFONER: 1151—955  
PRIVAT: 1551

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 28

FREDAG 19. JULI 1946

53. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### HANDELSAFTALEN MED RUSLAND

Udenrigsministeriet meddeler, at de i Moskva førte Forhandlinger mellem den af Hs. kgl. Højhed Prins *Axel* ledede danske Handelsdelegation og Sovjetunionens Minister for Udenrigshandel har ført til Undertegnelsen den 8. Juli 1946 af en Aftale mellem den danske Regering og Sovjetunionens Regering angaaende gensidige Leveringer af Varer.

Aftalen er afsluttet for et Tidsrum af 2 Aar med Mulighed for Forlængelse. I Aftalen findes nærmere Regler for Gennemførelsen af Vareudvekslingen og Ordningen af Betalingerne mellem Danmark og Sovjetunionen. Samtidig er Parterne enedes om Leveringer af bestemte Varer i Tidsrummet fra 1. Juli 1946 indtil 31. December 1947.

Saaledes vil Sovjetunionen levere Danmark Raastoffer og Materialer til Brug for de forskellige danske Industrier samt Brændselsmateriale og Gødningsstoffer. Danmark vil levere Sovjetunionen Smør, Sød og andre Landbrugsprodukter samt Fiskeskibe og industrielt Udstyr af forskellig Art.

Parterne er enige om at optage Forhandlinger i Løbet af de kommende Maaneder angaaende yderligere Leveringer til Sovjetunionen af Smør og Kød fra Danmark mod Levering af Foderkager og Korn fra Sovjetunionen.

Aftalen er paa Sovjetunionens Regerings Vegne blevet underskrevet af Hr. Kritukov, Vice-Minister for Udenrigshandel, og paa den danske Regerings Vegne af Minister H. Hergel.

Det ventes endvidere, at der vil blive afsluttet en Handels- og Skibsfartstraktat mellem Danmark og Sovjetunionen. Forhandlinger om en saadan Traktat er blevet indledet fornyligt og forløber gunstigt.

### H. M. S. NIELS EBBESEN

Chefen for Søværnskommandoen, Viceadmiral A. H. Vedel, foreviste forleden Dag paa en Tur i Sundet Flaadens Nyerhvervelse, Fregatten *Niels Ebbesen*, for en indbudt Kreds. *Niels Ebbesen* er som bekendt et Søsterskib til *Holger Danske*, der for Tiden er paa Amerikatogt som Kadetskoleskib med Kommandør *Westermann* som Chef.

Paa Turen op gennem det sommerblaa Øresund fortalte Viceadmiralen lidt om, hvordan Genopbygningen af Flaaden var begyndt med de to Fregatter. Allerede i 1944 henvendte Viceadmiralen sig ad Omveje til det engelske Admiralitet og bad Englænderne hjælpe til med at skabe en ny Flaade, naar Freden var inde. Det skulde først og fremmest være Skoleskibe, for at man kunde tage fat paa Uddannelsen af Personellet. Englænderne var straks villige, og Resultatet blev, at Danmark fik to Fregatter og en Korvet sidste Efteraar. Fregatterne kostede 5 Mill. Kr. Stykket, og en Del Ændringer, der var nødvendige, kostede yderligere 600,000 Kr. for hver.

Der har, udtalte Admiral *Vedel*, været en Del Kritik over Skibene. Da de kom hertil, var de umalede og snavsede og ikke indrettet helt, som vi vilde have dem. Der blev ogsaa talt om, at bedre Skibe kunde være købt billigere i Canada, men det viste sig ikke at passe. Og da vi fik Skibene vasket og malet og omapteret i dansk Stil, blev de ogsaa saadan, at vi

stadig kan være yderst tilfreds med dem. Baade Kadetter og Mathelever vil kunne faa en god Uddannelse i disse Skibe.

Fregatten er bygget i Aberdeen og blev indlemmet i den britiske Flaade den 13. Juni 1944 under Navnet *Annam*. Dens Deplacement er 2124 Tons, og dens Dimensioner  $92 \times 11,2 \times 4,4$  Meter med en Tophøjde over Vandfladen af 19,3 Meter. Maskineriet bestaar af to oliiefyrede Triple Ekspansions Dampmaskiner paa tilsammen 5500 HK. Brændstoffbeholdningen udgør 646 Tons, Maksimumsfarten 20 Knob og Marchfarten 12 Knob.

Armeringen bestaar af to 10,2 cm Kanoner, ti 20 mm Maskinkanoner og forskellige Installationer til Dydbomber. Dens samlede Besætning tæller 141 Mand, deriblandt 11 Officerer, 65 Mathelever og 34 Værnepligtige.

*Niels Ebbesen*, hvis Chef er Orlogskaptajn J. Schou, afgik d. 11. Juli til Randers, hvor den blev modtaget med stor Højtidelighed og af Borgmesteren fik overrakt en Bronzeplade med et Relief af Byens kendte *Niels Ebbesen*-Statue til Opsætning som et Vartegn for Skibet, og efter nogle Dages Ophold her gik Turen til Torquay i Cornwall og videre til Azorerne, Madeira og Algier. I Slutningen af næste Maaned vil begge Fregatterne *Niels Ebbesen* og *Holger Danske* være hjemme igen; deres Togt afsluttes med halvanden Maanedes Øvelser, bl. a. Artilleriskydning, i danske Farvande, særlig Aarhusbugten og i Farvandet mellem Fyn og Langeland samt muligvis Karrebæksmindebugten.

### KULSITUATIONEN

Kulsituationen tegner sig aller noget bedre, og Danmarks Andel for August Maaned vil komme til at ligge paa omkring 290,000 Tons fra ECO-Landene, hvis det nu fastlagte Program kan holde. Det er en Stigning paa 100,000 Tons, som maa tilskrives, at Amerika hurtigere end ventet kunde genoptage sine Leverancer efter Kulstrejken, endog i udvidet Omfang.

Danmark faar i August Maaned 119,000 Tons fra Amerika, 159,000 Tons fra Ruhr og 15,000 Tons fra England. Hertil kommer de polske Kul udenfor Allocationsprogrammet. Man har fra dansk Side lagt særlig Vægt paa at faa rigelige Koksleverancer i Aar. Fordelingen mellem Kul og Koks afgøres dog i sidste Række af Forhandlinger mellem de danske Indkøbsrepræsentanter i Ruhr og den nordtyske Kulcentral.

August Maanedes Indførsel paa 290,000 Tons er tre Femtedele af Førkrigstidens normale Import, men bliver i Penge alligevel adskilligt mere, end hele Importen kostede før Krigen, fordi man stort set maa regne med, at de Kul og Koks, som kommer til Danmark for Øjeblikket, koster mindst dobbelt saa meget pr. Ton som de fra før Krigen, endog bortset fra de store Fragtomkostninger.

### REJSE-CLEARING I NORDEN?

Den kendte Nationaløkonom, Professor *Pipping* i Helsingfors, har fremlagt et Forslag om et almindeligt nordisk Rejse-Clearingsystem med særlig Rejsevaluta for dermed at fremme Forbindelsen mellem de



# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 28

FREDAG 19. JULI 1946

53. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### HANDELSAFTALEN MED RUSLAND

Udenrigsministeriet meddeler, at de i Moskva førte Forhandlinger mellem den af Hs. kgl. Højhed Prins Axel ledede danske Handelsdelegation og Sovjetunionens Minister for Udenrigshandel har ført til Undertegnelsen den 8. Juli 1946 af en Aftale mellem den danske Regering og Sovjetunionens Regering angaaende gensidige Leveringer af Varer.

Aftalen er afsluttet for et Tidsrum af 2 Aar med Mulighed for Forlængelse. I Aftalen findes nærmere Regler for Gennemførelsen af Vareudvekslingen og Ordningen af Betalingerne mellem Danmark og Sovjetunionen. Samtidig er Parterne enedes om Leveringer af bestemte Varer i Tidsrummet fra 1. Juli 1946 indtil 31. December 1947.

Saaledes vil Sovjetunionen levere Danmark Raastoffer og Materialer til Brug for de forskellige danske Industrier samt Brændselsmateriale og Gødningsstoffer. Danmark vil levere Sovjetunionen Smør, Sæd og andre Landbrugsprodukter samt Fiskeskibe og industrielt Udstyr af forskellig Art.

Parterne er enige om at optage Forhandlinger i Løbet af de kommende Maaneder angaaende yderligere Leveringer til Sovjetunionen af Smør og Kød fra Danmark mod Levering af Foderkager og Korn fra Sovjetunionen.

Aftalen er paa Sovjetunionens Regerings Vegne blevet underskrevet af Hr. Kritukov, Vice-Minister for Udenrigshandel, og paa den danske Regerings Vegne af Minister H. Hergel.

Det ventes endvidere, at der vil blive afsluttet en Handels- og Skibsfartstraktat mellem Danmark og Sovjetunionen. Forhandlinger om en saadan Traktat er blevet indledet fornylig og forløber gunstigt.

### H. M. S. NIELS EBBESEN

Chefen for Søværnskommandoen, Viceadmiral A. H. Vedel, foreviste forleden Dag paa en Tur i Sundet Flaadens Nyerhvervelse, Fregatten *Niels Ebbesen*, for en indbudt Kreds. *Niels Ebbesen* er som bekendt et Søsterskib til *Holger Danske*, der for Tiden er paa Amerikatogt som Kadetskoleskib med Kommandør *Westermann* som Chef.

Paa Turen op gennem det sommerblaa Øresund fortalte Viceadmiralen lidt om, hvordan Genopbygningen af Flaaden var begyndt med de to Fregatter. Allerede i 1944 henvendte Viceadmiralen sig ad Omveje til det engelske Admiralitet og bad Englænderne hjælpe til med at skabe en ny Flaade, naar Freden var inde. Det skulde først og fremmest være Skoleskibe, for at man kunde tage fat paa Uddannelsen af Personellet. Englænderne var straks villige, og Resultatet blev, at Danmark fik to Fregatter og en Korvet sidste Efteraar. Fregatterne kostede 5 Mill. Kr. Stykket, og en Del Ændringer, der var nødvendige, kostede yderligere 600,000 Kr. for hver.

Der har, udtalte Admiral *Vedel*, været en Del Kritik over Skibene. Da de kom hertil, var de umalede og snavsede og ikke indrettet helt, som vi vilde have dem. Der blev ogsaa talt om, at bedre Skibe kunde være købt billigere i Canada, men det viste sig ikke at passe. Og da vi fik Skibene vasket og malet og omapteret i dansk Stil, blev de ogsaa saadan, at vi

stadig kan være yderst tilfreds med dem. Baade Kadetter og Mathelever vil kunne faa en god Uddannelse i disse Skibe.

Fregatten er bygget i Aberdeen og blev indlemmet i den britiske Flaade den 13. Juni 1944 under Navnet *Annam*. Dens Deplacement er 2124 Tons, og dens Dimensioner  $92 \times 11,2 \times 4,4$  Meter med en Tophøjde over Vandfladen af 19,3 Meter. Maskineriet bestaar af to oliefyrede Triple Ekspansions Dampmaskiner paa tilsammen 5500 HK. Brændstofbeholdningen udgør 646 Tons, Maksimumsfarten 20 Knob og Marchfarten 12 Knob.

Armeringen bestaar af to 10,2 cm Kanoner, ti 20 mm Maskinkanoner og forskellige Installationer til Dydbomber. Dens samlede Besætning tæller 141 Mand, deriblandt 11 Officerer, 65 Mathelever og 34 Værnepligtige.

*Niels Ebbesen*, hvis Chef er Orlogskaptajn *J. Schou*, afgik d. 11. Juli til Randers, hvor den blev modtaget med stor Højtidelighed og af Borgmesteren fik overrakt en Bronzeplade med et Relief af Byens kendte *Niels Ebbesen*-Statue til Opsætning som et Vartegn for Skibet, og efter nogle Dages Ophold her gik Turen til Torquay i Cornwall og videre til Azorerne, Madeira og Alger. I Slutningen af næste Maaned vil begge Fregatterne *Niels Ebbesen* og *Holger Danske* være hjemme igen; deres Togt afsluttes med halvanden Maanedes Øvelser, bl. a. Artilleriskydning, i danske Farvande, særlig Aarhusbugten og i Farvandet mellem Fyn og Langeland samt muligvis Karrebæksmindebugten.

### KULSITUATIONEN

Kulsituationen tegner sig atter noget bedre, og Danmarks Andel for August Maaned vil komme til at ligge paa omkring 290,000 Tons fra ECO-Landene, hvis det nu fastlagte Program kan holde. Det er en Stigning paa 100,000 Tons, som maa tilskrives, at Amerika hurtigere end ventet kunde genoptage sine Leverancer efter Kulstrejken, endog i udvidet Omfang.

Danmark faar i August Maaned 119,000 Tons fra Amerika, 159,000 Tons fra Ruhr og 15,000 Tons fra England. Hertil kommer de polske Kul udenfor Allokationsprogrammet. Man har fra dansk Side lagt særlig Vægt paa at faa rigelige Koksleverancer i Aar. Fordelingen mellem Kul og Koks afgøres dog i sidste Række af Forhandlinger mellem de danske Indkøbsrepræsentanter i Ruhr og den nordtyske Kulcentral.

August Maanedes Indførsel paa 290,000 Tons er tre Femtedele af Førkrigstidens normale Import, men bliver i Penge alligevel adskilligt mere, end hele Importen kostede før Krigen, fordi man stort set maa regne med, at de Kul og Koks, som kommer til Danmark for Øjeblikket, koster mindst dobbelt saa meget pr. Ton som de fra før Krigen, endog bortset fra de store Fragtomkostninger.

### REJSE-CLEARING I NORDEN?

Den kendte Nationaløkonom, Professor *Pipping* i Helsingfors, har fremlagt et Forslag om et almindeligt nordisk Rejse-Clearingsystem med særlig Rejsevaluta for dermed at fremme Forbindelsen mellem de

nordiske Lande, som nu i høj Grad vanskeliggøres paa Grund af Manglen paa Valuta i Danmark, Norge og Finland.

#### NY OVERENSKOMST FOR RADIOTELE- GRAFISTERNE

Efter fire Maaneders Forhandlinger er der nu underskrevet en Overenskomst mellem Dansk Dampskibsrederiforening og Radiotelegrafistforeningen af 1917. Overenskomsten indeholder en Del Forbedringer for Radiotelegrafisterne i Forhold til den tidligere Overenskomst, der var indgaaet med Dansk Radio Aktieselskab. Saaledes er Begyndelseslønnen sat op fra 215 Kr. til 300 Kr. pr. Maaned og Alderstillægene forlænget indtil 25 Aar med en Slutløn paa 500 Kr. mod tidligere 375 Kr. efter 20 Aars Tjeneste. Arbejdstiden, der ikke før har været begrænset, er nu 10 Timer i Søen og 8 Timer ved Land. Dyrtidstillægget er ændret fra 208 Kr. til 218 Kr. pr. Maaned paa alle Løntrin. Pensionspræmien er forhøjet fra 12 pCt. til 14 pCt., af hvilke Rederen betaler de 8 pCt. og Radiotelegrafisten som hidtil de 6 pCt. I Lighed med, hvad der er gældende for andre Søfarende skal Radiotelegrafister nu have 2 halve Fridage pr. 15 Dage. Overenskomsten har tilbagevirkende Kraft fra 1. April 1946 og er gældende indtil 1. April 1947.

#### ØSTBORNHOLMSKE DAMPSKIBSSELSKAB

Paa Østbornholmske Dampskibsselskabs Generalforsamling i Nexø forelagde Formanden, Direktør J. Wichmann, et Forslag om Bemyndigelse for Bestyrelsen til at sælge s.s. *Carl* og et af Selskabets Motorskibe. Begge Motorskibe blev, som det vil erindres, haardt medtagne under Bombardementet paa Nexø den 7. og 8. Maj i Fjor. Reparationen af det ene af dem (*Nordbornholm*) blev betalt af Krigsforsikringen med 350,000 Kr. Det andet (*Østbornholm*) sank efter en Mineeksplosion den 5. August, og Bjergningen kostede ca. 1/4 Mill. Kr., mens Reparationen, der ventes afsluttet ved Juletid, vil koste ca. 1,8 Mill. Kr.. For at betale denne Reparation maa Selskabet optage et Laan paa 1/2 Mill. Kr., hvorefter dets Gæld vil andrage 1,3 Mill. Kr. og i de kommende 15 Aar belaste Driftsregnskabet med en Renteudgift paa 40,000 Kr. om Aaret. Ved Salg af et af Motorskibene til de nuværende Priser kan hele Gælden komme ud af Verden, og der kan endda henlægges et Beløb til en Fornyelsesfond. Resultatet af den paafølgende Diskussion blev, at Bemyndigelsen til at sælge s.s. *Carl* blev givet enstemmigt, mens Bemyndigelsen til at sælge et af Motorskibene blev vedtaget med 49 Stemmer mod 27.

#### GAVEPAKKER TIL RUSLAND

Den danske Stat besluttede for nogen Tid siden at købe 100.000 Gavepakker og forære dem til Rusland som Udtryk for Danmarks Taknemmelighed for den russiske Armés Andel i Landets Befrielse. Dansk Røde Kors har faaet overdraget Afsendelsen af Pakkerne, der i disse Dage afskibes fra København.

Forsendelsen sker med Svendborg-Damperen *Norco*, hvis Reder, Skibsreder A. E. Sørensen, Svendborg, gratis har stillet Skibet til Disposition.

#### NYT SVENSK SKOLESKIB

Abraham Rydbergs Stiftelse, hvis Virksomhed har ligget stille, siden det gamle Skoleskib blev solgt til Portugal i 1943, har nu købt et nyt Skoleskib, og Valget er faldet paa den engelske Lystyacht *Sunbeam II*, der før Krigen ejedes af Lord Runciman. *Sunbeam II* er rigget som tremastet Skonnert og er forsynet med Motor, der kan give Skibet en Fart paa 11 Knob. Skibets Dimensioner er: Længde 195', Bredde 30' og Dybgaende 15,5'. Det maaler 292 Netto Tons og 505 Br. Reg. Tons og er bygget i 1920.

Det nye Skoleskib skal drives som et rent Skoleskib, altsaa uden at skulle føre Last, og man regner med at kunne have 40 Elever om Bord, hvorved man

vender tilbage til den Uddannelsesform, der anvendtes, før man købte den firemastede Bark. Det er dog ikke Hensigten som før 1928 at lade Togterne udelukkende foregaa i Østersøen, men man vil ogsaa søge ud paa Verdenshavene. Nogen afgørende Beslutning har man dog ikke truffet i dette Spørgsmaal. Muligvis vil man indskrænke Togterne til Sommertogter og lade Skibet staa til Disposition for Sjømannsskolen i Gøteborg om Vinteren.

Skibet skal antagelig sejles til Sverige hen paa Høsten. Købesummen beløber sig til £18.500.

#### ABRAHAM RYDBERG

Det gamle svenske Skoleskib *Abraham Rydberg*, der som ovenfor nævnt i 1943 blev solgt til Portugal, og som i portugisisk Eje fik Navnet *Foz do Douro* kan nu klassificeres som Ex-Sejlskib, idet det er blevet ombygget til et dobbeltskruet Dieselmotorskib med en Fart paa 10 Knob paa fuld Last.

Skibet blev bygget i 1892 af Messrs. Connell and Company og hed først *Hawaiian Isles* og har siden da sejlet under forskellige Flag. I amerikansk Eje hed det *Star of Greenland* og gjorde sig i 1925 bemærket ved en usædvanlig fin Rejse fra San Francisco til Unalaska, ca. 2400 Sømil tilbagelagt paa 7 Dage eller med en Gennemsnitsfart paa 15 Knob.

#### RETSSAG OM DE I SVERIGE BESLAGLAGTE NORSKE SKIBE?

Der har gennem længere Tid været ført Forhandlinger mellem de interesserede Parter angaaende Erstatningen for Beslaglæggelsen af de norske Skibe i Gøteborg i 1941.

Ved Beslaglæggelsen, der formelt blev krævet af de norske Redere under tysk Pres, blev der i Overensstemmelse med almindelig anvendt Praxis stillet Garanti i en Række svenske Banker for det Tilfælde, at de svenske Domstole skulde finde Beslaglæggelsen lovstridig. Dette blev, som maaske kendt, Tilfældet efter en meget interessant Proces, hvor Sagen blev ført op gennem tre Instanser, og der forhandles nu om Erstatningsbeløbet.

Svenske Forlydender vil vide, at det trækker op til Proces om dette Spørgsmaal, men det kender man ikke noget til i det norske Handelsministeriums Søfartsafdeling, der erklærer, at da Skibene var bortfragtet til England, er der fælles norsk-engelske Interesser i Sagen.

Det skal, efter hvad der meddeles fra andet Hold, være et stort Beløb, der er Tale om, et tocifret Millionbeløb. Resultatet af Forhandlingerne vil sikkert fremkomme hurtigt, hvadenten det nu bliver positivt eller fører til et retsligt Opgør.

#### MASKINELLE NYHEDER

Paa den fornylig afholdte Generalforsamling i Shell, Transport and Trading Company, London, kunde Lord Bearsted meddele, at man i det til Kompagniet i April Maaned søsatte Skib *Helecina*, 17,600 Tons d.w. med en beregnet Fart paa 17 1/2 Knob var gaaet over til at bruge et nyt Brændstof til Kedlerne, nemlig knust Asfalt, der tidligere almindeligvis har været anset for at være et ubrugeligt Affaldsstof. Skibet er iøvrigt udstyret med turbo-elektrisk Maskineri.

Af andre engelske maskinelle Nyheder kan nævnes, at en af Anglo-Saxon-Compagnys Nybygninger, m.s. *Auricula*, 12.000 Tons, der ligeledes blev søsat i April, er udstyret med en ny Dieselmotortype, der skal kunne bruge fuel oil i Stedet for Diesellole. Kompagniet mener, at dersom dette Forsøg viser sig at være vellykket, hvad man har al Grund til at tro, vilde det betyde en overordentlig vigtig Udvikling med store Besparelser i Motorskibenes Driftsudgifter som Resultat.

Forsøgene i England med Fremstillingen af Gasturbiner til Brug i søgaende Skibe skrider tilfredsstillende frem, og det antages, at de første Prøver med et

## Ugens Fragtberetning.

I en Tale, som den svenske Handelsminister, Professor *Myrdal*, holdt for nogle Dage siden angaaende de Bevæggrunde, der havde dikteret den svenske Regering dens Beslutning om en Opskrivning af den svenske Krone for at modvirke den internationale Prisstigning, kommer han ind paa en Række Faktorer, som det vil være nødvendigt at holde under Kontrol for at gennemføre en Prisstabilisering eller endnu bedre en Sænkning af Prisniveauet. Den interessanteste Udtalelse er den, der fremsættes om Fragtraterne, hvorom han siger, at »hvis man kunde gennemføre en betydelig Sænkning af de urimeligt forhøjede Fragtsatser, som nu tynger hele Industrien og Handelen, vilde det udvide Mulighederne for en Prisnedsættelse endnu mere«. Det vil blive interessant at se, om den svenske Fragtkontrol vil faa Ordre til at foretage en Reducering af de officielle svenske Rater, og hvis en saadan Sænkning i Fragterne skulde blive foretaget, hvorledes Reaktionen vil blive andet Steds. Det ligger i Sagens Natur, at Raterne i de af de forskellige Regeringer kontrollerede Trades kan reduceres ved et Regeringsdiktat, men der findes jo ogsaa Trades, hvor Ratedannelsen er fri, og Mulighederne for en Reduktion af Raterne i disse Trades, hvor Loven om Tilbud og Efterspørgsel virker, er vel nok, i hvert Fald i Øjeblikket, tvivlsom.

Om Fragtmarkederne i den forløbne Uge foreligger der ikke Meddelelser af epokegørende Natur. De oversøiske Markeder er stadig aktive, og Ratetendensen er uforandret støt. I transatlantisk Fart samler Hovedinteressen sig stadig om Kul fra U.S. Atlantic til de sædvanlige europæiske Destinationer til uforandrede Rater. For Stykgods fra New York til Portugal ligger Raten omkring 29 Cts. pr. cbft. bale paa netcharter. Fra New Foundland til Bordeaux/Dunkirk Range indikeres 26 à 27 Cts. Sukker fra Cuba til Bordeaux/Dunkirk Range er sluttet til \$14.50, og Cuba/Rotterdam er betalt med 78/-. For Svovl fra Golfen søges Tonnage til Sydafrika til \$14, til Ant-

werpen til 62/6d. fio., og for en stor Ladning til Finland kan betales \$14.25 Basis to Losschavne.

River Plate viser kun begrænset Interesse for Tonnage til europæiske Destinationer. Raterne er nominelt uforandrede. Der er sluttet flere Baade for Korn til Sydafrika til de fastsatte Rater. Høfrø fra Rosario til Montreal er sluttet til \$14.50.

Fra Nordpacific søges stadig Tonnage for Lumber til Sydafrika til Rater omkring \$60 pr. Mille. Paa Netcharter fra British Columbia til Bordeaux/Dunkirk Range indikeres 35 Cts. Kul Seattle/Shanghai betaler stadig \$18. Fra Puget Sound/Coos Harbor Range til Australien noteres 30 Cts. paa Netcharter. Fra Chile/Peru noteres de sædvanlige Malm- og Salpeterlaster til Golfen og Northern Range til uforandrede Rater.

De indiske Markeder er uforandrede med Malm fra Bombay til Vizagapatam til Mobile til \$13 og samme Rate til Baltimore. Fra Sydafrika er sluttet Tonnage for Malm til Baltimore til \$8.50.

Der er stadig en meget betydelig Efterspørgsel efter Tonnage paa Timecharterbasis, saavel for kortere Tid som for længere Perioder. Omend de fleste Redere kun er interesseret i relativt korte Certepartier, er der dog enkelte Nordmænd, som er villige til at slutte for 18—24 Maaneder. Der forlanges omkring \$15 for ca. 11 Mils Motorskibe. En norsk 4200 Tonner er sluttet for 6 Maaneders Vestindia Fart til \$6.50. Som et Kuriosum skal nævnes, at amerikanske Operatører er villige til at betale \$2.25 for Liberty-Skibe for 2 Aars Charter, men selv ikke Grækere eller Jugoslavere synes interesseret i denne Rate.

De europæiske Markeder er stadig meget aktive. Fra UK. og Continent er der sluttet en Række Baade udgaende med Kul, bl. a. 6000 Ts. Humber/Port Said til 30/-. 600 Ts. Rotterdam/Piræus til 32/6d., 5500 Ts. Rotterdam/Genoa til 25/-. Af hjemgaaende Forretninger fra Middelhavet er der stadig et Utal til uforandrede Rater. Kul og Koks fra UK. og Emden til Danmark sluttet til en Smule under Maximalraten.

søgaende reaktionsdrevet Skib vil være afsluttet i Løbet af dette Aar. Dette Skib vil være forsynet med en Maskine paa 6000 HK, mens en anden Reaktionsmaskine paa 4000 HK specielt beregnet til Anvendelse i Handelsskibe er under Konstruktion.

### HOLLANDSK MOTORSKIB WESTERDAM

D. 28. Juni afsejlede Holland-Amerika Liniens nye Motorskib *Westerdam* fra Rotterdam paa sin Jomfrurejse via Southampton til New York, hvortil det ankom d. 8. Juli. Rederiets anden Atlanterhavsliner *Noordam* forventes snart indsat paa Ruten, og de to Skibe vil derefter opretholde en regelmæssig Forbindelse mellem Southampton og det amerikanske Kontinent.

Kølen til *Westerdam* blev strakt d. 1. September 1939 paa Wilton-Fyenoord Værftet i Schiedam, Holland, og Skibet skulde have været afleveret i August 1940, men i Maj 1940 blev Holland som bekendt okkuperet af Tyskerne, og dermed indledtes et saare dramatisk Kapitel i Skibets Historie. Tyskerne søgte af al Magt at faa fremskyndet dets Færdigbygning, hvad der imidlertid blev hemmet dels af Arbejdernes passive Modstand, og dels fordi det var nødvendigt Gang paa Gang at flytte Skroget af Hensyn til engelske Luftangreb.

D. 27. August 1942 blev Skibet sænket under saadan et Luftangreb, men Tyskerne hævdede det igen og slæbte det hen til Holland-Amerika Liniens Kaj ved Wilhelminakade, hvor hollandske Frihedskæmpere imidlertid atter fik det sænket i September 44 ved at aabne Søventilerne.

Den tyske Ihærdighed fornægtede sig dog ikke. Skibet blev atter hævet, og det var Tyskernes Hensigt at anvende det som Spærringsskib i Rotterdams Havn. Det blev fyldt med Cement og Sand, men førend det kunde blive flyttet paa Plads, fik Frihedskæmperne paany Ram paa det ved Hjælp af Bomber anbragt udenpaa Skibssiden, og nu opgav Tyskerne Legen og lod Vraget blive liggende.

Efter Befrielsen hævdede Hollænderne selv Skibet og slæbte det tilbage til Værftet, hvor det blev bygget færdigt. Hverken Rederi eller Værft havde nogensinde mistet Troen paa, at Skibet engang før eller senere kunde bygges færdigt som et hollandsk Skib, og man havde gennem alle Okkupationens Aar gemt det meste af Udstyret, Møbler, Tæpper o. s. v. der heldigvis var blevet bjerget, rundt omkring i Landet i Kældere, paa Lofter og lignende Steder, hvor det omhyggeligt blev holdt vedlige, til Dagen kom, da det skulde bruges.

m.s. *Westerdam* har følgende Hoveddimensioner: Længde m. P. 490', Bredde 66', Dybgaende 30', Brutto Tonnage 12,100 Tons, Netto Tonnage 7500 Tons. Hovedmaskineriet bestaar af to Fyenoord-MAN 5-cylindrede, dobbeltvirkende, 2-Takts Dieselmotorer, der udviklende 10,400 IHK giver Skibet en Fart paa 16½ Knob.

Skibet, der kun har en Klasse, kan medføre 132 Passagerer. Det er udstyret med alle moderne Navigationsinstrumenter herunder Ekkolod, Radiopejleapparat, og ogsaa Radar vil blive installeret om kort Tid

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Dødsfald

Føreren af Redningsdamperen *F. V. Mortensen*, Kaptajn *Svend Klausen*, er død paa Finsens Institut efter længere Tids Sygdom. Kaptajn Klausen, der kun blev 45 Aar gammel, fik en hurtig Karriere, idet han allerede i en Alder af 38 Aar blev Fører af Redningsdamperen. Han var født i Assens og fik sin Sejlskibuddannelse i Marstal- og Thuro-Skibe. I 1923 tog han Styrmandseksamen, blev Aaret efter ansat i A. P. Møllers Rederi, hvor han sejlede i seks Aar. I 1930 kom han ind i Fiskerikontrollen og sejlede med Inspektionsskibet *Falken*. Derfra kom han ombord i Redningsdamperen *Vesterhavet*, hvis Fører han blev i 1937, og Aaret efter overtog han *F. V. Mortensen*. I denne Stilling viste han sig som en dygtig og uforfærdet Sømand, der var afholdt og respekteret af alle paa den jydsk Vestkyst.

### Maskinisteksaminerne

Direktøren for Maskinistundervisningen meddeler, at der til de i Juni/Juli 1946 afholdte Maskinisteksaminer er opnaaet følgende Resultater:

Til *Motorpasserprøven* mødte 17 Eksaminander, hvoraf 16 bestod.

Til den *almindelige Maskinisteksamen* mødte 84 Eksaminander, hvoraf 66 bestod.

Til den *udvidede Maskinisteksamen*

	Hjælpefag:	Maskinfag:	Elektrotekniske Fag:
mødte	75	72	74 Eksaminander,
bestod	59	68	68 —

En Elev, *Arnold Christian Mølverstedt Johansen*, fik tilstaaet Præmie af det til Direktøren for Maskinistundervisningen af Julius Skrikes Stiftelses Midler bevilgede Beløb.

### Statsskoleskibet Danmark

Statsskoleskibet *Danmark*, der maatte gaa til Karlshamn for Afmagnetisering, da Anlægget i København var i Uorden, er nu ankommet til Nyborg Fjord, hvorfra Sommertogtet foreløbig foregaar.

### Drikkevand til Smaaskibene

Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe har henvendt sig til Københavns Havnevæsen med Anmodning om, at der drages Omsorg for, at Smaaskibene kan faa fersk Vand fra en Hane i Redhavnen, saaledes at de ikke skal tvinges til at bestille Vandet pr. Vandbaad, hvilket er en meget kostbar Foranstaltning. Som Regel behøver Smaaskibene kun et ringe Kvantum, og da der er en Minimumspris for Levering fra Søsiden, bliver det dyre Draaber. Havnevæsenet har vist Sagen stor Forstaaelse, og der vil nu blive sørget for, at Skibene kan faa Vand fra en Hane i Nærheden af Rederiforeningens Telefonskur i Redhavnen.

### Fra svenske Værfter

Lindholmens varv kunde fornylig med faa Dages Mellemrum sende de to Søsterskibe m.s. *Høken* og m.s. *Ørnen*, bygget begge til Hallands Angbåts A/B, ud paa vellykkede Prøveture.

Skibene er af Shelterdæktypen og bygget til Lloyds højeste Klasse med Isforstærkning samt udstyret til Nordsofart i Henhold til Svenska fartygsinspektionens og Board of Trades Forskrifter.

Skibene har følgende Hoveddimensioner: Længde 175', Bredder 30' 6", Dybde til Hoveddæk 12', Middeldybgaende svarende til 750 Tons d.w. 11' 10".

De har to Lastrum med hver sin store Luge og er forsynet med 2 Stkr. 3-Tons elektriske Spil, 2 Stkr. elektriske Kraner samt 2 Lossebomme.

Fremdrivningsmaskineriet bestaar af en enkeltvirkende, 5-cylindret 2-Takts Polardieselmotor paa 650 IHK med ca. 200 O/M. M.S. *Høken* er forsynet med omstyrbar Propeller af Kamewa Typen, men m.s. *Ørnens* Propeller er af Jønkøpings mek. verkstads Type. Fordelene ved Propeller af disse Typer viste sig klart ved Prøveturen. Ved Forceringsprøve med Overbelastning opnaaedes en Middelfart paa 12,27 Knob i Ballast. Den kontraherede Fart paa fuld Last er 11 Knob. Under Manøvreprøverne blev der udført 48 Manøvrer paa 6,3 Minutter.

Ved Lindholmens varv henligger i Øjeblikket to russiske Skibe, der venter paa at blive reparerede. Det drejer sig

om s.s. *Yushar* paa 1260 Br. Tons og s.s. *General Bagration* paa 7418 Br. Tons, begge er tidligere tyske Skibe nu overladt Sovjet-Rusland. s.s. *General Bagration* er saaledes identisk med Hamborg-Sydafrika Liniens *Espana* bygget i Hamborg i 1921.

### Norsk Skibskøb

Ogsaa Norge har nu købt en af de engelske Chant-Tankbaade, idet Jørgen Jahre i Sandefjord har erhvervet *Chant 22* paa 400 Tons og bygget i 1944. Det er Hensigten at sætte Baaden ind i Kystfarten.

### Sydafrika sælger ud

De sydafrikanske Marinemyndigheder i Cape Town har ved en offentlig Auktion solgt 17 tidligere Hvalfangerbaade, hvoraf en Del har ligget oplagt i Saldanha Bay.

Baandene, der er paa 140 til 344 Br. Reg. Tons, blev solgt for tilsammen 113.100 Pund, mens de havde kostet Regeringen mellem 500.000 og 1 Million Pund. En Del af dem bliver nu atter indrettet til deres gamle Tjeneste og sendt til Fangstpladserne dels i Antarktis og dels i Farvandet rundt Kap det gode Haab.

### Fra Portugal

Portugal har store Planer om at bygge 31 Skibe paa tilsammen 206.300 Tons indenfor Rammen af sit Nybygningsprogram. 12 af Skibene er allerede under Bygning i England.

### Ændringer i Aktieselskabsregistret

»Aktieselskabet Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866« af Rønne. Under 10. April 1946 er Selskabets Vedtægter ændrede.

»Dampskibsselskabet »Nautic« af København. P. H. Hansen er udtraadt af Bestyrelsen og frattraadt som korresponderende Reder. Veksellerer Carl Axel Vollmond, Strandvej 9, Hellerup, er indtraadt i Bestyrelsen. Skibsreder Aage Meir Vollmond, Strandvej 482, Vedbæk, er tiltraadt som korresponderende Reder.

»Dampskibs Aktieselskabet Als« af København. P. H. Hansen er udtraadt af Bestyrelsen og frattraadt som korresponderende Reder (Forretningsfører). Veksellerer Ludvig Trier, Søholmsparken 3, Hellerup, er indtraadt i Bestyrelsen. Skibsreder Aage Meir Vollmond, Strandvej 482, Vedbæk, er tiltraadt som korresponderende Reder (Forretningsfører).

## PERSONALIA

### Skibstilsynet

Ved kgl. Resolution af 6. Juli 1946 er Skibsinspektør ved Statens Skibstilsyn *Peder Fischer* udnævnt til Afdelingsingeniør og Ingeniør ved Statens Skibstilsyn *Max Julius Rosell* udnævnt til Skibsinspektør sammesteds, begge fra 1. April 1946 at regne.

### Lodsvæsenet

Lods *P. Rysz*, Korsør, er udnævnt til Lodsformand ved Korsør Lodseri i Stedet for Lodsformand *S. O. Hansen*, der trækker sig tilbage.

### Søværnet

Ved Kendelse afsagt den 28. Juni d. A. af Den ekstraordinære Tjenestemandsdømstol er Direktør for Søartilleriet, Kommandørkaptajn i overtalligt Nummer *Carl Vilhelm Theodor Heiberg*, R. af D. og Dbmd., afskediget fra sin Tjenestemandsstilling uden Fortabelse af Relten til Pension.

Kommandørkaptajn *Hans Jørgen Rasmussen*, R. af D., udnævnes til Direktør for Søartilleriet fra den 1. Juli d. A. at regne, idet han samtidigt sættes i overtalligt Nummer.

## SKIBSSKRUER

af

**Bronce, Staal og Støbejern**

## SV. DYHR

Øresundsvej 140

København S

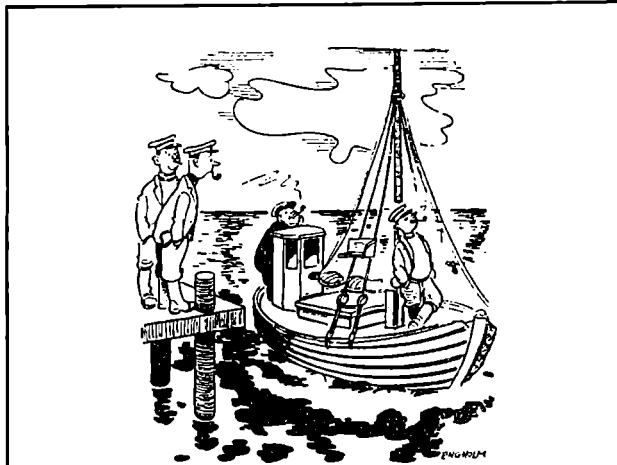
Telefon: C. 8901

## S. A. THE ENGINEERING CO.

### Skibsreparationer

10, Rue des Indes  
Telegr.Adr.: Engineering

ANTWERPEN  
Tlf. 359 90 & 342 07



— De er vel nok blevet høje i Hatten paa Marianna siden hun er blevet malet med HEMPEL's Farver.

### Positionsliste pr. 16. Juli 1946

#### Dannebrog

*Dansborg* afg. Baltimore 11.7. til Aarhus. — *Ellensborg* ank. Göteborg 11.7., laster for Holland. — *Frederiksborg* ank. Santander 13.7., laster for Port Talbot. — *Lilleborg* ank. Vejle 16.7., laster for Næstved. — *Nordborg* ank. Aalborg 20.3., Dok. — *Silkeborg* afg. Luleå 15.7. til Hamburg. — *Skodsborg* ank. Svendborg 25.6., Dok. — *Søborg* ank. Frederikshavn 27.6., Dok. — *Taarborg* pass. Holtenau 15.7. til Hamburg. — *Uranienborg* ank. Odense 14.7., derefter Luleå/Hamburg. — *Ørneborg* ank. Hamburg 14.7., derefter Emden/Danmark.

#### Det Dansk-Franske D/S

*Blekinge* ank. Aalborg Værft 13.7. — *Bornholm* ligger i Helsingør for Reparationer. — *Holland* ank. Rouen 12.7. — *Skaane* ank. Vejle 16.7. — *Slesvig* i engelsk Tjeneste.

#### Det Danske Kulkompagni

*Ivan Kondrup* afg. Gamla Karleby 11.7. — *Wm. Th. Malling* afg. Råfsø 16.7.

#### D. F. D. S.

*Alabama* ank. Alexandria 14.7. — *Alexandra* ank. Aarhus 15.7., derfra forv. 18.7. til London. — *Argentina* ank. Kbhvn. 15.7., herfra ca. 20.7. til Gdansk. — *Arizona* ank. Kbhvn. 21.4. for Dokning. — *Bolivia* afg. Kbhvn. 12.7. til New York. — *Brasilien* ank. Antwerpen 15.7., derfra ca. 20.7. til Lissabon og Levanten. — *Delaware* afg. Santos 27.6., afg. St. Vincent 13.7. via Madeira til Kbhvn. — *Dronning Alexandrine* ank. Reykjavik 15.7., afg. 17./18.7. til Thorshavn-Kbhvn. — *Egholm* ank. Antwerpen 14.7., derfra ca. 18.7. til Middelhavet. — *Florida* afg. New York 6.7. til Oslo, Kbhvn. og Bremen, ventes ank. Oslo ca. 18.7. — *Frigga* fra Aalborg 12.7. til Hull, forv. ank. 15.7., derfra til Kbhvn. — *Georgia* tilbageleveret i Norfolk 14.6., paabegynder Lastning i Newport News, forv. 17.7. til Bremen og Gdynia. — *Halldan* afg. Randers 13.7. til Cardiff/Newport/Swansea-Kbhvn./Sønderborg. — *Harald* ank. Randers 16.7., derfra ca. 17.7. til Liverpool-Kbhvn./Randers/Aalborg. — *Hebe* ank. Leith 15.7., derfra antagetig 17.7. til Aalborg. — *Hindsholm* ank. Manchester 15.7., derfra ca. 20.7. til Kbhvn. og Aalborg. — *Hjortholm* ank. Oran 15.7., derfra til Malaga og Cadiz. — *Hroar* afg. New-castle 15.7. via Aalborg til Kbhvn. — *Ivar* afg. Alexandria 7.7. til Gibraltar og Algeciras. — *J. C. Jacobsen* afg. Grimsby 15.7. til Kbhvn. — *Jolantha* afg. Bergen 15.7. for nordgaende, fra Trondhjem ca. 17.7. for sydgaende. — *Katholm* ank. Kbhvn. 16.7., fra Kbhvn. ca. 22.7. til Odense og Horsens. — *Kentucky* ank. Liverpool 11.7.,

derfra ca. 23.7. til Esbjerg og Kbhvn. — *Knud* ank. Antwerpen 13.7., derfra ca. 17.7. til Kbhvn. og Aarhus. — *Louisiana* ank. Montevideo 14.7., derfra ca. 20.7. via Las Palmas til Danmark. — *Maine* ank. Newport News 14.7., derfra forv. 17.7. til New York, fra New York ca. 20.7. til Oslo og Kbhvn. — *Margrethe* afg. fra Aarhus 12.7. til London, derfra ca. 19.7. til Kbhvn. — *Marocco* ank. Algier 15.7. — *Paraguay* afg. Aarhus 12.7. via Las Palmas til Porto Alegre. — *Rota* afg. fra Grimsby forv. 16.7. — *Saga* ank. Kbhvn. 8.7., fra Kbhvn. ca. 16.7. til London/Kbhvn. — *Skjold* afg. London 15.7. via Grimsby til Kbhvn. — *Svanholm* ank. Kbhvn. 13.7. — *Taarholm* afg. Manchester 11.7. til Kbhvn., Odense og Aarhus. — *Texas* ank. Haifa 13.7., afg. ca. 16.7. til Tel-Aviv/Jaffa og Alexandria. — *Thyra* afg. 13.7. til Grimsby. — *Tomsk* ank. Kbhvn. 4.7., fra Kbhvn. ca. 17.7. til London/Kbhvn. — *Tula* afg. Kbhvn. 13.7. til Rotterdam/Antwerpen-Kbhvn. — *Tunis* afg. Newport News 11.7. til Bremerhafen. — *Uffe* ank. Aarhus 14.7., derfra ca. 16.7. til Randers og Aalborg, derefter Kbhvn.-Antwerpen. — *Uruguay* afg. Rio de Janeiro 14.7. til Bahia, fra Bahia ca. 18./19.7. via Las Palmas til Danmark. — *Virginia* ank. Huelva 14.7., afg. ca. 16.7. til Kbhvn.

#### J. Lauritzen

*Indian Reefer* ank. Rio de Janeiro 17.7., afg. ca. 20.7. til Dublin. — *Argentinean Reefer* afg. New York ca. 20.7. til Antwerpen. — *African Reefer* afg. San Francisco ca. 19.7. til Vestitalien. — *Maria Dan* afg. Norfolk ca. 18.7. til Newport News, derefter Grønland. — *Karla Dan* afg. Valparaiso 13.7. til Guayaquil. — *Lotta Dan* ank. Buenaventura 16.7. til New York. — *Laila Dan* ank. Valparaiso 12.7. — *Jutta Dan* afg. Buenaventura 13.7. til Chile. — *Selma Dan* afg. Cristobal 15.7. til Chile. — *Randa* afg. Havana 11.7. til New York. — *Laura Dan* ank. Kbhvn. 15.7. (reparerer). — *Ulla* pass. Malta 15.7. paa Vej til Finland. — *Linda Dan* ank. Kotka 15.7., derefter Bristol. — *Jelva Lau* ank. Antwerpen 16.7., derefter Helsingfors. — *Lillian* ank. Oslo 16.7., derefter via Kbhvn. til Sundsvall. — *Anna Lau* pass. Gibraltar 16.7. paa Vej til Valencia. — *Inger Lau* afg. Siglufjord 12.7. til Ivigtut. — *Nerma Lau* afg. Sønderborg 17.7. til Polen. — *Katja Lau* ank. Gdansk 16.7., laster til Danmark. — *Hedda Lau* afg. Grangemouth 16.7. til Aalborg. — *Nancy Lau* pass. Helsingør 17.7. paa Vej til Polen. — *Ninna Lau* afg. Kbhvn. ca. 17.7. til Polen.

#### Myren

*Asbjørn* pass. Gibraltar 14.7. — *Astrid* ank. Gdynia 13.7. — *Birthe* ank. Emden 15.7., derfra til Kbhvn. — *Chr. Sass* ank. Venezia 9.7. — *Clara* afg. Skellefteå 16.7. — *Stal* afg. Halifax 8.7.

#### Navitas

*Navitas* lossere i Frederikshavn, derefter Skellefteå/Nordfrankrig.

#### Norden

*Nordfarer* ligger i Mar del Plata. — *Nordkap* afg. Bremen 9.7. til Baltimore. — *Nordkyn* afg. Philadelphia 11.7. til Danmark.

#### Orient

*Astoria* ank. New York 4.7., derefter Sydamerika. — *Westralia* afg. Montevideo 29.6. til Las Palmas.

#### Vendilla

*Svend Pii* afg. Luleå 15.7.

#### Ø. K.

*Annam* afg. Hongkong 10.7. til Shanghai. — *Asia* pass. Pentland Firth 2.7. til Baltimore. — *Erria* afg. Casablanca 14.7. til Kalundborg. — *Falstria* ank. New York 8.7. — *Fionia* pass. Cape Guardafui 11.7. til Port Said. — *India* ank. Antwerpen 14.7. — *Java* pass. Flores 10.7. til Curaçao. — *Jutlandia* pass. Pentland Firth 14.7. til New York. — *Kina* afg. Suez 12.7. til Aden. — *Korea* afg. Shanghai 14.7. til Kōhsichang. — *Lalandia* ank. Gefle 15.7. — *Malacca* ank. Port Swettenham 12.7. — *Manchuria* pass. Messina 15.7. til Port Said. — *Meonia* i Nakskov. — *Mongolia* afg. Aden 13.7. til Port Said. — *Selandia* ank. Bangkok 9.7.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGÉ

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K

Abonnement

Udlandet Kr. 24,00 pr. Aar

Redaktør:

KAY JUNGENSEN

Telefon "Central 17030

samt paa alle Postkontorer

# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

NYBYGNINGER

SKIBS-MASKIN- OG  
KEDELREPARATION

## Aalborg Værft A/S

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

## SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY  
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING  
STRIKEFORSIKRING

Amaliegade 33  
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

# PENSIONS FORSIKRINGS ANSTALTEN A/S



HAMMERENSGADE 6  
KØBENHAVN K. - C. 7809

## AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

## SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

## DANSKE LLOYD

Holmens Kanal 42

## NORDHAVNS-VÆRFTET A/S

KØBENHAVN

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

## MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - CINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K  
Telefon: 9246

Telegramadr.:  
MONTANAKUL

DAMPSKIBSSELSKABET

## PACIFIC A/S

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH  
Korresponderende Reder

# CHR. SALVESEN & Co.

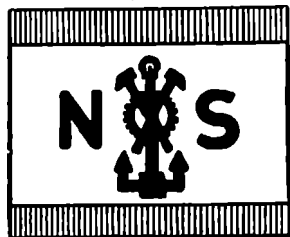
ETABLERET 1846

TEL. ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. LEITH. GRANTON.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART



## NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV • DANMARK  
NYBYGNINGER  
OG  
REPARATIONER

Beddinger for Skibe Indtill 520' Længde  
Flydedok » » » 14500 Tons D.W.  
Ophalerbedding » » » 800 » »  
Telegram-Adr.: »SKIBSVÆRFT«. Telefon: STAT 3.

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

# B&W



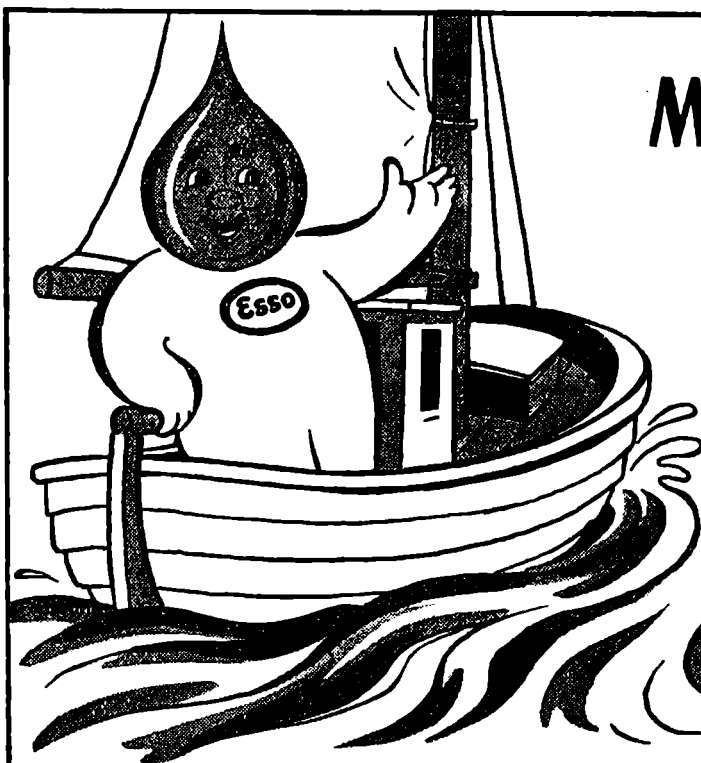
Tegn Deres  
Forsikringer  
i

## SKANDINAVIA

Kongens Nytorv 6, København K.  
Telefon Central 9316

## Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

By:		Telegramadresse:
Aarhus	Aarhus Stevedore Compagni Direktor L. Mikkelsen Foreningens Formand	Labore
Nyborg	Mammen & Drescher Direktor Math. Møller Næstformand og Kasserer	Spedition
København	Hans Brandt Medlem af Bestyrelsen	
Aalborg	Stevedorekompagniet	Dispatch
Aarhus	Hassing & Drescher	
Esbjerg	Stevedore-Kompagniet A/S	Stevedore
Frederikshavn	Einar Sørensen	
Holbæk	S. J. Sørensen	
Horsens	Søren Andersen	Stevedoring
Kallundborg	Jørgen Schultz	Schultz
Korsør	Arbejdsglvernes Stevedor-Kontor	
København	Holger Jørgensen Skjold Andersen	Oldstevedore
—	Københavns Stevedore Comp.	
—	Julius Nielsen's Stevedoreforretning A/S	
Nakskov	Hålfdan Rasmussen	Andrea
Nyborg	Henrik Basballe	Basballe
N. Sundby	Henry Petersen	
Odense	Simonsen og Møller	
Randers	S. Christoffersen & Co.	
Vejle	Vejle Stevedoreforretning v. Kaptajn Thygesen	

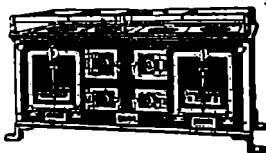


## Med Essomanden ved Roret

Der er Fremdrift i Søfarts-Erhvervet og uden Tvivl vil denne blive yderligere forøget efter at Esso-Manden har overtaget Føringeren og de kendte Esso-Kvalitetsprodukter atter er paa Markedet.

**DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB**

### BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S



HOLMBLADSGADE 47  
KØBENHAVN S.

*Kabys • Komfurer  
til Kul og Olie*

Forlang Katalog Tlf. C. 1630

### Dampskibsaktieselskabet

## „Progress“

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-Adr. »Maritusone«

Telefon Central 12057

A/S

### EM. Z. SVITZERS BJERGNINGS ENTREPRISE

KVÆSTHUSGADE 1, KØBENHAVN K

TELEFON CENTRAL 5195

UDENFOR KONTORTID CENTRAL 5195 A

TELEGRAMADRESSE: SVITZERSALVAGE

### AKTIESELSKABET

## HELSINGØRS JERNSKIBS- 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 Tærdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

### REDERI, OG HANDELSSELSKABET

## MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K  
Telefon: 9246

Telegramadr.:  
MONTANAKUL

## DANSKE LLOYD

Holmens Kanal 42



# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 29

FREDAG 26. JULI 1946

53. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### SEATTLE-KONFERENCEN

De skandinaviske Delegationer fra Søfarts-Konferencen i Seattle er fornylig vendt hjem, og Formanden for den danske Delegation, Afdelingschef *Ove Nielsen*, udtaler bl. a., at Arbejdet paa Konferencen, der varede fra 6. Juni til 29. Juni, var meget forceret. Det vigtigste og vanskeligste Arbejde var Forhandlingerne om Hyre, Arbejdstid og Bemanning. Mindstehyren for Matroser blev fastsat til 16 Pund Sterling om Maanedn, og Arbejdstiden i Skibe i udenlandsk Fart blev ansat til 48 Timer pr. Uge, og en Arbejdstid paa 112 Timer i 14 Dage paa Skibe i indenlandsk Fart. Det er af stor Betydning, at Konferencen fastsatte Størrelsen af de Skibe, hvor Bestemmelsen kommer til at gælde, til 500 Br.Tons og derover.

Forhandlingerne om Uddannelse og Avancement, for hvilken Komité Afdelingschef *Ove Nielsen* var Formand, og Forhandlingerne om Bepising og social Sikkerhed foregik mere roligt, og der blev vedtaget dels fuldt udformede Konventioner og dels Henstillinger til de forskellige Regeringer.

For at de i Seattle vedtagne Konventioner kan træde i Kraft skal de imidlertid ratificeres af 9 af de ved Konferencen repræsenterede Lande, og for at sikre, at de store Søfartsnationer kommer med, skal de 9 ratificerende Lande repræsentere en vis Minimums-tonnage.

Direktøren for den svenske Redareförening, *H. F. Reuterskiöld*, udtaler ved sin Tilbagekomst til Sverige, at Arbejdet ved Konferencen havde været meget anstrengende, ikke mindst fordi der ikke var den fornødne Tid til at gennemdrøfte alle Spørgsmaal. Direktøren mener heller ikke, at alle de Beslutninger, der blev truffet, var tilstrækkeligt veloverlagte paa Grund af den knappe Tid, der ikke tillod en virkelig dybgaaende Drøftelse af de mange Ændringsforslag, der efterhaanden blev stillede, og enhver kan sige sig selv, at en Konvention, der bliver til paa den Maade, maa være behæftet med mange uundgaelige Fejl. Tre Konferencer havde utvivlsomt været nødvendige, saafremt man skulde have kunnet sikre alle Spørgsmaal den tilstrækkelige Behandling.

Direktør *Reuterskiöld* mente forøvrigt, at adskillige Konventionsforslag bl. a. om Hyrer, Arbejdstid og Bemanning er saa vidtgaende, at de ikke vil kunne forventes at blive ratificerede af et tilstrækkeligt Antal Lande.

Om Konventionsforslaget angaaende Beboelse udtalte Direktøren, at det indeholdt Forskrifter, der var endnu mere vidtgaende end den nye svenske Ordning af dette Spørgsmaal, der traadte i Kraft 1. Januar 1940, og han mente ikke, at Sverige, hvis Skibe fornylig er blevet ændrede efter disse Bestemmelser, vilde kunne tilslutte sig dette Forslag, medmindre de eksisterende ændrede Skibe blev undtaget herfra.

Heller ikke Forslaget om Arbejdstiden i Kystfarten mente Hr. *Reuterskiöld*, at Sverige kunde tiltræde.

Der havde været store Modsætninger paa Konferencen, og Meningerne om dens Resultat er forskellige. Fra Sømændenes Side maa den imidlertid betragtes som tilfredsstillende.

### DANSKE SKIBE TILBAGELEVERET FRA U. S. A.

Yderligere to danske Skibe, som under Krigen har sejlet for De Forenede Stater, er blevet tilbageleveret til Danmark. Det drejer sig om Rederiet *J. Lauritzen's African Reefer* og *Maria Dan*. *African Reefer* er blevet tilbageleveret i San Francisco og er afgaaet derfra 20. Juli med en fuld Ladning Stykgods til Italien. *Maria Dan* er blevet tilbageleveret i Norfolk og vil laste Kul til Grønland. Begge Skibe tiltrænger gennemgribende Reparationer herhjemme; men paa Grund af Travlhed ved Værfterne vil de ikke kunne repareres de første Maaned.

### SKIBSSALGSMARKEDET

Den første af de tyske Baade, der i Henhold til Bryssel-Overenskomsten overdrages Danmark, udbydes nu til Salg, meddeler Firmaet *Otto Danielsen*, København. Det drejer sig om s.s. *Cuxhaven*, en ca. 3000 Tons d.w. Hansadamper, Søsterbaad til *Asnæs* og *Rønæs*, som i sin Tid blev overtaget af Det Forenede Dampskibsselskab. Baaden er ikke færdigbygget. Skroget er bygget af Deutsche Werft, Hamburg, og blev i sin Tid slæbt til dansk Værft for Færdiggørelse, men man naaede ikke at fua paabegyndt Arbejdet. Baaden, som den befinder sig, udbydes til danske Redere, og Tilbud skulde være indgivet senest den 25. Juli.

Efter Forlydende vil yderligere følgende Baade i nær Fremtid blive udbudt til Salg:

s.s. *Marianne*, ca. 4050 Tons d.w., bygget 11/1924,  
s.s. *Ceuta*, ca. 4000 Tons d.w., bygget 1929,  
m.s. *Birkenau*, ca. 3000 Tons d.w., bygget 1925,  
m.s. *Bessel*, ca. 2800 Tons d.w., bygget 1926,  
s.s. *Franciska Hendrik Fisser*, ca. 1700 Tons d.w., bygget 1918,

s.s. *Sud I* (whaler), ca. 300 Tons d.w., bygget 1925, og udover disse Skibe vil der blive Tale om 7 fullpowered Motorskibe paa mellem 300—550 Tons d.w., som vil udgøre Danmarks Andel i Fordelingen af den tyske Handelsflaade.

Som tidligere nævnt under denne Rubrik blev m.s. *Wuri*, ca. 9400 Tons d.w., bygget 1941 i Holland, solgt til Rederiaktiebolaget »Soya«, Stockholm. Overtagelsen fandt Sted for ca. 1 Maaned siden, men det viste sig meget vanskeligt at finde et Værft, der kunde paatage sig Istandsættelse. Der skulde bygges et nyt Forskib paa Baaden, og hele Apterungen o. m. a. skulde fornyes. Endelig blev der truffet Overenskomst med Værft i Gøteborg, og Bugseringen blev foretaget af Svitser Bjergnings-Entreprise. Uheldigvis sprang Vraget læk under Transporten og sank udfor Torekow. Der blev sluttet Kontrakt med Svitser og Røda Bolaget om Bjergning af Baaden.

### U. S. A. UNDERSØGER SKIBSFARTENS DRIFT OG BYGGEOMKOSTNINGER I EUROPA

U. S. A.'s Maritime Commission har udnævnt 3 Repræsentanter, der skal indsamle første Haands Oplysninger om Amerikas vigtigste udenlandske Konkurrenters Omkostninger i Forbindelse med Skibsfart og Skibsbygning, samt søge oplyst de europæiske Rederes Syn paa eventuelle Køb af amerikansk krigsbygget Tonnage.

## ULYKKESFORSIKRINGSFORBUNDET FOR DANSK SØFART

Ulykkesforsikringsforbundet for Dansk Søfart har udsendt sin Aarsberetning for 1945, hvori det hedder, at Regnskabet for 1945 er præget af et usædvanlig stort Antal Ulykkestilfælde med Døden som Følge, ialt 190 Tilfælde, hvoraf 31 er indtruffet i tidligere Krigsaar, men paa Grund af Landets Afspærring først anmeldt til Forbundet i 1945.

Efter Krigen Afslutning er en Del af de af de allierede Magter under Krigen beslaglagte Skibe leveret tilbage til Rederne med en deraf følgende Stigning i det samlede Medlemsbidrag til Forbundet i Forhold til forudgaaende Aar.

Aarets Udgifter dækkes dels ved Bidrag fra Forbundets Medlemmer og dels og for Størstedelen ved Midler stillet til Raadighed af Statskassen i Henhold til den siden 9. April bestaaende Ordning om Opretholdelse af de søfarendes Ulykkesforsikringsforhold.

### *Ulykkesforsikringsafdelingen.*

For Besætningerne ombord i de i Udlandet tilbageholdte eller rekvisitionerede Skibe har Forbundet baaert Risiko i det Omfang, som er bestemt i ovennævnte med Ministeriet for Handel, Industri og Søfart truffene Ordning, men der har ingen Præmier skullet erlægges af de paagældende Skibes Redere.

I Skibe i Fart i hjemlige eller dermed ligestillede Farvande under Redernes Kontrol har der været anmeldt til Forsikring ialt 9.779 Mand, hvoraf 239 selvstændigt erhvervsdrivende Personer tilmeldt i Henhold til Ulykkesforsikringslovens §§ 58 og 59. I Overensstemmelse med den nævnte Ordning er der for denne Forsikringsbestand opkrævet en *Grundpræmie* af 36 Kr. pr. Mand p. A., henholdsvis 24 Kr. for de personligt forsikrede i lige store halvaarlige Rater. I Grundpræmier er indgaaet ialt Kr. 233.001,97; paa Grundlag af de indsendte Oplysninger om Besætningernes Forhyringstid m. v. har Medlemmerne Krav paa Ristorni til ialt Kr. 29.086,43; Medlemmernes samlede *effektive* Præmier har saaledes udgjort Kr. 203.915,54. Af Afdelingens Netto-Udgift, der ifølge Driftsregnskabet har udgjort Kr. 1.132.486,56, er derhos Kr. 3.003,66 dækket af Statstilskud til Nedsættelse af de i Medfør af Ulykkesforsikringslovens § 75 tilskudsberettigede Medlemmers Præmier, medens det resterende Beløb, Kr. 925.567,36, dækkes af Statskassen, jfr. Afdelingens Gevinst- og Tabs-Konto.

Der er i Aarets Løb indgaaet Anmeldelse om ialt 520 Ulykkestilfælde, hvoraf 156 hidrørende fra Krigsbegivenhederne; af det samlede Antal Tilfælde er 190 Dødstilfælde. Da der fra forrige Aar overførtes 303 Tilfælde og 16 er optaget til fornyet Behandling, har der saaledes foreligget 839 Tilfælde til Behandling. Heraf er ifølge Kendelse af Direktoratet for Ulykkesforsikringen afvist 21 Tilfælde som ikke henhørende under Ulykkesforsikringsloven, og 277 er afsluttet uden Erstatning for Død eller Invaliditet, medens 396 henstod uafgjort ved Aarets Udgang. I de resterende Tilfælde er i Overensstemmelse med Direktoratets Afgørelser ydet Erstatning til omkomne Søfolks efterladte og tilskadekomne Søfolk med de i efterfølgende Skadesoversigt anførte Beløb.

### *Krigs-Ulykkesforsikringsafdelingen.*

Denne Afdelings Forsikringsbestand har hidtil kun omfattet registreringspligtige Skibes Besætninger og ikke som Ulykkesforsikringsafdelingen tillige Besætninger ombord i ikke registreringspligtige Skibe. Da Loven om Krigs-Ulykkesforsikring for søfarende ved kongelig Anordning af 28. Februar 1946 imidlertid er gjort anvendelig ogsaa paa de ikke registreringspligtige Skibes Besætninger, er Afdelingens Forsikringsbestand saaledes nu identisk med Ulykkesforsikringsafdelingens Forsikringsbestand.

Der er ingen Præmier opkrævet i denne Afdeling, idet den Præmie — Maksimumspræmie — af 36 Kr. pr. Mand p. A., som Rederne er pligtige at svare i Henhold til den truffene Statstilskudsordning, er opkrævet og ført til Indtægt i Ulykkesforsikringsafdelingen.

Afdelingens Netto-Udgift har ifølge Driftsregnskabet udgjort Kr. 324.898,11, der dækkes af Statens Tilskud.

Der er indgaaet Anmeldelse om ialt 156 Ulykkestilfælde; fra forrige Aar overførtes 108 Tilfælde, og da der er optaget 16 Tilfælde til fornyet Behandling, har der saaledes foreligget ialt 280 Tilfælde til Behandling. Ifølge Kendelser af Direktoratet for Ulykkesforsikringen er heraf 77 Tilfælde afsluttet uden Erstatning for Død eller Invaliditet, medens 135 endnu ikke var afgjort ved Aarets Udgang. I de resterende Tilfælde er der i Overensstemmelse med Direktoratets Afgørelser udbetalt de i Skadesoversigten anførte Døds- og Invaliditetserstatninger.

De reviderede *Regnskaber* for Aaret 1945 for Forbundets afdelinger er enstemmigt godkendt paa det den 13. Juni 1946 afholdte Repræsentantskabsmøde.

Aarsberetningen meddeler endvidere, at da den siden 9. April 1940 bestaaende Ordning udløb med Udgangen af 1945 har Dansk Dampskibsrederiforening og Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe rettet Henvendelse til Ministeriet for Industri, Handel og Søfart om en Forlængelse af Ordningen indtil videre, men Ministeriet svarede tilbage, at det ikke vilde være muligt at forlænge Ordningen udover det oprindeligt fastsatte Tidspunkt, idet Finansudvalget, for hvem Sagen havde været forelagt, dog gav Tilsagn om, at Staten fremdeles kunde yde Støtte, saafremt det skulde vise sig, at der pr. 30. Juni d. A. paahvilede Forbundet saa store Erstatningsforpligtelser, at disses Opfyldelse vilde medføre en Forhøjelse af Forsikringspræmierne, der væsentlig oversteg, hvad Rederierhvervet med Rimelighed selv kunde bære.

Efter Modtagelsen af denne Skrivelse meddelte Forbundet derefter sine Medlemmer, at man maatte kunne forvente at blive nødt til i Aarets Løb at opkræve yderligere Grundpræmie hos Medlemmerne.

### *Bestyrelse og Repræsentantskab.*

Paa det ordinære Repræsentantskabsmøde den 13. Juni 1946 er Direktør *L. O. Normann* og Skibsreder *H. A. Hansen* efter deres derom fremsatte Ønske fra traadt som Medlemmer af Forbundets Repræsentantskab og Bestyrelse.

Som Medlemmer af Repræsentantskabet er i deres Sted indtraadt Underdirektør *G. Andersen* og Kontorchef *Rud. Nilsson*, begge valgt af Dansk Dampskibsrederiforening.

Til Medlemmer af Bestyrelsen for det kommende Aar blev paa Repræsentantskabsmødet nyvalgt Underdirektør *G. Andersen* og Kontorchef *Rud. Nilsson* og genvalgt Kaptajn *L. Pedersen*.

Til *Næstformand* for Repræsentantskabet og Bestyrelsen valgtes i Direktør *L. O. Normann's* Sted Skibsreder *Eigil Hahn-Petersen*.

## AMERIKANSKE SKIBSLEVERANCER UNDER KRIGEN

Det amerikanske Marineministerium har meddelt, at U. S. A. har leveret ikke mindre end 4200 Skibe til fremmede Lande under Krigen i Henhold til Laane- og Lejeloven. Som Nummer Et blandt de Lande, der fik udleveret Skibe, staar naturligvis England med 3390 Skibe af alle Typer, mens Sovjet-Rusland kommer ind som Nr. 2 med 575 Skibe. Af andre Lande, der fik Skibe, kan nævnes Frankrig, Kina, Holland, Brasilien, Mexico og adskillige sydamerikanske Stater.

Blandt de Skibe, Sovjet-Rusland fik, var den 7500 Tons store Krydser *Milwaukee*, 3 Isbrydere, 88

## Ugens Fragtberetning.

Situationen paa Fragtmarkederne er i det store og hele uden større Ændringer. Paa de oversøiske Markeder er der langt flere Ordre, end der kan skaffes Tonnage til, og særlig i den transatlantiske Trade synes Forholdene at være ret vanskelige for Befragterne. En af Grundene hertil er naturligvis den, at en meget betydelig Mængde regeringskontrolleret Tonnage paa Grund af den amerikanske Kulstrejke maatte søge sig andre Græsgange, og nu, da den amerikanske Kul-export er genoptaget, er der opstaaet en Tonnage-lakune, som først kan udfyldes efterhaanden som de andre Rejser kan afvikles.

I transatlantisk Fart har der, foruden for de sædvanlige Kulladninger til forskellige europæiske Destinationer, været ret stærk Efterspørgsel efter Tonnage for Stykgods fra Northern Range til forskellige continentale Havne. Fra Sheet Harbor og Halifax til Bordeaux/Dunkirk range indikeres 26 Cents paa Netform, og en 400.000 Cbft. bale Baad sluttedes fra New York til Tanger/Lissabon og Oporto til 29 Cents. Fra Cuba søges Tonnage for Sukker til Bordeaux/Dunkirk range til \$15, til Antwerpen til \$14 og til Rotterdam eller Amsterdam til 74/-. Cuba/UK. noterer uforandret mellem 74/- og 79/- afhængig af Størrelse. Fra Golfen søges Tonnage for Asfalt i Tromler til Bordeaux/Dunkirk range til \$15 fio., og for Svovl Golfen/fransk Middelhavshavn til \$14.50, til Belgien til \$13 og til Finland til \$14.50. Kulraterne fra Northern Range til Vestindien og Sydamerika er uforandrede.

Fra River Plate noteres stadig mange UNRRA-Ordre til forskellige europæiske Destinationer til uforandrede Rater. Fra n.a. San Lorenzo til Eire er sluttet et spansk Skib til 96/- Basis 1 Lossehavn.

Fra saavel Nord- som Sydpacific er der intet Nyt at melde. Der kan stadig slutes Kul fra Puget Sound eller British Columbia til Shanghai til \$18.

Østens Markeder viser stadig kun ringe Interesse for Tramptonnage. Der noteres en enkelt Ladning

Copra i Sække fra Manilla til San Francisco til \$17 paa gross terms.

Fra Indien kan vedblivende placeres Tonnage for forskellige Malmlaster til UK/Cont. og USNH. Sidste Slutning er Vizagapatam/Baltimore til \$13. Fra Sydafrika noteres fortsat mange Kullaster til Havne i det nære Østen til de kontrollerede Rater. Malm fra Durban til Northern Range eller Golfen indikerer uforandret \$8.50. For en mindre Koksladning fra Durban til Montevideo noteres 60/-, option Partladning Kul til 50/-.

Paa Timechartermarkedet er Efterspørgsel efter Tonnage vedvarende lige stærk. Det kniber imidlertid for Rederne med at skaffe Licence for saadanne Forretninger, og det er derfor i Forhold til den store Efterspørgsel kun relativt faa Forretninger, der kommer i Stand. Der sluttedes bl. a. engelsk 8200 Ts. Motorskib for en Sydamerika Rundtur, Levering og Tilbagelevering UK. til 24/-. I Vestindia Farten er sluttet enkelte mindre norske Baade til Rater, der ligger omkring \$6 à \$6.50 afhængig af Størrelse og Fart.

De europæiske Markeder er stadig meget livlige. Fra Middelhavet er sluttet mange Baade for hjemgaende Forretninger til uforandrede Rater. Fosfat fra Tunis til Holland er sluttet til 40/-, Fosfat Casablanca/Rotterdam indikerer 27/6d for stor Tonnage, Option Saffi til 2/6d mere. Svovlkis fra Huelva til Antwerpen kan gøres til 30/, og for Malm fra Almeria til UK. betales omkring 35/-. Der har været lidt større Efterspørgsel efter Tonnage for Kul fra England, og der sluttedes bl. a. ca. 6000 Ts. Wales/Gibraltor 17/6d, 55/6000 Ts. Humber/Dakar 25/-, 6000 .Ts. Wales/Las Palmas 25/-. Trælastmarkederne fra Østersøen er særdeles livlige med stort set uforandrede Rater. Kul- og Koksraterne fra UK. og Emden til Danmark ligger stadig lidt under UMA. Raterne. Der er sluttet ikke saa faa Baade for disse Forretninger.

U-baadsjagere, 78 Minestrygere og 210 Motortorpedobaade.

### TRAFIKEN I SUEZ KANALEN

I Følge den af Kanalmyndighederne udsendte Statistik passeredes Suez Kanalen i 1945 af 4206 Skibe paa i alt 25,064,966 Netto Reg. Tons. Af disse Skibe var 2668 Skibe med ialt 15,897,137 Tons eller 63,42 pCt. engelske, 821 med 5,557,116 Tons eller 22,17 pCt. amerikanske, 167 med ialt 1,122,669 Tons eller 4,48 pCt. hollandske, 155 med ialt 780,518 Tons eller 3,11 pCt. norske og 167 med ialt 632,507 Tons eller 2,52 pCt. græske.

Kanalafgifterne beløb sig til ialt £9,911,500 eller 8 s. (39 ægypt. Piastre) pr. Netto Reg. Ton for lastede Skibe og 4 s. (19,5 Piastre) for ballastede Skibe. 121,743 Soldater og 11,040 Civile passerede for udgaende, og 253,483 Soldater og 25,327 Civile passerede for hjemgaende i Løbet af Aaret.

### U. S. A.'s OVERSKUDSTONNAGE

U.S. Maritime Commission i Washington meddeler, at Storbritannien ønsker at købe 46 amerikanske Handelsskibe. Tyve Nationer har ønsket at købe ialt 664 Skibe i U. S. A.. Kina staar højest med en Forespørgsel om Køb af 162 Skibe, derefter følger Frankrig med 85, Norge 84, Italien 50, Holland 46, Indien 12, Danmark 12, Sydafrika 3 og New Zealand 2.

### DEN ENGELSKES KUL-NATIONALISERING

Loven om Nationalisering af den engelske Kulindustri fik d. 12. Juli kongelig Stadfæstelse, og Regeringens Planer om at nationalisere Kulindustrien kan saaledes udføres.

Planen skal gennemføres af et Kulindustriraad paa ni Mand.

### NORSKE SKIBSBESTILLINGER I ENGLAND

Lloyds List for den 17. Juli bringer Oplysning om 15 norske Skibsbestillinger i England. Der er kontraheret 7 Motorskibe ved Burntisland Shipbuilding Co., 3 af disse paa hver 6000 Tons d.w. er bestilt af A/S Thor Dahl, Sandefjord, et paa 7600 Tons d.w. af Jacob Kjøde, Bergen, og to paa hver 8700 Tons d.w. af Waages Tankrederi, Oslo. Endvidere er der kontraheret et Skib paa 8700 Tons d.w. til A/S Borgestad.

Hos Hall, Russell & Co., Aberdeen, er der kontraheret et Dampskib paa 3650 Tons d.w. for Skibsreder Kornelius Olsen, Stavanger. Endvidere har Tanker Corporationen ved Skibsreder Johan Rasmussen, Sandefjord, bestilt et Motorlastskib paa 8000 Tons d.w. ved North Eastern Marine Engineering Co., Skibsreder H. Kuhnle, Bergen, har hos Barclay, Curle & Co., Glasgow, bestilt et Motorskib paa 8000 Tons med Doxford Motor, og Skibsreder R. Wigand, Bergen, har hos John Crown & Sons, Ltd., i Sunderland kontraheret to Lastskibe paa hver 2700 Tons d.w.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### »Loran« Stationen paa Færøerne

Marineministeriet oplyser, at den danske Marine i Slutningen af Maanedene vil overtage den britiske Loran-Station i Vaag paa Færøerne, med Kaptajnlejtant K. A. Bang som Chef. Han afrejser snarest til Vaag sammen med 25 Mand, hvorimellem radioteknisk uddannede Kvartermestre.

Loran-Stationen, med Understationer i Island og Skotland, er af stor Betydning for Navigationen i det nordlige Atlanterhav. Britiske Militære vil dog indtil 1. August forblive paa Stationen som Instruktører for det danske Mandskab.

»Loran«-Systemet arbejder ligesom »Decca«-Systemet paa Grundlag af Hyperbel-Metoden, der giver Skibe og Flyvemaskiner, der har den fornødne Modtager-Installation, nøjagtig Stedbestemmelse.

### Vejrmeldestation i Thule

Et Hold paa 20 amerikanske Meteorologer er rejst til Grønland for at oprette en Vejrmeldestation ved Thule. Stationen skal foreløbig udrustes til at virke et Aar, og det bliver en kombineret magnetisk og Vejrstation. Senere rejser et Hold danske Meteorologer derop. De skal uddannes af Amerikanerne og i Løbet af nogle Maaneder overlage hele Arbejdet paa Stationen. Hvis Forholdene tillader det, vil man, som Grønlands Styrelse tidligere har oplyst, oprette en lignende Station noget nordligere paa Grønland.

### Erstatningstonnagen fra Tyskland

Dansk Sejlskibsrederiforening har henvendt sig til Handelsministeriet angaaende den tyske Erstatningstonnage. Som Svar herpaa har Foreningen modtaget Meddelelse om, at Baade under 100 Tons Brutto ikke har været til Fordeling, men at Danmark har faaet tildelt et Antal Skibe mellem 150—350 Tons Brutto. Naar disse Skibe er blevet overtaget af den danske Regering, vil de blive udbudt til Salg.

Foreningen oplyser, at det drejer sig om ganske faa Skibe, og at der sikkert vil hengaa nogen Tid, før de kan overdrages til Danmark, idet mange Formaliteter først skal ordnes.

### Maskinmestrenes Forening

Fra 1. Juli har den tidligere Forretningsfører for de danske Skibsofficerers Forening i Newcastle, Maskinmester J. Harald Larsen, overtaget den nyoprettede Post som lønnet Næstformand for Maskinmestrenes Forening. Indtil 1940 havde Foreningen to Viceformænd, henholdsvis for Sø- og Landmestre. Viceformanden for de Søførende, Maskinmester Oluf Petersen, traadte dog først tilbage i 1943, og siden har Maskinmester Vilh. Andersen — der har siddet i Bestyrelsen i 30 Aar og siden 1929 været Viceformand for Landmestrene — fungeret som Næstformand, idet man udsatte det egentlige Næstformandsvalg, til Kollegerne udenfor Spørringen vendte hjem efter Krigen. Da Maskinmester J. Harald Larsen var villig til at overlage den nye Stilling, var Medlemmerne ikke i Tvivl om Valget, og de vil antagelig heller ikke faa Grund til at fortryde det. Maskinmester Vilh. Andersen vil fremdeles have Sæde i Foreningens Bestyrelse.

### Færø-Ruten

I Anledning af Færødamperen *Tjaldurs* Forlis fornylig har Marineministeriet tilbudt at lade Fiskeri-Inspektions- og Stationsskibet ved Færøerne, Korvetten *Thetis* seje nogle Ture med Passagerer mellem Færøerne og København.

*Thetis*, der en af de første Dage vil afgaa til Færøerne fra grønlandske Farvande, er ganske vist ikke indrettet til Sejlads med Passagerer, men vil dog kunne medtage 20—30 Passagerer.

### Malmøfarten

Den svenske Motorfærge *Malmöhus* vil omkring Midten af næste Maaned blive taget ud af Trafikken paa Ruten København—Malmø for at gennemgaa aarligt Eftersyn, som beregnes at skulle vare noget over en Maaned. I denne Tid skal Trafikken bestrides af den danske Dampfærge *Prins Christian*.

Fra svensk Side offentliggøres en Statistik over Omfanget af Rejser mellem Malmø og København i det første Halvaar af 1946. Trafikken har været overordentlig livlig, baade hvad Passagerer og Gods angaar. I Maanederne Januar—Juni rejste 180.106 Personer fra København til Malmø, medens 182.175 rejste i modsat Retning. Samtidig ankom til Malmø fra København ca. 4400 Jernbanevogne, medens ca. 4500 afgik fra Malmø til København. Godsmængden androg i Retning fra København 26.274 Tons og i modsat Retning 37.080 Tons. Antallet af Biler var 1604 til Sverige og 869 til Danmark.

### Brand ved Lynettehavnen

Forleden Nat udbrod der Brand i Svitzers Pakhus ved Lynettehavnen. Ilden blev opdaget Kl. 3,30 af en Vagtmand, og Brandvæsenet mødte med en halv Snes Køretøjer. Branden har anrettet betydelig Skade paa Bygningen og næsten fuldstændig ødelagt dens Indhold, hvoraf en Del for Tiden er uerstatteligt. I Huset opbevaredes bl. a. Dykkerdragter, Pumper, Hejseværk og Maling m. v. Ialt beløber Skaden sig til ca. en halv Million Kroner, idet ogsaa et Smedeværksted med kostbare Maskiner led Overlast.

Kriminalpolitiet har foretaget en Undersøgelse, og efter alt foreliggende er der næppe Tvivl om, at Ildens Opkomst skyldes Selvantændelse.

### Lykes Bros. Steamship Co., Inc.,

i New Orleans, der i København er repræsenteret af Hecksher & Søn's Eff., har aabnet Kontor i Bremen under Navnet »Lykes Bros. Steamship Agency.

### Norsk Panserskib »Tordenskjold«

Vraget af det norske Panserskib *Tordenskjold*, der blev sænket ved Svølvær den 17. Maj i Fjor af Tyskerne, er solgt til et svensk Ophugningsfirma for 25.000 Kr.

### Den tyske Kystflaade

75 pCt. af den tyske Kystflaade — ialt 75 Skibe paa 165.000 Tons — er blevet tildelt den britiske Zone i Tyskland. Den amerikanske og den russiske Zone vil hver faa tildelt omkring 12 pCt. Den franske Zone, som ikke har Havne til Havet, er ikke indbefattet i Fordelingen.

### »Normandie« skal hugges op

De forenede Staters Søfartskommission har anmodet Præsident Truman om Tilladelse til at lade den tidligere franske Kæmpedamper *Normandie* hugges op for at raade Bod paa Manglen af gammelt Metal. Damperen, der kæntrede, efter at den havde været i Brand i New Yorks Havn i Februar 1942, har siden Bjergningen ligget oplagt i Brooklyn, da Omkostningerne ved dens Islandsættelse mentes at ville blive for store.

### Søforhør

Ved Søretten i Fredericia er afholdt Søforhør i Anledning af en bevæget Sejlads, s.s. *Fornæs* af Fredericia har været ude for. Den 25. Februar, da Skibet befandt sig i den engelske Kanal, brækkede Kamakslen, og efter 2 Maaneders Reparation i London brækkede Akslen paany.

Kaptajnen mente, at Skaden formentlig skyldtes Anvendelsen af daarligt tysk Materiale, ligesom Skibet under Bygningen hos Burmeister & Wain kunde have været udsat for Sabotage.

### C. Clausen, Kolding

»C. Clausen, Kolding, Rederi, Spedition og Befragtning A/S« af Kolding har under 18. Maj d. A. ændret Selskabets Vedtægter. Aktiekapitalen er udvidet med 950.000 Kr. Den tegnede Aktiekapital udgør herefter 1.200.000 Kr., fuldt indbetalt.

### Ændringer i Skibsregisteret

»Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab Aktieselskab« af Svendborg. Under 4. Juni 1945 og 27. April 1946 er Selskabets Vedtægter ændrede. Den tegnede Aktiekapital, 150.000 Kr., er fuldt indbetalt. Samtidig er Aktiekapitalen udvidet med 275.000 Kr. Den tegnede Aktiekapital udgør herefter 425.000 Kr. fuldt indbetalt.

## PERSONALIA

### Ordensdekorationer

Skibsførerforeningens Formand, Kaptajn H. P. Hagelberg, er tildelt Ridderkorset af den svenske Nordstjerneorden.

Fører af Statsskoleskibet *Danmark*, Kaptajn K. L. Hansen er udnævnt til Ridder af Dannebrog.

Direktør i Rederiet J. Lauritzen, *Tage Nielsen*, som under hele Krigen har opholdt sig i U. S. A., har faaet tildelt Kong Christian X's Frihedsmedaille.

### 60 Aar

Den 24. Juli fyldte Fører i D/S Torm, Kaptajn Jes Thomsen 60 Aar. Kaptajn Thomsen, der er bosiddende i Nordby paa Fano, er for Tiden hjemme paa Ferie.

Tidligere Fører i D. F. D. S., Kaptajn V. Christiansen fyldte den 25. Juli 60 Aar.

Fører i A/S De danske Sukkerfabrikker, Kaptajn F. T. Svendsen fylder den 2. August 60 Aar. Kaptajn Svendsen, der siden 1922 har været Fører i Selskabet, er Fører af M/S Carl.

## Grønlands Styrelse

Efter Statsministeriet, Grønlands Styrelses Indstilling er ved kgl. Resolution af 10. Juli 1946 *Thomas Marius Jørgensen, Erik Trier Mørch, Alfred Karl Christian Ken, Peter Martin Johannes Hansen, Otto Andreas Møller og Gunnar Jorgen Arndt Hansen* udnævnt til Overstyrmand under Grønlands Styrelse fra 1. April 1946 at regne og *Bernhard Jens Johannes Storm, Axel Ejnar Jensen, Andreas Rudolph Tjellesen, Egon Charles Emil Persson og Svend Aage Christensen* til Maskinmestre af 2. Grad under Grønlands Styrelse fra 1. April 1946 at regne.

## Søværnet

Ved Kendelse, afsagt den 6. Juli d. A. af Den ekstraordinære Tjenestemandsdomstol, er Kaptajnløjtnant *Mogens Stæhr Folkermann* afskediget fra sin Tjenestemandsstilling.

Overminemekaniker i Søværnet *Simon Petrus Petersen* er der under 15. Juli d. A. meddelt Afsked med Henhold til Tjenestemandslovens § 8, 2. Stk., jfr. samme Lovs § 61.

Maskinmester af 3. Grad *Carl Julius Andreas Christensen* er udnævnt til Maskinmester af 2. Grad.

Undermaskinmester af 1. Grad *Arthur Leo Edgar Weberg* er udnævnt til Maskinmester af 3. Grad og

Undermaskinmester af 2. Grad *Percy Ernst Holst* er udnævnt til Undermaskinmester af 1. Grad, alle fra 1. August d. A. at regne.

## Positionsliste pr. 24. Juli 1946

## Dannebrog

*Dansborg* afg. Baltimore 11.7. til Aarhus. — *Ellensborg* ank. Rotterdam 22.7., derefter Emden/Danmark. — *Frederiksborg* ank. Port Talbot 20.7., derefter Wales/Bona. — *Lilleborg* afg. Vejle 20.7. til Næstved. — *Nordborg* ank. Aalborg 20.3. Dok, derefter Luleå/Hamburg. — *Silkeborg* ank. Hamburg 20.7., derefter Emden/Danmark. — *Skodsborg* ank. Svendborg 25.6. Dok, derefter Polen/Danmark. — *Søborg* ank. Frederikshavn 27.6. Dok. — *Taarborg* ank. Emden 20.7., laster for København. — *Uranienborg* afg. Odense 19.7. til Luleå/Hamburg. — *Ørneborg* afg. Emden 21.7. til Nørresundby.

## D. F. D. S.

*Alabama* afg. Alexandria 22.7. til Danmark. — *Alexandra* ank. London 22.7. Derfra senest 25.7. til Kbh. — *Argentina* afg. Kbh. 23.7. til Gdynia. Fra Gdynia ca. 30.7. til Kbh. Herfra ca. 1.8. til New York. — *Bergenhus* ank. Hull 22.7. Derfra senest 27.7. til Kbh. — *Bolivia* afg. Kbh. 12.7. Ventes ankomme New York ca. 26.7. — *Brasilien* afg. Antwerpen 21.7. til Lissabon og Levanten. — *Delaware* afg. Madeira 22.7. til Kbh. Ventes her ca. 3.8. — *Dronning Alexandrine* ank. Kbh. 22.7. Afsaar 27.7. til Thorshavn-Reykjavik. — *Egholm* afg. Antwerpen 18.7. til Casablanca. — *Florida* ank. Kbh. 21.7. Herfra forv. 25.7. til Bremen. Derfra til New York. — *Frigga* ank. Hull 15.7. Derfra forv. 25.7. til Kbh. — *Georgia* forv. paabegyndt Lastning i Newport News. 22.7. til Bremen og Gdansk. — *Halldan* afg. Cardiff ca. 23.7. til Newport/Swansea-Kbh./Sønderborg. — *Harald* afg. Randers 18.7. til Liverpool-Kbh./Randers/Aalborg. Forv. ank. Liverpool 24.7. — *Hebe* ank. Aalborg 19.7. Derfra 27.7. til Leith. — *Hindsholm* afg. Manchester 22.7. til Kbh. og Aalborg. — *Hjortholm* ank. Lissabon 21.7. Afg. ca. 23.7. til Leixoes. — *Hroar* ank. Kbh. 20.7. Herfra 24.7. Fra Odense 25.7. Fra Aarhus 26.7. til Newcastle. Derfra til Kbh. — *Ivar* afg. Gibraltar 18.7. til Kbh. Ventes hertil 26./27.7. — *J. C. Jacobsen* ank. Kbh. 18.7. Afg. ca. 1.8. til Hull. — *Jolantha* afg. Bergen 22.7. via Haugesund/Skudesnes til Kbh. — *Katholm* afg. Kbh. 23.7. til Odense/Horsens/Kbh./Rotterdam/Antwerpen. — *Kentucky* ank. Liverpool 11.7. Derfra ca. 23./24.7. til Esbjerg og Kbh. — *Knud* ank. Kbh. 22.7. Afg. ca. 27.7. til Aarhus/Vestengland. — *Louisiana* ank. Montevideo 14.7. Derfra ca. 25.7. via Las Palmas til Danmark. — *Maine* ank. New York 19.7. Derfra ca. 24.7. til Oslo/Kbh. og Gdansk. — *Margrethe* afg. Immingham 22.7. til Kbh. Forventet Ankomst 25.7. a. m. — *Marocco* ank. Marseille 23.7. — *Paraguay* afg. Aarhus 12.7. Afg. Las Palmas 20.7. til Porto

*Alegre*. — *Rota* fra Grimsby ca. 23.7. til Esbjerg. — *Saga* ank. London 20.7. Derfra ca. 25.7. via Grimsby til Kbh. — *Skjold* ank. Kbh. 20.7. Afg. ca. 8.8. til London. — *Stadion II* afg. Oslo ca. 23.7. via Sarpsborg til Kbh. — *Svanholm* ank. til Kbh. 13.7. Afg. ca. 1.8. til London. — *Texas* ank. Alexandria 20.7. — *Thyra* afg. Grimsby 20.7. til Randers. Derefter i Dok i Fr.havn til 1.8. — *Tomsk* ank. London 21.7. Derfra ca. 26.7. til Kbh. — *Trondhjem* afg. Odense 20.7. til London. Derfra senest 30.7. via Humber til Kbh. — *Tula* afg. Antwerpen ca. 23.7. via Rotterdam til Kbh. — *Tunis* afg. Newport News 11.7. Ventes ankomme Bremerhafn ca. 27.7. Derfra til Kbh. — *Tyr* fra Esbjerg 19.7. til Antwerpen. Derfra forv. 23.7. til Esbjerg. — *Uffe* ank. Aalborg 20.7. Derfra ca. 26.7. til Antwerpen. — *Uruguay* afg. Bahia 19.7. via Las Palmas til Danmark. — *Virginia* afg. Huelva 17.7. til Kbh. Ventes her ca. 26.7.

## Det Dansk-Franske D/S

*Blekinge* ank. København 21.7. — *Bornholm* ved Værft i Helsingør. — *Holland* ank. Luleå 25.7. — *Skaane* ank. Svendborg 21.7. — *Slesvig* i engelsk Tjeneste i Singapore.

## Det Danske Kulkompagni

*Ivan Kondrup* afg. Emden 23.7. — *Wm. Th. Malling* ank. Ghent 22.7.

## J. Lauritzen

*Indian Reefer* afg. Rio de Janeiro 20.7. til Dublin. — *Argentinean Reefer* afg. New York 22.7. til Antwerpen. — *African Reefer* afg. San Francisco 20.7. til Vestitalien. — *Karla Dan* afg. Guayaquil 23.7. til Buenaventura — *Lotta Dan* afg. Cristobal 20.7. til New York. — *Laila Dan* afg. Valparaiso 18.7. til New York. — *Jutta Dan* afg. Callao 20.7. til Valparaiso. — *Selma Dan* afg. Buenaventura 19.7. til Valparaiso. — *Randa* afg. New York ca. 24.7. til Chile. — *Ulla* pass. Gibraltar 19.7. paa Vej til Finland. — *Laura Dan* afg. København 23.7. til Polen. — *Maria Dan* afg. Norfolk ca. 25.7. til Newport News, derefter Grønland. — *Linda Dan* pass. København 21.7. paa Vej til Bristol. — *Jelva Lau* pass. Kielkanalen 21.7. paa Vej til Helsingfors. — *Lilian* pass. København 21.7. paa Vej til Sundsvall. — *Anna Lau* afg. Valencia 23.7. til Sfax. — *Inger Lau* afg. Ivigut 20.7. til Philadelphia. — *Nerma Lau* afg. Gdansk ca. 25.7. til Danmark. — *Katja Lau* afg. Mariager ca. 24.7. til Göteborg. — *Hedda Lau* afg. Aalborg ca. 24.7. til Finland via Karlshamn. — *Nancy Lau* ank. Mariager 24.7., derefter til Polen. — *Ninna Lau* afg. Gdansk 23.7. til København.

## Myren

*Asbjørn* ank. Odessa 27.7. — *Astrid* ank. 21.7. Kotka. — *Birthe* 21.7. ank. København. — *Chr. Sass* ank. Venezia 9.7. — *Clara* afg. 16.7. Skellefteå. — *Stal* afg. 13.7. fra Halifax.

## Navitas

*Navitas* afg. Rönnskär 21.7. til Calais, derefter Emden for Kul til Danmark.

## Norden

*Nordfarer* ank. Nicochea 21.7. — *Nordkap* ank. Baltimore 24.7. — *Nordkyn* ank. Kalundborg 26.7.

## Orient

*Astoria* afg. New York 21.7. til Rio de Janeiro. — *Westralia* ank. Marseilles 23.7.

## Vendilla

*Sven Pii* ank. Emden 24.7.

## Ø. K.

*Annam* ank. Shanghai 16.7. — *Asia* afg. Baltimore 21.7. til Danmark. — *Errta* ank. Kalundborg 21.7. — *Falstria* afg. New York 20.7. til København. — *Fionia* afg. Port Said 18.7. til Antwerpen. — *India* pass. Lizard 22.7. til Østkysten af U.S.A. — *Java* afg. Willemstad 19.7. til Pacific Kysten. — *Jutlandia* pass. Pentland Firth 14.7. til New York, forv. ank. 23.7. — *Kina* afg. Aden 16.7. til Singapore. — *Korea* ank. Kōhsichang 20.7. — *Lalandia* ank. København 22.7., forv. afg. 24.7. til Göteborg. — *Malacca* ank. Penang 22.7. — *Manchuria* afg. Port Said 18.7. til Aden. — *Meonia* i Nakskov. — *Mongolia* afg. Port Said 18.7. til Antwerpen. — *Selandia* ank. Bangkok 9.7.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER FREDAG OG KOSTER I  
ABONNEMENT KR. 5,00 PR. KVARTALABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K

Abonnement

Udlandet Kr. 24,00 pr. Aar

Redaktør:

KAY JUNGEBSEN

Telefon \*Central 17030

samt paa alle Postkontorer

# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

## ODENSE STAALSKIBSVÆRFT A/s

(Odense Steel Shipyard Ltd. A/s.)

TELEGR. STAALVÆRFT

TELF. ODENSE 1859

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 (2 LIN.) STATSTELEFON 21

## A/s SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Nybygning og Reparationer.

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

» 2. » » » » 1000 » »

NYBYGNINGER

SKIBS- MASKIN- OG

KEDELREPARATION

## Aalborg Værft A/s

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9



Viking  
Kompasser  
Viking  
Loddemaskiner  
Chronometre  
Sekstanter  
Marinekikkerter

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

**P**ENSIONS  
**F**ORSIKRINGS  
**A**NSTALTEN A/s



HAMMERENSGADE 6  
KØBENHAVN K. - C. 7809

## SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING  
ODENSE

## DAMPSKIBSSELSKABET PACIFIC A/s

AMALIEGADE 33  
Telefon: 4242 & 4248 - Telegram Adresse: „Steampacific“  
L. R. SCHMITH  
Korresponderende Reder

## AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

## NORDHAVNS-VÆRFTET A/s

KØBENHAVN

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

... og  
Pilsner  
det er  
**HOF**

Tegn Deres  
Forsikringer  
i  
**SKANDINAVIA**  
Kongens Nytorv 6, København K.  
Telefon Central 9316

**JAN M. LYNGBY**  
INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13770  
TELEGR. »JANBY»

KJØBENHAVN K.  
TOLDRØDGADE 15

elektrisk drevne  
**Imo-Pumper**  
som  
Smøreoliepumper  
Brændseloliepumper

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

## AKTIESELSKABET

**HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI**

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibværftets

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

**SIMONSEN & MØLLER**

STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING  
ODENSE

**AARHUS  
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus  
LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

## DAMPSKIBSSELSKABET

**PACIFIC A/S**

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH  
Korresponderende Reder

**NORDHAVNS-VÆRFTET A/S**

KØBENHAVN

*DANSKE SKIBSMÆGLERE*

## AARHUS

**AUG. O. HERLØV**

Statsautoriseret Skibsmægler

Dynkarken 2  
AARHUS

Telefon: 6280  
Privat: 4628

Telegr.-Adr.:  
„NAVIGATION“

## KOLDING

**A. GJØRDING'S EFTF.**

SVANE &amp; GJØRDING

Statsautoriserede Skibsmæglere

KOLDING

BEFRAGTNING ·· KLARERING ·· SPEDITION ·· ASSURANCE

AGENT FOR DEN KØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810—1811

## BANDHOLM

**ALFR. HOVMAND**

SKIBSMÆGLER

BANDHOLM

Telefoner 11 &amp; 41

Telegram-Adresse:  
»HOVMAND«

## MARIAGER

**P. RUDBECK-LARSEN · MARIAGER**

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

Telf.: Cementcentralen Nr. 1

Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114

Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“

Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

## FAABORG

**P. A. NIELSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING

SPEDITION — ASSURANCE

FAABORG

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 8 &amp; 806

## RANDERS

**CARL HASSAGER & CO**

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERS

Telefoner 91 & 92  
Statstelefon 17

Telegr.-Adr. „Hassager“

## HOBRO

**CHR. RØRHOLM**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

HOBRO

TELEFON 418

TELEGR. „RØRHOLM, HOBRO“

## SVENDBORG

**A. E. SØRENSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORG

TELEGRAM-ADR.: SHIPPING  
THE BOE CODE

TELEFONER: 1151—955  
PRIVAT: 1551



# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 30

FREDAG 2. AUGUST 1946

53. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

GENERALKONSUL AXEL AX:SON JOHNSON  
70 AAR

Den 25. Juli kunde en af den svenske Skibsfarts største Navne, Chefen for Handels- og Rederisel-skabet *A. Johnson & Co.*, Generalkonsul *Axel Ax:son Johnson*, fejre sin 70 Aars Fødselsdag. Generalkonsul *A. Johnson* blev efter endt Uddannelse ved Berg-højskolen i Stockholm og længere Studieophold i Udlandet i 1910 Leder af Selskabet efter Faderens Død. Selskabet havde allerede da drevet Rederi-virksomhed (Nordstjernen) siden 1890, og det va-rede ikke længe, før Nordstjernans nye unge Chef chokerede den svenske Skibsfartsverden ved at gaa i Spidsen for Indførelsen af Motorskibe til Oceanfart. Han var ganske vist ikke den første, der sendte et stort Motorskib ud at sejle — det var som bekendt *Ø. K.*, der havde Æren af at sende Pionerskibet *Selandia* til Søs i 1912, men inden man havde faaet noget at vide om, hvordan dette Togt var forløbet, vo-vede *Axel Ax:son Johnson* trods den megen Skepsis, Forsøget mødte ude i Verden, at placere Bestillinger paa en Serie lignende Skibe hos *B. & W.*, og allerede i 1912, samme Aar, som *Selandia* stod til Søs, gjorde *Johnson-Liniens* Motorskib *Succia* sin Jomfrurejse til Sydamerika.

Forsøget lykkedes som bekendt straalende, og Nordstjernans Flaade voksede med nye store og elegante Motorskibe. Firmaets Skaber, »den gamle General-konsul«, havde til Valgsprog: »Handelen følger Fla-get«, og Sønnen fulgte værdigt i Faderens Køl vand og sejlede samme støtte Kurs, saa at *Johnson-Lini*en i Dag trods uforholdsmæssig store Tab under Krigen raader over en tip-top moderne Flaade paa 30 Mo-torskibe med en sammenlagt Tonnage paa 230,000 Tons, medens syv Skibe paa tilsammen 60,000 Tons d.w. er under Bygning.

Samtidig med Udbygningen af Rederiet udvidedes Firmaets Jern- og Grubeinteresser (*Avesta m. m.*). I 30-erne erhvervedes *Hedemora Verksstader*, *Karlstads mek. Verkstad m. m.* — i 1941 købtes *Lindholmens Varv* og i 1944 *Motala Verkstad*. Firmaet ejer endvi-dere *Kalkbrud*, *Asfaltfabrikker* og andre Virksomhe-der.

Generalkonsul *Axel Ax:son Johnson* er endvidere Formand i *Nordisk Skibsrederforenings svenske Afde-ling* og har viet denne Forening et stort Arbejde, lige-som han ved Firmaets Jubilæum kort før Krigen skænkede Foreningen et Beløb paa 100,000 Kr.

### NY, UNIVERSSEL SHIPPING-ORGANISATION?

Opretelsen af en ny verdensomspændende Ship-ping-Organisation, hvor de forskellige Regeringer skal behandle tekniske Spørgsmaal indenfor Skibsfar-ten, er under Overvejelse, og en Komité bestaaende af Repræsentanter for 8 Nationer behandler Spørgsmaa-let.

Komitéen blev nedsat ved »Det forenede Søfarts-raad«s (*The United Maritime Consultative Council*) her i Bladet omtalte Møde i Amsterdam for nylig, og dens Medlemmer repræsenterer Norge, Belgien, Canada, Frankrig, Holland, Polen, England og U. S. A. Andre Regeringer, der er Medlemmer af »the United Mari-

time Consultative Council«, som er en Efterfølger af »the United Maritime Authority«, Leder af de Alliere-des Shipping-Pool under Krigen, kan afgive deres Men-ning til Komitéen.

Komitéens Indberetning angaaende den foreslaaede internationale Shippingorganisation vil blive forelagt »the United Maritime Consultative Council« ved et Møde i September eller Oktober 1946. Sidstnævnte Raad, der blev oprettet som en Overgangs-Institution, vil ophøre senest den 31. Oktober 1946.

Oprettelsen af en international Shipping-Organisa-tion blev foreslaaet af »Den midlertidige Transport-kommission indenfor de forenede Nationers økonomi-ske og sociale Raad« (*The temporary Transport and Communications Commission of the United Nations Economic and Social Council*) i en Indberetning og antaget af Raadet ved et Møde i New York i Slutnin-gen af Juni.

Indberetningen gik ud paa, at der, bortset fra »the temporary United Maritime Consultative Council«, hvis Eksistens ophører i Slutningen af Oktober, ikke be-staar nogen Organisation mellem Regeringerne paa Shipping-Omraadet undtagen for to meget begrænsede Emner: »The International Hydrographic Bureau« og »The International Commission of the Cape Sparte Light«.

Med Hensyn til Indenrigstransport er der, eller har der været, adskillige Regeringsmellemløst, særlig i Europa, som beskæftiger sig med specielle Former for Transport, deriblandt »The Berne Union for Trans-port by Rail«, og »The European River Commissions«. Organisationerne paa dette Omraade virker indenfor lokale Rammer, skønt flere af de internationale Over-enskomster er blevet antaget paa en verdensomfatten-de Basis.

Med et større Virkefelt, men dog stadig regionalt, arbejder »The European Central Inland Transport Organization«, som beskæftiger sig med Transport i Europa pr. Jernbane, Landevej, Floder og Kanaler.

»The Economic and Social Council« har anmodet Komitéen, der er nedsat for at drøfte den foreslaaede Oprettelse af en international Shipping-Organisation, om ikke alene at overveje Nødvendigheden af en saa-dan Organisation, men ogsaa om *The United Maritime Consultative Council* selv muligvis kunde omdannes til en saadan Organisation. For Tiden bestaar Raadet af Repræsentanter for 13 Nationer.

### MINISTRYGNINGEN

Det er i disse Dage netop et Aar siden, at den dan-ske Ministrygningstjeneste blev etableret. I Mine-strygningen i danske Farvande deltager ifølge en Med-delelse fra den danske Ministrygningstjeneste et halvt Hundrede danske Ministrygere, deraf en Del tidlige-re engelske og tyske Fartøjer, med et Personel paa 800 Mand. Under dansk Kommando sejler desuden ca. 40 tyske Ministrygere med et Mandskab paa 2700 Tyskere, heri indbefattet Personellet ved Baserne i Land.

Ministrygningstjenesten meddeler ogsaa, at Stryg-ningen af de forankrede Miner i Skagerak forhaa-bentlig vil kunne være tilendebragt ved Nytaarstid,

hvis der ikke i Mellemtiden er sket altfor store Skader paa de tyske Minestrygere, der udfører Arbejdet.

Naar denne Minespærring er blevet ryddet, vil Faren for drivende Miner i Hovedsagen være overlaet.

Men saa er der endnu Bundminerne tilbage. De bestaar overvejende af magnetiske eller akustiske Miner. De ligger paa Havbunden og bringes til Eksplosion ved en magnetisk eller akustisk Paavirkning, naar et Skib gaar hen over dem. I visse Tilfælde skal der en Kombination af Magnetisme og Lyd til at fremkalde Sprængningen. Skaden paa det Skib, der udløser disse Miner, sker ved voldsomme Vandtryk, som Eksplosionen fremkalder, og ikke — som mange tror — ved, at Minen hopper op fra Havbunden og rammer Skibet.

Disse Bundminer er det, der gør Sejladsen i de indre danske Farvande saa usikker udenfor de minestrogne Render, som f. Eks. vore Passagerskibe følger. Faren fra de magnetiske og akustiske Miner vil vare ved endnu i Aarevis. Det er dog en Trøst, at de fleste Bundminer bliver uvirksomme efter tre Aars Forløb, fordi deres Batterier til den Tid vil være afladet. Men da der blev udkastet Bundminer lige til Kapitulationen, vil der altsaa gaa endnu to Aar, inden de har mistet deres Farlighed, hvis de ikke inden den Tid er blevet bragt til Eksplosion enten ved Hjælp af Minestrygningen, eller ved at et Handelsskib gaar hen over dem og bliver ramt.

Hidtil er der dels af Minestrygerne, dels af mincramte Skibe siden Vaabenstilstanden blevet ødelagt 200 Bundminer i danske Farvande og i Østersøens sydvestlige Del. Danske Minestrygere har i den Tid, de har været i Virksomhed for at opnaa dette Resultat, udsejlet 65.800 Sømil — en Afstand tre Gange saa stor som Jorden rundt ved Ækvator, og tyske Minestrygere har i samme Tid i de tilsvarende Farvande udsejlet 57.400 Sømil.

Man har ved dette Arbejde opnaaet at faa de vigtigste danske Ruter strøget for Bundminer. Enkelte Omraader af særlig Betydning for Fiskeriet er ligeledes blevet strøget, og andre Farvande er blevet ryddet, saaledes at Kabelskibe har kunnet gaa ud for at reparere de undersøiske Telegrafkabler. Endvidere har danske Minestrygere deltaget i Rensningen af Farvandet for de engelske Konvojer, der er sejlet ud for at sænke tysk Giftgas i Skagerak.

Mellem Handelsministeriet, Ledelsen for Grenaa—Hundested-Færgefarten og Marineministeriet har der været Forhandlinger om at afkorte Sejlruten mellem Grenaa og Hundested ved at minestryge en kortere Rute.

Det kan nu ventes, at denne Strygning vil finde Sted i den nærmeste Fremtid. Ved Strygning af 24 Sømil kan Ruten afkortes ganske betydeligt, hvilket vil være af stor Betydning baade for Færgefarten og for den øvrige Trafik i Farvandet.

Strygning af 24 Sømil betyder en Sejlads paa 3600 Sømil, hvilket vil tage ca. 1 Maaned, og 7 Minestrygere vil blive sat ind paa Opgaven.

#### »SØFARTSLOTTERIET«

Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg genaabnedes som tidligere omtalt den 7. Juni og har haft stort Besøg, idet Antallet af Besøgende i de forløbne 5 Uger andrager ikke mindre end 23.000. Museet fremtræder i hel ny Opstilling, og har store Ønsker om Nyanskaffelser, særlig Modeller, men dertil kræves Midler, der langt overstiger Institutionens Rækkeevne.

Hertil kommer, at Museet i den nærmeste Fremtid agter at tage et nyt Arbejde op vedrørende den søhistoriske Forskning, og skabe en ny Afdeling »Søhistorisk Registratur«.

Museet har i den Anledning rettet Henvendelse til danske Søfartskredse, der har vist stor Forstaaelse for den kulturelle Betydning, Institutionens Arbejde har

for vort Lands Søfart og dets søhistoriske Forskning. Ved disse Kredses Hjælp er Museet nu i Stand til at starte et landsomfattende Søfartslotteri med Gevinster til en Værdi af ca. 25.000 Kr.

Hovedgevinsterne omfatter store Rejser til oversøiske Lande. Ø. K. har skænket en Rejse til Bangkok, D. F. D. S. en Rejse til Buenos Aires, »Dannebrog« en Rejse til Nordamerika og Rederiet J. Lauritzen en Rejse for 2 Personer til Sydamerika. Alle Rejser er Tur-Retur og inklusive Kost.

Salget af Lodsedler er begyndt og slutter den 11. September. Lodsedlerne sælges over hele Landet med Assistance af Marineforeningerne, Søspejderen, og i København og Helsingør af Danmarks Lottekorps, der bl. a. vil forhandle Lodderne fra Boder forskellige centrale Steder i København. Endvidere sælges Lodsedler i Blad-Centralerne og i samtlige Københavns Telefonkiosker.

#### OMKRING EN HAVNEDISKUSSION

I »Göteborg Handels- og Sjöfarts-Tidning« føres for Tiden en Diskussion om, hvad der gøres, og hvad der burde gøres for at forbedre Göteborg Havns Effektivitet.

I denne Diskussion har Chefen for et af Sveriges største Stevedore-Firmaer, Civilingeniør E. Th. Christiansson, administrerende Direktør for *Aktiebolaget Broströms Linjeagentur*, bl. a. anstillet følgende almenlydige Betragtninger, der vel ikke mindst nu, hvor Moderniseringen af Københavns Havn staaar paa Dagsordenen, har Interesse for danske Kredse.

— En Havns Kranudstyr er for Tiden ikke den afgørende Faktor for hurtig Lastning og Losning af moderne Ruteskibe. I Forbindelse med den stadige tekniske Udvikling konstrueres disse Skibe nemlig nu næsten som flydende Kajer, hvad Laste- og Lossegrejer angaar. Det er altsaa næsten mere Pakhuspladsen og de principielle Arbejdsmetoder, som er afgørende for, hvor hurtigt Godset kan behandles. Ved Hjælp af Skibenes egne Laste- og Lossegrejer opnaar man derfor f. Eks. i Amerika betydelig større Laste- og Lossekapacitet end i Göteborg, til Trods for, at Havnene i Amerika er næsten uden faste Kajkraner.

Hvis jeg skulde udtrykke et Ønske vedrørende Havnenes Planlægning — fortsætter Direktør Christiansson — skulde det gaa ud paa, at de ikke bør baseres paa Lastning og Losning af Pramme eller Skibe, som savner egne Losseanordninger, men at de først og fremmest sættes i Stand til at modtage al den Last, som Skibet kan losse med eller uden Hjælp af Kajkraner, saa at Skibet straks kan afgaa og være til Raadighed for nye Opgaver. I vore Dage er »Flaskehalsen« i Transporten den Langsomhed, som præger Godsets Behandling i Land, ikke paa Grund af manglende tekniske Hjælpemidler om Bord eller ved Kajkranerne, men paa Grund af Mangel paa Kaj- og Pakhusplads samt Jernbanevogne, Udsortering af Lasten i Smaapartier o. s. v. Hvis der kunde indføres saadanne Forbedringer, at Skibenes Ventetid og Liggetid i Havnene kunde forkortes, vilde enhver Rederi-Tekniker hilse det velkomment. Arbejde i flere Skift og Fremskaffelse af hurtige Lastbiler og Bilkraner burde maaske overvejes i denne Forbindelse. Det er daarlige Økonomi at drive Farten til Søs i Vejret med store Omkostninger til øget Brændselsforbrug og Anskaffelsespris for derved at vinde nogle Timer paa Rejsen, hvis man derefter skal forsinkes nogle Døgn i Havn.

#### DE SVENSKES FRAGTINDTÆGTER I 1945

Den svenske Handelsflaades Bruttofragtindtægter for Aaret 1945 er nu opgjort til 506,04 Mill. Kr. mod 362,15 Mill. Kr. i 1944, og dens Tidsbefragtningsindtægter til 70,86 Mill. Kr. i 1945 mod 96,47 Mill. Kr. i 1944. Bruttofragtindtægten er saaledes steget

## Ugens Fragtberetning.

Tonen paa de oversøiske Markeder er stadig tilfredsstillende. Der gøres mange Forretninger, og det synes som om Raterne har fundet et ret stabilt Leje. I transatlantisk Fart er det stadig de amerikanske Kulafskibninger fra Northern Range og Golfen til Europa, der absorberer den meste Tonnage. Af de sidste Afslutninger kan nævnes: Liberty Skib for 8000 Tons Kul fra Northern Range til Rotterdam til \$10.40, flere amerikanske Baade Northern Range/1 Havn Bordeaux/Dunkirk Range til \$11.40. Golfen/Vestitalien er sluttet til \$14.30 og Northern Range/Vestitalien til \$12. Northern Range/Danmark noteres over New York til \$11.50, hvorimod Raten fra dansk Side kun sættes til \$10.50 for stor Tonnage. UNRRA har taget en Del Tonnage for Korn til forskellige Havne i Europa til de i sidste Beretning noterede Rater. Der er endnu en Del af disse Laster i Markedet. Sukker Cuba/Antwerpen har taget to Liberty Skibe til \$14.50, hvilket kan gentages. En mindre Baad er sluttet Cuba/UK. til 78/-. Svovl fra Golfen til Antwerpen noteres til uforandret Rate. En lille Last Galveston/Montevideo indikerer \$12 med fri Lastning. Asfalt i Tromler New Orleans/Bordeaux-Dunkirk Range indikerer \$15 fio. Der noteres stadig forskellige netcharter Forretninger fra U.S. Atlantic til Cont. B/D. Range; Raten er uforandret 26 Cts.

River Plate er stadig et ret relativt stille Marked. En 6500 Tonner sluttedes til Sverrig til 96/-. Fra n. a. San Lorenzo til Lissabon søges stadig Skib til \$19. Iøvrigt noteres enkelte Hørfølaster til St. Lawrence til Rater omkring \$14.50.

Pacific Markedet viser stadig kun ringe Tegn til at genoptage den store Aktivitet, der gjorde sig gældende for Krigen for Tramptonnage. Der noteres stadig enkelte Lumpsum Forretninger fra B.C. til UK. til Rater, der ligger omkring 108/- pr. Ton dw. garanteret. Kul fra Puget Sound til Shanghai betaler uforandret \$18. Lumber B.C./Puget Sound Range til 4 Havne Sydafrika indikerer omkring \$60 per Mille. Fra Syd-pacific kan stadig slutes Malm, Chile/Peru Range til

Northern Range, og Salpeter Chile/Golfen eller U. S. Atlantic til uforandrede Rater. Salpeter fra Valparaiso til dansk Havn indikerer omkring d. Kr. 95.

Østens Markeder er stadig uden større Interesse for Tramptonnage. Fra Indien til UK. og USNH. noteres de sædvanlige Malmlaster til uforandrede Rater. Fra Sydafrika noteres stadig mange Kul og Malmlaster til uforandrede Rater. Fra Port Said kan stadig slutes Salt til Calcutta til 53/9d. For lignende Laster indikeres for Losning Rangoon 55/- og for Losning Hongkong 57/6d.

De europæiske Markeder er stadig meget aktive. Middelhavsraaterne er stort set uforandrede, hvorimod Tendensen for Østersøfartens vedkommende er fastere. Af repræsentative Middelhavsordrer kan nævnes: Fosfat Bona/Nordirland 45/-, Fosfat Casablanca/Antwerpen 28/6d, Rotterdam 28/-. I Østersømarkederne viser Malmfragterne en ikke ubetydelig Stigning. 5000 Tonner er saaledes sluttet Oxeløund/Newport til 30/, og for en 4700 Tonner Luleå/Barrow er betalt 33/-. For Malm Luleå/Hamburg er sluttet flere Baade til 28/- à 28/6. Raterne for Trælast er naturligvis ogsaa steget noget: Raterne for DBB. fra Mellemsverige til ECUK. ligger nu omkring 155/- pr. Std. Forholdene i Kul- og Koksarten fra UK. og Emden til Danmark er uden større Ændringer.

Udgaaende Forretninger har vist lidt større Interesse for Tonnage i den sidste Tid. Saaledes sluttedes bl. a. 8500 Ts. Cement Gdynia/Santos til \$11.75 med fri Lastning, hvilket kan gentages. Endvidere søges Tonnage for Cement Gdynia/Vancouver til \$11 fio. Kalk fra Themsen til Philadelphia noterer uforandret 27/-. Fra Sverrig noteres forskellige store Trælastordrer til Sydafrika til Rater omkring 300/- pr. Std. Kul fra UK. sydpaa har laget yderligere Tonnage til noget bedre Rater.

Der søges stadig mange Baade paa Timecharterbasis, men der er ingen Ændring til det bedre m. H. t. Mulighederne for at faa Regeringslicens, saa Afslutningerne er kun af begrænset Omfang.

med 143,88 Mill. Kr., medens Tidsbefragtningsindtægten er blevet formindsket med 25,61 Mill. Kr. Saa store Fragtindtægter har Handelsflaaden ikke haft siden 1920.

Gennemgaar man de forskellige Indtægtsposter, viser det sig, at Indtægten af Godsfragter i Udenrigsfart er forøget med 137,98 Mill. Kr. fra 297,03 Mill. Kr. i 1944 til 435,01 Mill. Kr. i 1945, medens Indtægten i Indenrigsfarten er steget med 1,59 Mill. Kr. fra 51,30 Mill. Kr. til 52,89 Mill. Kr. Sammenlignet med disse Fragtindtægter er Indtægten af Passagerfarten ganske lille. Størstedelen af Indtægten fra Passagertrafikken i Udenrigsfarten forsvandt ved Krigsudbruddet, og den samlede Indtægt holdt sig derefter i de kommende Aar omkring 10 Mill. Kr., men kunde dog udvise en Forøgelse i 1944 og steg videre fra 1944 til 1945 med 4,08 Mill. Kr. til ialt 17,35 Mill. Kr. Heraf tegnede Indtægten fra Udenrigsfarten sig for 8 Mill. Kr. eller en Stigning paa 2,73 Mill. Kr. i Forhold til 1944, medens Passagerindtægten i indenrigsk Fart faldt fra 10,54 Mill. Kr. til 9,35 Mill. Kr.

Skibsfarten mellem Sverige og Udlandet formindskedes i 1945 med 18,9 pCt. i Forhold til 1944, en Nedgang, der først og fremmest faldt paa Aarets første Halvdel. Skibstrafikken mellem Sverige og Udlandet formindskedes imidlertid kun med 3,1 pCt. fra 1941 til 1945. Varetrafikken regnet i Tons formindskedes ligeledes, for Importens Vedkommende med 71 pCt., for Eksportens Vedkommende med kun

10 pCt. Malmeksporten formindskedes stærkt, hvorimod den øvrige Eksport steg stærkt.

Det har ikke været muligt at opstille en Fordeling af Bruttofragter og Tidsbefragtningsindtægter i deres Helhed efter Trafikomraaderne udenfor og indenfor den saakaldte Vestspærring, men for dog at vise, hvorledes Udviklingen har været her sammenlignet med Forholdene i 1944, har man foretaget en Opstilling af de gennem Fart mellem Sverige og udenrigske Havne indtjente Bruttofragter fordelt paa Omraaderne udenfor og Omraaderne indenfor Spærringen, heri medregnet Holland og Belgien.

### Bruttofragtindtægt i 1000 Kr.

		fra Sverige	til Sverige
Indenfor Spærringen:	1945	28.206	11.508
	1944	50.615	60.700
Udenfor Spærringen:	1945	135.477	94.416
	1944	37.399	45.724

Bruttofragtindtægten fra Fart paa tyske Havne opgik kun til 1,54 Mill. Kr., medens det tyske Rige i 1944 indtog en dominerende Stilling blandt de Lande, svenske Skibe foer paa, med ialt 85,98 Mill. Kr. Bruttofragtindtægt. Tysklands Rolle i den svenske Fragtfart er nu overtaget af Storbritannien og U. S. A. I Aaret 1945 opgik de svenske Bruttofragtindtægter, indtjente paa Storbritannien, til 89,46 Mill. Kr. og paa U. S. A. til 89,18 Mill. Kr. Iøvrigt kan følgende Fragtindtæg-

ter nævnes: Fra Argentina 52,55 Mill. Kr., fra Brasilien 34,55 Mill. Kr. og fra Australien 23,02 Mill. Kr. Hvad de europæiske Lande angaar, kommer Belgien nærmest efter Storbritannien med 18,37 Mill. Kr. og derefter Frankrig, Spanien, Norge og Portugal.

#### VERDENES SKIBSBYGNING I APRIL KVARTAL

Ved Udgangen af April Kvartal 1946 var der i Henhold til det nu udsendte Lloyds Register of Shipping 377 Dampskibe med 1.611.648 Br. Reg. Tons, 558 Motorskibe med 1.654.403 Br. Reg. Tons, 27 Sejlskibe med 11.274 Br. Reg. Tons — eller ialt 962 Handelskibe med en samlet Tonnage paa 3.277.325 Br. Reg. Tons under Bygning i Verden, medens der af Tankskibstonnage var 18 Damptankskibe paa tilsammen 142.802 Br. Reg. Tons og 54 Motortankskibe med 419.194 Br. Tons eller ialt 72 Tankskibe med tilsammen 561.997 Br. Reg. Tons under Bygning.

Af den samlede Handelsskibstonnage paa 3.277.325 Br. Tons er 1.764.943 Br. Reg. Tons eller 53,9 pCt. under Bygning i Storbritannien og Irland, medens 1.512.382 Br. Tons eller 46,1 pCt. bygges i andre Lande. Af Tankskibstonnagen er 42 Skibe med ialt 327.058 Br. Reg. Tons under Bygning i Storbritannien og Irland, derefter kommer Sverige med 5 Skibe paa ialt 53.400 Tons, Italien med 8 Skibe paa ialt 52.325 Tons og Danmark med 3 Skibe paa ialt 36.950 Tons, mens U.S.A. har ialt 4 Tankskibe paa tilsammen 18.390 Tons under Bygning.

Af Registeret fremgaar det forøvrigt, at der ved Udgangen af Juni i Aar var 377.650 Tons mere under Bygning i Storbritannien og Irland end paa samme Tidspunkt i 1945, og at man dermed er naaet op paa det højeste Byggetal siden 1922. 247.500 Tons var under Bygning for fremmed Regning eller til Salg.

Af de Skibe, der Verden over var under Bygning i Slutningen af Juni 1946, var 49 Dampskibe og 51 Motorskibe mellem 6000 og 8000 Tons hver, 38 Dampskibe og 49 Motorskibe mellem 8000 og 10.000 Tons, 18 Dampskibe og 30 Motorskibe mellem 10.000 og 20.000 Tons og 5 Dampskibe og 1 Motorskib mellem 20.000 og 30.000 Tons.

De igangværende Nybygninger af Handelskibe for egen eller fremmed Regning fordeler sig bortset fra Storbritannien og Irland bl. a. paa følgende Lande: Belgien 20 Dampskibe med 17.024 Tons og 18 Motorskibe med 74.080 Tons — ialt 38 Skibe med 91.104 Br. Tons, Britiske Dominions 29 Dampskibe med 113.023 Br. Tons, 31 Motorskibe med 56.650 Br. Tons — ialt 60 Skibe med 169.673 Br. Tons, Danmark 7 Dampskibe med ialt 19.704 Br. Tons og 24 Motorskibe med ialt 119.946 Br. Tons — ialt 31 Skibe med 139.650 Br. Tons, Holland 7 Dampskibe med 19.025 Tons, 49 Motorskibe med 113.158 Tons — ialt 56 Skibe med 132.183 Tons, Italien 7 Dampskibe med 18.800 Tons og 90 Motorskibe med 122.087 Tons, Norge 16 Dampskibe med 37.681 Tons og 34 Motorskibe med 36.579 Tons — ialt 50 Skibe med 74.260 Tons, Sverige 10 Dampskibe med 18.100 Tons og 54 Motorskibe med 172.070 Tons — ialt 64 Skibe med 190.170 Tons, medens U.S.A. tegner sig for 47 Dampskibe med 372.905 Tons og 23 Motorskibe med 13.678 Tons eller ialt 70 Skibe med 386.583 Tons. Spanien har ialt 58 Skibe med 97.376 Tons og Frankrig — Tallene er dog ikke helt paalidelige — 23 Skibe med 78.066 Tons under Bygning.

#### s.s. »Odin« sunket

Natten mellem d. 30. og 31. Juli sank K.K.K.K.'s Dampskib *Odin* i Køge Bugt efter en Kollision med Vraget af Motorskibet *Esbjerg*. *Odin* var paa Rejse fra Emden til København med en Ladning Koks og løb i usigtbart Vejr paa Vraget. Besætningen, der bestod af 22 Mand, gik straks i Baadene og blev optaget af Svitzers Dampskib *Bien*, der befandt sig paa Ulykkesstedet.

*Odin*, der førtes af Kaptajn Fabricius Hansen, sank

straks og ligger med Masterne over Vandet. Det er muligt, at saavel Skib som en Del af Ladningen kan bjerges.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### »Langeland«s Vrag fundet

Motorskibet *Langeland*, der i Vinter forsvandt paa sin Rutesejlads mellem Rudkøbing og København tillige med sin fire Mands Besætning, er nu, efter hvad Skibsreder Friis, Rudkøbing, oplyser, fundet som Vrag ved Drogdøns Fyr, hvor man havde beregnet, at Skibet skulde være forlist. Det er endnu ikke afgjort, om Vraget skal haves eller bortsprænges.

### Alfred Olsen & Co. A/S

meddeler, at Selskabets Navn fra den 1. August 1946 er ændret til *Danish American Gulf Oil Company A/S*. Forretningsadressen er uforandret Kvæsthusgade 3, København K.

### Ændringer i Skibsregisteret

Sønderborg Dampskibs A/S, Sønderborg. I Medfør af Lov Nr. 331 af 12. Juli 1945, § 2, er Selskabet sat under Administration. Til Administrator er udnævnt Landsretsagfører Axel Kjølbjerg og Skibsmægler Søren Jansen, begge af Sønderborg.

Dampskibsselskabet Pacific A/S, København, har afhændet s.s. *Oslo* af København (OUKE) til Skibsreder Otto Hvide Christensen, København. Skibets Navn er nu *Frankrig*.

s.s. *Lily* af København (OUII) er udsløjet som forlist. Brutto- og Netto-Tonnagen for s.s. *Brasilien* af Vejle (OXGB) er nu henholdsvis 4076 og 2506 Tons.

### M.T. Austanger repareres i Holland

Det store norske Motortankskib *Austanger*, der tilhører Westfal-Larsen & Co. A/S, Bergen, er nu blevet slæbt fra Oslo til Holland for at faa tilendebragt en meget omfattende Reparation, der har staaet paa i længere Tid ved Akers mck. Verksted.

*Austanger*, der er paa 15.500 Tons d.w., blev bygget i Odense i 1942 og overløges senere af Tyskerne under Navnet *Schleswig*. Under Krigen blev Skibet først minesprængt og derpaa udsat for Sabotage under Reparationen paa Akers mck. Verksted, hvorved dets Hovedmaskineri led stor Skade. Skibet blev derpaa repareret, for kort efter at blive bombet af engelske Luftfartøjer ud for Mandal, saa det maatte tilbage til Værftet, hvor det siden har ligget, til det som sagt nu er paa Vej til Holland.

### Brand paa »Batory«

Den 26. Juli opstod der Brand om Bord paa Gdynia—Amerika Liniens *Batory*, der for Tiden ligger i Dok i Antwerpen. Under Branden blev en Række Kahytter raseret.

Reparationen af de opslaaede Skader vil forhindre Skibets planlagte Afgang fra København til New York den 25. Septbr.

### Asdic i Fiskeriets Tjeneste

Under Ledelse af Marine-Biologen, Dr. *Henry Wood* har en skotsk Fiskekutter i den sidste Tid udført Forsøg i Nordsøen med Lokalisering af Sildestimer ved Hjælp af U-Baads-Detektoren Asdic, der blev brugt under Krigen. Forsøget viste, at Sildestimerne kunde spores paa over 1 Kilometers Afstand og Størrelsen nogenlunde kunde bestemmes.

### Hvidehavet—Østersøkanalen genaabnes

Hvidehavet—Østersøkanalen vil blive genaabnet om nogle Dage. Der er to Skibsværfter under Bygning ved denne Kanal, der er 140 miles lang. Endvidere skal der bygges en 190 km lang Jernbanelinie for at forbedre Transportforholdene i dette Omraade. Skibsarten skal genoplages i hele Kanalen, og man regner med, at dette vil fremskynde Genopbygningen af den finsk-karelske Republik.

### Ymuiden-Slusen genaabnet

Ymuiden-Slusen, Verdens største Sluse, er nu blevet genaabnet efter et langvarigt Reparatonsarbejde forarsaget af Tyskernes Ødelæggelser i 1944. Slusen indgaar i et System af fire Sluser, der forbinder Nordsøkanalen og Havnen i Amsterdam med Havet. Det første Skib, der passerede Slusen paa Vej fra Havet til Amsterdam, var *Oranje*, den hollandske Handelsflaades Flagskib.

### Radar-Nyt

Den norske Amerikaliner *Stavangerfjord* har nu faaet installeret et Radar-Sæt paa sin sidste Rejse til New York.

### En Churchill-Tale

I en Tale, som Winston Churchill holdt til en Forsamling af engelske Skibsredere d. 25. Juli, udtalte han

bl. a., at Storbritannien aldrig maatte give Slip paa sin Overlegenhed til Sos, saafremt Landet vedblivende ønskede at blive regnet for en af Verdens ledende Magter, for paa den hvilede Landets Sikkerhed og Position.

»Jeg er glad over,« udtalte Churchill videre, »at Skibsbbygningen ikke er underkastet slige Restriktioner, som visse andre Industrier er det, for de, der mener, at shipping kan drives af Regeringskommissærer, er forblindede.«

### 75 Aar

Fhv. Overskibsinspektør, Kaptajn *Eduard Haack* fyldte d. 27. Juli 75 Aar. Kaptajn Haack begyndte sin Løbebane i Marinen, hvor han i 1892 blev Sekondløjtnant og i 1909 Kaptajn. I Aarene fra 1907 til 1911 førte han Postdamperen paa Kiel og var samtidig Leder af Kielerfarten. Fra 1917 til 1920 fungerede Kaptajn Haack som Fyrinspektør; men allerede Aaret efter log han definitivt Afsked med Marinen for at overlage den meget krævende Post som Overskibsinspektør.

I 1936 trak Kaptajn Haack sig tilbage fra den Stilling, han havde beklædt i femten Aar.

### 60 Aar

Den 6. August fylder Fører i D. S. B., Kaptajn *Jørgen Jørgensen* 60 Aar. Kaptajn Jørgensen, der er ansat ved Store Bælts Overfarten, er bosiddende i Korsør.

### Fyr- og Vagervæsenet

Marineministeriet har under 11. Juli 1946 ansat Overmatros i Fyr- og Vagervæsenet *Niels Thøgersen Jensen* som Magasinformand i Fyr- og Vagervæsenets 12. Lønningssklasse fra 1. April 1946 at regne.

Marineministeriet har under 1. Juli 1946 ansat Fyrmester af 3. Grad *Aage Laurentius Relster* som Fyrmester af 2. Grad fra 1. Juli 1946.

## Positionsliste pr. 30. Juli 1946

### Dannebrog

*Dansborg* ank. Aarhus 25.7., derefter Dok København. — *Ellensborg* ank. Aarhus 28.7., derefter København/Nakskov. — *Frederiksborg* afg. Cardiff 27.7. til Bona. — *Lilleborg* ank. Svendborg 26.7., Dok. — *Nordborg* pass. København 26.7. til Luleå/Hamburg. — *Skodsborg* ank. Svendborg (Dok) 25.6., derefter Polen/Danmark. — *Søborg* ank. Frederikshavn 27.6., Dok. — *Taurnborg* afg. København 30.7. til Hargshamn/Antwerp. — *Uranienborg* afg. Luleå 25.7. til Hamburg. — *Ørneborg* ank. Gdansk 28.7., laster for Danmark.

### Det Dansk-Franske D/S

*Blekinge* afg. Kbhvn. 30.7. — *Bornholm* ved Værft i Helsingør. — *Halland* afg. Kbhvn. 31.7. — *Skaane* ligger i Svendborg. — *Slesvig* i Engelsk Tjeneste i Singapore.

### D. F. D. S.

*Alabama* afg. Alexandria 22.7. til Danmark. — *Alexandra* ank. Kbhvn. 29.7., derefter i Dok i Fr.havn fra 1.—13. Aug. (begge Dage incl.). — *Argentina* ank. Gdynia 24.7., afg. forv. 1.8. til Kbhvn., herfra ca. 6.8. til New York. — *Bolivia* ank. New York 25.7., derfra til Chester. — *Brasilien* forv. afg. Lissabon 29.7. til Alexandria. — *Delaware* afg. Madeira 22.7., ventes til Kbhvn. ca. 2.8., herfra til Odense. — *Dronning Alexandrine* afg. Kbhvn. 27.7. til Thorshavn-Reykjavik. — *Egholm* afg. Oran 27.7. til Alger og Tunis. — *Florida* afg. Bremen 29.7. til New York. — *Frigga* ank. Kbhvn. 30.7., derefter formentlig i Dok fra 13.-ca. 20.8. — *Georgia* ank. New York 28.7. Derfra til Bremen og Gdansk. — *Halfdan* ank. Swansea 27.7. Afgaar forv. 30.7. til Kbhvn./Sønderborg. — *Harald* ank. Liverpool 24.7. Derfra ca. 2.8. til Kbhvn./Randers/Aalborg. — *Hebe* fra Leith senest 30.7. til Odense. Derfra 2.8. Fra Aarhus 3.8. til Leith. — *Hindsholm* ank. Kbhvn. 29.8. Afgaar ca. 2.8. til Aalborg/Manchester. — *Hjortholm* afg. Leixoes 24.7. til Kbhvn. — *Hroar* ank. Newcastle 29.7. Derfra forv. 30.7. til Kbhvn. Herfra ca. 7.8. til Odense. Derfra 8.8. Fra Aalborg 9.8. til U.K. — *Ivar* ank. Kbhvn. 28.7. Afgaar 30.7. til Odense. — *J. C. Jacobsen* ank. Kbhvn. 18.7. Afgaar ca. 3.8. til Hull. — *Jolantha* ank. Kbhvn. 26.7. Afgaar ca. 1.8. til Vestnorge.

— *Katholm* ank. Kbhvn. 28.7. Fra Kbhvn. forv. 30.7. til Rotterdam/Antwerpen. — *Kentucky* ank. Esbjerg 29.7. Derfra ca. 31.7. til Kbhvn. — *Knud* ank. Kbhvn. 22.7. Afgaar ca. 31.7. til Aarhus/Vestengland. — *Louisiana* ank. Montevideo 14.7. Forv. afg. 29.7. via Las Palmas til Danmark. — *Maine* afg. New York 25.7. Ventes ankomme Oslo ca. 5.-6.8. Derfra til Kbhvn., Gdansk og Odense. — *Margrethe* ank. Kbhvn. 24.7. Herfra 30.7. Fra Aarhus 1.8. til London. — *Marocco* afg. Neapel 29.7. til Messina, Catania og Palermo. — *Paraguay* afg. Aarhus 12.7. Afg. Las Palmas 20.7. til Porto Alegre. — *Saga* afg. Grimsby 29.7. til Kbhvn. — *Skjold* ank. Kbhvn. 20.7. Afgaar ca. 8.8. til London. — *Svanholm* ank. Kbhvn. 13.7. Afgaar ca. 1.8. til London. — *Taarnholm* afgaar Aarhus 30.7. til Odense. Derfra ca. 1.8. til Manchester. — *Texas* ank. Alexandria 20.7. Afgaar ca. 1.8. til Danmark via Antwerpen. — *Thyra* i Dok i Fr.havn. til 31.7. Fra Aalborg 1.8. til Newcastle. — *Tula* ank. Kbhvn. 29.7. Afgaar ca. 3.8. til Antwerpen. — *Tunis* ank. Bremen 28.7. Forv. afgaaet 30.7. til Kbhvn. — *Uffe* afg. Aalborg 26.7. til Antwerpen. Derfra ca. 2.8. til Kbhvn./Aalborg/Randers/Horsens/Kolding. — *Uruguay* afg. Bahia 19.7. Afg. Las Palmas 29.7. til Kbhvn. og Aarhus. — *Virginia* ank. Kbhvn. 26.7. Afgaar 23.7. til Aalborg, Svendborg, Korsør og Holbæk.

### Det Danske Kulkompagni

*Ivan Kondrup* ank. Gdynia Red 29.7. — *Wm. Th. Malling* ank. Haderslev 29.7.

### J. Lauritzen

*Indian Reefer* ank. Dublin ca. 4.8. — *Argentinean Reefer* ank. Antwerp ca. 1.8. — *African Reefer* afg. Los Angeles 22.7. til Vestitalien. — *Karla Dan* ank. Cristobal 30.7. — *Lotta Dan* ank. Havana 29.7. — *Laila Dan* afg. Guayaquil 28.7. til New York. — *Jutta Dan* ank. Valparaiso 27.7. — *Selma Dan* ank. Valparaiso 30.7. — *Randa* afg. New York 30.7. til Chile. — *Ulla* pass. Kiel Kanal ca. 29.7. paa Vej til Finland. — *Laura Dan* ank. Lindholm Pier ca. 1.8. — *Maria Dan* reparerer Norfolk, derefter til Gronland. — *Linda Dan* afg. Bristol 30.7. til Oporto. — *Jelva Lau* afg. Helsingfors 31.7. til Raumo. — *Lillian* afg. Svartvik 29.7. til Caen. — *Anna Lau* afg. Sfax ca. 1.8. til Finland. — *Inger Lau* pass. Sydney NS 28.7. paa Vej til Philadelphia. — *Nerma Lau* afg. Nørre Sundby ca. 31.7. til Polen. — *Katja Lau* ank. Velsen ca. 31.7. — *Hedda Lau* afg. Frederikshavn ca. 2.8. til Rouen. — *Nancy Lau* afg. Polen ca. 31.7. til Danmark. — *Ninna Lau* afg. Gdansk ca. 31.7. til Danmark.

### Myren

*Asbjørn* ank. Odessa 24.7. — *Astrid* ank. Kotka 21.7. — *Birthe* ank. Gdynia 27.7. — *Chr. Sass* afg. Venedig 24.7. — *Clara* afg. Hamburg 26.7. — *Stal* ank. Rouen 26.7.

### Navitas

*Navitas* lossere i Calais. Forv. afg. 31.7. til Emden.

### Norden

*Nordfarer* ank. Bahia Blanca 29.7. — *Nordkap* afg. Baltimore 26.7. til Danmark. — *Nordkyn* ank. Kalundborg 25.7.

### Orient

*Astoria* afg. New York 21.7. til Rio de Janeiro. — *Westralia* ank. Genoa 26.7.

### Vendila

*Svend Pii* afg. Kbhvn. 30.7. til Luleå.

### Ø. K.

*Annam* afg. Shanghai 28.7. til Port Pirie (Australien). — *Asia* afg. Baltimore 21.7. til Aarhus, forv. ankomme 7.-8.8. — *Erria* ank. Nakskov 28.7. — *Falstria* pass. Cape Wrath 29.7. til Kbhvn., forv. ankomme 31.7. — *Fionia* pass. Ushant 29.7. til Antwerpen. — *India* pass. Lizard Head 22.7. til Hampton Roads. — *Java* afg. Balboa 22.7. til Corinto. — *Jutlandia* ank. New York 24.7. — *Kina* ank. Singapore 26.7. — *Korea* ank. Kohsichang 20.7. — *Lalandia* ank. Oslo 28.7. — *Malacca* afg. Colombo 29.7. til Aden. — *Manchuria* pass. Minikoi 28.7. til Singapore. — *Meonia* i Nakskov. — *Mongolia* afg. Antwerpen 29.7. til Rotterdam. — *Selandia* afg. Bangkok 27.7. til Saigon.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. B. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33, KØBENHAVN K

Abonnement

Udlandet Kr. 24,00 pr. Aar

Redaktør:

KAY JUNGEBSEN

Telefon Central 17030

samt paa alle Postkontorer

# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

NYBYGNINGER

SKIBS- MASKIN- OG  
KEDELREPARATION

## Aalborg Værft A/s

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

## SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY  
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING  
STRIKEFORSIKRING

Amaliegade 33  
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

## PENSIONS FORSIKRINGS ANSTALTEN A/s



HAMMERENSGADE 6  
KØBENHAVN K. - C. 7809

REDERI, OG HANDELSSSELSKABET

## MONTANA A/s

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K  
Telefon: 9246

Telegramadr.:  
MONTANAKUL

## DANSKE LLOYD

Holmens Kanal 42



Viking  
Kompasser  
Viking  
Loddemaskiner  
Chronometre  
Sekstanter  
Marinekikkerter

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

## CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. LEITH. GRANTON.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

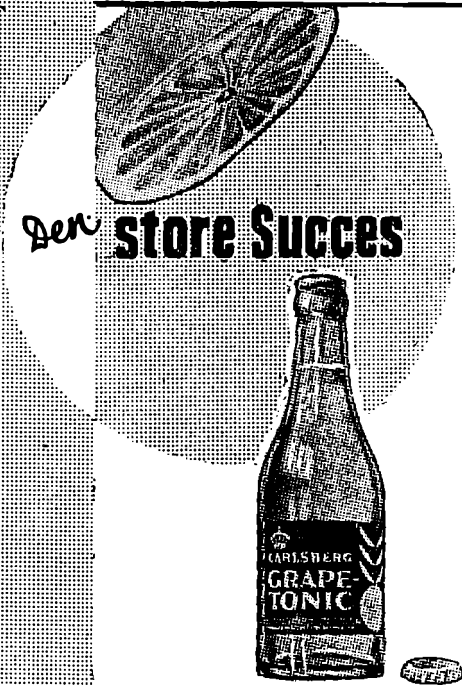
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



## NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV • DANMARK  
NYBYGNINGER  
OG  
REPARATIONER

Beddinger for Skibe Indtil 520' Længde  
Flydedok » » » 14500 Tons D.W.  
Ophalerbedding » » » 800 » »  
Telegram-Adr.: »SKIBSVÆRFT«. Telefon: STAT 3.



Den store Succes

## CARLSBERG GRAPE-TONIC



Tegn Deres  
Forsikringer  
i

## SKANDINAVIA

Kongens Nytorv 6, København K.  
Telefon Central 9316

### Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

By:	Telegramsadresse:	
Aarhus	Aarhus Stevedore Compagni Direktor L. Mikkelsen Foreningens Formand Mammen & Drescher Direktor Math. Møller Næstformand og Kasserer	Laboré Spedition
Nyborg	Hans Brandt Medlem af Bestyrelsen Stevedorekompagniet	Dispatch
København	Hassing & Drescher Stevedore-Kompagniet A/S Einar Sørensen S. J. Sørensen Søren Andersen Jørgen Schultz Arbejdsgivernes Stevedore-Kontor Holger Jørgensen Skjold Andersen København — — — Københavns Stevedore Comp. Julius Nielsen's Stevedoreforretning A/S	Stevedoring Schultz Oldstevedore
Nakskov	Halfdan Rasmussen	Andrea
Nyborg	Henrik Basballe	Basballe
N. Sundby	Henry Petersen	
Odense	Simonsen og Møller	
Randers	S. Christoffersen & Co.	
Vejle	Vejle Stevedoreforretning v. Kaptajn Thygesen	

## DANSKE HAVNE

## KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Langelinnekajen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværker 6,9 m, i Gasværkshavnen 8,2 m. Ved Enghave Brygge 6,8 m, ved Teglbølmen 7 m og i Teglværkshavnen fra 6—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,8—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Register-tonnagen + 12 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevæsenets Bolværker (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 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. 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 Lemping af Ladning, for at skifte Mandskab, landsætte syge og døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vinddrivere samt Fartøjer, der udelukkende paa Grund af Havari anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejs. Ingen Lodsvang. Lodspenge betales efter Skibets Brutto-tonnage, Dybgaende og den Distance, der lodsos 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 en efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet). Toldhavnen. Tørdokke for Skibe op til ca. 188 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 13,600 Tons, Ophalingsbedding, 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 25 Tons samt 2 private, faste Kraner (Burmeister & Wain) til Løft indtil 100 Tons. Frihavnen. 7 Dampkraner til Løft indtil 8 Tons, 2 faste Kraner til Løft af 5 Tons og 42 bevægelige, elektriske Kraner til Løft af indtil 8 Tons. Moderne Kornloseapparater og moderne Fryserum. Vandforsyning ved Bolværk. Jernbane langs Kajerne

## ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande: I det 200 m brede uddybede Lob over Graadybsbarren er der i fuld Bredde 7,5 m og i Fyrlinien 8,0 m, i Dokhavnen 8,0 m og paa Sluse-tærskelen 5,6 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,6—8,8 m, i Fløskerbhavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,8 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bejer, Lys- og Fløjtetønder og flere Fyrlinier. — Havnsafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodsvang. Lodspenge efter Dybgaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed, Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m<sup>3</sup>. — Losning og Læstning: Losning og Læstning besørger af herværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fløskerbhavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttetænde. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbedding for Fartøjer paa indtil 600 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Fritager ved Toldboden.

## FAABORG

Indsejlingsløbet 6,8 m. I Yderhavnen 6,8 m, i Inderhavnen 8 m. Havnsafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 80 Øre for Indg., 80 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodsvang. Vand: Dampskibe u. 800 R.T. 12 Kr., over 800 — 20 Kr. Sejlskibe 20—50 T. 2 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 8 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. Havnspenge pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sejlfartøjer, reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1941, Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m<sup>3</sup>. Losning og Læstning foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Tørdokker indtil 95,7 Meters Længde, 2 Flydedokker med indtil 3900 Tons Bæreevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

## HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,8 til 7,8 m. Havnspenge (pr. N.R.T.) er for udenbys, maskindrevne Fartøjer: 25 Øre for Indg. og 25 Øre for Udg., for alle andre udenbys Fartøjer: 20 Øre for Indg. og 20 Øre for Udg. Reducerede Afgifter for reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Lodsor ved Havnen og i Fyrskibet »Lappegrunde«. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastpenge: 4 Øre pr. N.R.T., Ballast ca. 5 Kr. pr. m<sup>3</sup>. Vand: i Havnen 1,75 à 2,00 Kr., paa Reden 4,00, alt pr. m<sup>3</sup>. Losning og Læstning til faste Takster. 2 af Svitzers Bjergningedampere er stationeret i Havnen. 3 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 8 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. Moderne Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt, 2 Tørdokker indtil 115 m Længde. Kraner til 80 T. Løfteevne.

## HORSSENS

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

## NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 løb. m. Bolværk til større Skibe (5,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejlingen gunstig. Farvandet stærkt belyst. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havnsafgifter pr. Reg.-Ton: Sejlsk. 24 Øre, Sejlsk. med Hjelpekruer 33 Øre. Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Varsafgift: Moderat. Bugseridamp, uforuds. Ingen Lodsaft., naar Lods ikke benyttes; levrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Loan. og Lastn. besørger hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Køhalingssplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

## RUDKJØBING

Indsejlingsløbet Nord for Havnen 5 m. Syd fra 8,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havnsafg.: Fartøjer forsynet med Maskinkraft over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 30 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 12 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lodsvang uden ved Bugsering (se Lods.). Bugsering faste billige Takster. Vand til Skibsbrug 3 Øre pr. R.-T., til Maskinbrug 2,50 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slinger benyttes. Losnings- og Læstningsomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibsmølle. Ophalingsbedding til Skibe indtil 275 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.



# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 31

FREDAG 9. AUGUST 1946

53. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### DEN NYE STOREBÆLTSFÆRGE

**O**nsdag d. 7. August kunde Burmeister & Wain søsætte den nye Storebæltsfærge til D.S.B., som løb elegant af Stabelen i Overværelse af bl. a. Minister Elgaard og en Række højtstaaende Embedsmænd indenfor Statsbanernes Trafik- og Søfartsafdelinger.

Den nye Færge, der fik Navnet *Fyn*, er en kombineret Jernbane-, Bil- og Passagerfærge, der kan medtage ca. 1500 Passagerer. Den er bygget til Bureau Veritas' Klasse og har følgende Dimensioner:

Længde i Vandlinie 103,500 Meter, Bredde paa Spant 17,210 Meter, Sidehøjde 6,365 Meter.

Maskineriet bestaar af to sekscylindrede Hoved-Dieselmotorer af B. & W.'s totakts, enkeltvirkende Type med 500 mm Cylinderdiameter og 900 mm Slaglængde, og disse Motorer, der kan udvikle ca. 5450 I.H.K. ved ca. 165 Omdrejninger pr. Minut, vil være i Stand til at give Færgen en Fart af ca. 16½ Knob.

Naar Færgen bliver færdig, vil den være ikke blot en værdifuld Forøgelse af Færgeflaaden paa Storebælt men vil ogsaa frembyde et stolt Syn med sit moderne kompakte Udseende, og særlig bemærkelsesværdig er Udformningen af Forstævnen, som forsynes med en opklappelig Bovport; endvidere faar Færgen moderne Krydserhæk.

Den nye Færge vil naturligvis blive udstyret efter moderne Principper, og det gælder selvfølgelig først og fremmest Skibets Indretning for Passagertrafik, men ogsaa alt Skibsudstyr saasom elektriske Spil og Styremaskine, Radiotelegraf, Pejlcapparat, Ekkolod o. s. v.

### NY ATLANTERHAVSKONFERENCE

**15** større Rederier, der deltager i Farten paa Nordatlanten er blevet enige om at oprette en ny Atlanterhavskonference med Bemyndigelse til at fastsætte Minimumsrater for Passagertrafikken mellem U.S.A.'s Atlanterhavs- og Golfhavne og en Række europæiske Havne strækkende sig fra Nord-europa til Middelhavet og Sortehavet samt Havne i Marokko og paa Madeira og Azorerne.

Deltagere i denne Overenskomst er American Export Lines, American President Lines, Anchor Line, Canadian Pacific, Cunard, White Star, Donaldson Atlantic Line, Franske Atlanterhavslinie, Norske Atlanterhavslinie, Svenske Atlanterhavslinie, Furness, Withy & Co., Gdynia-Amerika Linien, America Scantic Line, Holland-Amerika Linien, United States Lines Company samt fra dansk Side Østasiatisk Kompagni.

### DECCA I OPMAALINGENS TJENESTE

**D**et danske Søkortarkiv har afsluttet Kontrakt med The Decca Navigation Co. Ltd. i London om Levering af en Række Decca-Stationer, der skal anvendes ved Søopmaalingen omkring Grønland. Stationerne og deres Tilbehør skal konstrueres saaledes, at man let kan transportere dem fra Sted til Sted og sætte dem i Land paa den vanskeligst tilgængelige grønlandske Kyst. Fra hver Station oprettet

i Land vil man kunne opmaale mellem 50,000 og 75,000 miles<sup>2</sup>, før Stationerne maa flyttes til næste Plads, og det menes, at man ved Hjælp af Decca-Stationerne vil kunne udføre 100 Aars Opmaalingsarbejde paa Grønland i mindre end ti Aar.

### M.S. TUNIS

**D**et Forenede Dampskibs-Selskabs Motorskib *Tunis* kom d. 1. August til København. Det var første Gang i mere end 6 Aar, at Skibet kom til dansk Havn. Den 9. April 1940 var *Tunis* paa Rejse mellem København og Nordamerika. Da Skibets Fører, Kaptajn Østerlund, gennem Radioen erfarede Begivenhederne herhjemme, søgte han til amerikansk Havn.

*Tunis* blev senere overtaget af den amerikanske Marine, og er først nu naaet hjem. Besætningen blev dog afløst saa hurtigt som muligt, saaledes at den kunde vende hjem til en haardt-tiltrængt Ferie.

Skibet skal nu sættes ind i Selskabets Middelhavs-fart.

### AARHUS HAVN

**I** Anledning af Københavns Havns fungerende Havnedirektørs Udtalelser i Statsradiofoniens aktuelle Kvarter den 29. Juli d. A., ønsker Aarhus Havneudvalg at gøre opmærksom paa, at Aarhus Havn kan tage Skibe med samme Dybgaaende som Københavns Havn, idet den har ca. ½ km Kaj med 10 m Vanddybde, som i Modsætning til, hvad der er Tilfældet med 10 m-Kajen i København, er forsynet med Jernbanespor og moderne Stykgodskraner. I Havnen findes desuden for Tiden ca. 7000 Kvadratmeter ledig Pakhusplads, og der er ingen Vanskeligheder med Hensyn til Arbejdskraft, hvorfor Aarhus Havn for Tiden har en betydelig uudnyttet Kapacitet.

### FÆRØFARTEN

**I**kke alene Marinen, men ogsaa Fyr- og Vagervæsenet er traadt hjælpende til i Færø-Farten, der er blevet saa haardt trængt efter *Tjaldurs* Forlis. Fyr-Inspektionsskibet *Argus* har været paa Inspektionsrejse rundt om til de færøske Fyr, og det havde 18 Passagerer med tilbage, da det d. 6. August kom hjem til København.

### FISKEKUTTERE TIL RUSLAND

**F**oreningen af danske Skibs- og Baadebyggere har holdt Kongres i Aalborg med Deltagelse af ca. 100 Repræsentanter fra hele Landet samt Repræsentanter for de tilsvarende Foreninger i Norge og Sverige. Formanden, Skibsbygmester S. Larsen, Nykøbing Mors, aflagde Beretning og fremsatte herunder Kritik af Priskontrolraadet i Anledning af de Tilbagebetalinger, som har ramt nogle af Medlemmerne, og som, hævdede Formanden, vil bevirke, at enkelte Medlemmer nødsages til at nedlægge deres Forretninger. Formanden omtalte desuden Leveringen til Rusland af Fiskefartøjer ifølge den dansk-russiske Handelsaftale.

I denne Forbindelse oplyste Ministersekretær Arup,

som var til Stede, at Russerne ønsker at faa 60 Kuttere paa hver 80 Tons bygget paa danske Værfter. Russerne skal levere de fleste Materialer, bl. a. Egetræ, og der skal træffes nærmere Aftale om, hvilke Værfter, der kan paatage sig Arbejdet, samt om Priserne. Ministersekretæren erklærede, at Danmark havde store Muligheder for at skabe et stort Marked i Rusland for danske Fiskerfartøjer.

#### SKIBSSALGSMARKEDET

Firmaet Otto Danielsen, København, meddeler: Der har i nogen Tid været ført Forhandlinger herhjemme om Købet for fremmed Regning af en ca. 5000 Tons d.w. Damper, og disse Forhandlinger er nu resulteret i Salget af s.s. *Danbelt*, ca. 5,200 Tons d.w. bygget af Burmeister & Wain i 1945 og udstyret med Turbo Compound Maskineri, til en bulgarsk Køber. Flagskiftningen og Afleveringen vil finde Sted i Slutningen af denne Maaned i en dansk Havn.

Samme bulgarske Køber har ogsaa købt det norske Dampskib *Vindeggen* paa ca. 7235 Tons d.w. bygget i Sunderland i 1946. Skibet skal afleveres til sin nye Ejer ved Udløbet af et Time-Charter, i hvilket det er engageret i Øjeblikket. Forhandlinger om Købet af et tredje Skib er i Gang, men dermed er det øjeblikkelige Behov fra bulgarsk Side i hvert Fald foreløbigt dækket.

Den norske Damper *Vesla*, ca. 1785 Tons d.w. bygget i Bergen 1913 er købt til Danmark, forudsat at Indførselstilladelse kan opnaas. Skibet har netop gennemgaaet Klasse, Reparation og Modernisering i Bergen.

Der er mange danske Købere fremme paa Skibssalgsmarkedet, og visse Forhandlinger finder Sted, men den store Mangel paa fremmed Valuta gør det meget vanskeligt at erhverve Tonnage udefra.

En af de sidste Dages Sensationer paa Skibssalgsmarkedet har utvivlsomt været Salget af Hillers tidligere *Lystyacht Grille*, der efter engelske Meddelelser er blevet solgt af det engelske Admiralitet til Teatermagnaten Harry Buxton for 68,000 Pd. Sterl. og omdøbt til *Winston Churchill*. Skibet vil nu blive indrettet som flydende Hotel. I Begyndelsen af September vil der kunne gaa Gæster om Bord i Skibet, der bliver meget luksuøst indrettet med Balsal og Biograf. Til Ombygningen agter Buxton, efter hvad han selv oplyser, at anvende ialt 111,000 Pd. Sterl.

#### VERDENSHANDELENS NYORGANISERING

I Laaneoverenskomsten med U. S. A. forpligtede England sig som bekendt til sammen med U.S.A. at trække Linierne op for den planlagte Verdenshandelskonference, der skal have til Opgave at skabe Forudsætningerne for et udvidet, internationalt Vareudbytte. Underhandlingerne mellem de to Regeringer har nu fundet Sted, og man er endes om, at der skal afholdes to præliminære Konferencer for derved at lette den endelige Konferences Arbejde.

Den første Konference skal finde Sted i London i Oktober, og 18 Lande er indbudt hertil, nemlig Australien, Belgien-Luxemborg, Brasilien, Canada, Chile, Kina, Kuba, Czekoslovakiet, Frankrig, Holland, Indien, Libanon, Ny Zealand, Norge, Sydafrika, Rusland, England og U. S. A. Ved denne Konference vil man forsøge at faa den saakaldte World Trade Charter-Konvention endeligt udformet.

Den næste Konference skal afholdes Foraaret 1947, hvor man vil forsøge paa at faa de deltagende Stater til at gaa med til en Reduktion af Handelsbarriererne. De paa de to Konferencer truffne Beslutninger skal derpaa forelægges den endelige Konference, men hverken Stedet eller Tidspunktet for Afholdelsen af denne Konference er endnu bestemt.

Foruden de ovenfor omtalte Spørgsmaal er det

Hensigten at behandle bl. a. Kontrol med internationale Karteller, Principper for Statsindkøb af Varepartier og Regulering af de internationale Varemarkeder m. m.

#### ATLANTERHAVS-TRAFIKKEN

Atlantehavstrafikken staaer efter alle Solemærker At dømme overfor en gigantisk Opblussen til næste Aar, og Rederierne Verden over, og da ikke mindst i England, er i Øjeblikket ihærdigt i Gang med at træffe Forberedelser til at kunne betjene de mange Passagerer, man venter vil ønske at komme »over Dammen«.

Den andet Sted i Bladet omtalte Oprettelse af en ny Atlanterhavs-Konference maa ses som et Led i Rederiernes Bestræbelser for at undgaa en for alle Parter fordærlig indbyrdes Kamp om Passagererne, naar Trafikken for Alvor kommer i Gang paany, og Rederierne er vel netop i vore Dage mere interesserede end nogensinde tidligere i at staa sammen, fordi de nu har faaet saa alvorlig Konkurrent ogsaa i Atlanterhavsfarten i de mange Luftruter, der efterhaanden er dukket op, og som prismæssigt set synes at være saare vel i Stand til at konkurrere med den søbaarne Trafik.

Sir Percy Bates fra Cunard-Linien, hvilken Linie i Parentes bemærket vil have hele sin store Flaade fra Queen Elisabeth, der afsejler paa sin Jomfrutur d. 16. Oktober, til 15,000-Tonneren, der skal transportere de mindre kræsne Passagerer, i Gang i 1947, har meddelt, at han regner med, at Prisen for Overfarten paa 1. Klasse vil være £ 90 og for Turister paa de mindre Skibe £ 40.

De £ 90 for en Luksusrejse med »Dronningerne« synes en høj Pris ogsaa sammenlignet med Prisen for Luftrejsen New York-England, der i Øjeblikket kun ligger en Ubetydelighed højere, og som endda paatænkes nedsat i den nærmeste Fremtid (Prisen paa Flyvebilletten Sverige—U. S. A. er saaledes fra 3. August nedsat fra 795 Dollars til 477 Dollars), og fra fransk Side har man da ogsaa kommenteret Spørgsmaalet, om saa høj en Pris virkelig er berettiget, og om den i bekræftende Fald ikke vil affolke Luksusdamperne til Fordel for Luftens gigantiske Linere.

»Dronningernes Luksuspassagerer«, skriver den franske Redaktør M. René Moreux, »hører netop til den Klasse Mennesker, som Luftfarten kalder paa. I Dag er Prisen for Luftrejsen London—New York 375 Dollars eller kun 15 Dollars mere end for Sørejsen, en Forskel, der absolut intet betyder for saa velbeslaaede Passagerer, der her er Tale om, men selv denne Forskel vil ikke eksistere til Efteraaret, fordi Luftfartsselskaberne paatænker at sænke Prisen til 325 Dollars, hvorved Sørejsen vil blive 35 Dollars dyrere end Luftrejsen. Der hører ikke megen Fantasi for at forestille sig, at under disse Omstændigheder vil Cunard-Liniens Luksuskahytter staa gabende tomme, og det vil blive bevist, at Skibet kun kan klare sig i Konkurrencen gennem større Komfort, større Sikkerhed og lavere Priser.«

M. René Moreux skriver videre, at efter hans Mening maa Skibspriserne saa langt ned, at de kun er  $\frac{3}{4}$  af Prisen i Luften, hvad der vil sige, at Sir Percy Bates maa reducere sine £ 90 til højst £ 60. »Det er imidlertid vanskeligt at se, hvordan Cunard skal kunne klare saadan en Nedsættelse,« skriver Redaktøren videre, »og man fristes til at spørge sig selv, om Rederiet ikke er blevet slemt handicappet, fordi det har beholdt *Dronningerne*, der bygget, som de var, af Prestigehensyn for Krigen, nu vil vise sig at være altfor dyre at drive i den universelle Fattigdommens Tid, vi er kommet ind i.

Skibsfarten er jo ved at opgive de store Luksuslinere for at kunne konkurrere med Luftens Linere,

## Ugens Fragtberetning.

En af Cheferne hos Wilhelmsen har nylig fremsat en Udtalelse om sit Syn paa Fremtidsudsigterne for Fragtmarkedet og kommer til det Resultat, at han ikke vil anse det for udelukket, at der kan komme et betydeligt Fald i Fragtraterne endnu i indeværende Aar. Som Hovedårsag til dette pessimistiske Syn paa Fremtidsudsigterne anfører han det Kapitalforbrug, der har fundet Sted i de krigsførende europæiske Lande under Krigen, der medfører en katastrofal Nedgang i Købeevnen. I og for sig skulde der være Brug for alle Landes Handelsflaader i mange Aar, men som Forholdene nu ligger, vil den fremtidige økonomiske Udvikling for en stor Del bero paa i hvilket Omfang, der er Mulighed for de europæiske Lande til at skaffe sig Kredit, hvilket i Virkeligheden vil sige: Er U.S.A. parat til at gøre en virkelig Indsats for Genopbygningen i Europa. Til Trods for at Englands store Laan er gaaet i Orden og Frankrig og flere andre Lande ogsaa har opnaaet mindre Laan hos Onkel Sam, saa kan man ikke se bort fra den Mulighed, at den politiske Isolationisme, der stadig eksisterer i Staterne, paa Grund af den politiske Udvikling i Europa igen kan faa Luft under Vingerne, og paatrykke den økonomiske Indstilling over for Europas Problemer sit Stempel. Og skulde dette ske, saa er der al Grund til at tro, at Direktør Kaare Schøning faar Ret.

Endnu er der dog intet Tegn til nogen nær forestaaende Nedgang i Fragtraterne. De oversøiske Markeder er stadig meget aktive og Raterne er fuldt ud opretholdt. Transatlantisk Trade har været noget mindre aktiv, men i de to foregaaende Uger har der ogsaa været gjort meget betydelige Forretninger, saa der ligger intet foruroligende i, om Befragterne nu tager et Pusterum for at afvikle en Del af de allerede indgaaede Forretninger. Der er sluttet yderligere Tonnage fra Northern Range og Golfen til Frankrig og Italien til uforandrede Rater. For Netforretning fra Northern Range til Bordeaux/Dunkirk range noteres uforandret 26 à 27 Cents og

for lignende Forretning til Portugal indikeres omkring 29 Cents. Fra Cuba er sluttet enkelte Baade til UK. og Cont. Bordeaux/Rotterdam Range til uforandrede Rater. Korn Golfen/Triest er sluttet for UNRRA.'s Regning til \$17.10. — UNRRA. har endvidere sluttet Tonnage fra Golfen til Amsterdam eller Rotterdam til \$13.75, og der søges nu Tonnage til Bremerhafen til \$14.20 og til Vestitalien til \$16.25.

River Plate er ret stille. For UNRRA.'s Regning er sluttet to Skibe fra Necochea til Vestitalien til \$19. Til Sverige kan stadig slutes til 96/-.

Fra Pacifickysten foreligger ikke større Nyheder. Fra Nordpacific søger UNRRA. Tonnage for 4/5000 Mille Lumber til Grækenland; men der nævnes ingen Rate. Fra British Columbia til UK. eller Nordirland kan der stadig slutes Tonnage til omkring 108/- pr. Ton dw. Fra Chile søges Tonnage for Salpeter til Alexandria til 106/6d, og til Danmark til Kr. 95.

Malmraterne fra Indien til UK. og USNH. er uforandrede. Salt fra Aden til Calcutta er sluttet til 34 Rupees, og Kul fra Durban til Buenos Aires til 57/-.

De europæiske Markeder er stadig meget livlige. Middelhavsmarkederne absorberer en Masse Tonnage for Malm, Fosfat, Salt o. s. v. til uforandrede Rater. Kul fra UK. til Middelhavet ligger noget fastere, men der er ikke særlig mange Laster. I Østersømarkederne gøres ligeledes mange Forretninger og Ratetendensen er meget fast.

Der er stadig meget betydelig Efterspørgsel efter Tonnage paa Timecharterbasis. En stor engelsk Dampner er sluttet til 19/6d. for 6 Maaneder, Levering og Tilbagelevering Far East. Norsk Motorskibstonnage, ca. 8500 Ts. dw. ca. 10 Mil paa ca. 8 Ts. Olie, er fast fremme til \$5 for 12/18 Maaneder, men Befragterne er ikke særlig ivrige efter at slutte for saa lang Periode i Øjeblikket. En clean Motortanker er sluttet til engelske Befragtere for 5 Aar til 11/6d. Amerikanske Befragtere byder \$2.15 for dirty Motortonnage for 10 Aar.

fordi den husker paa, at Verdensudviklingen opfordrer til Sparsommelighed. Den administrerende Direktør for the Shaw, Savill and Albion Company, Ltd. mindede ved Søsætningen af den 15,000 Tons store Liner *Corinthic* meget træffende sine Aktionærer og paa samme Tid Alverdens Skibsredere om, at dette Skib kostede £ 1,000,000 i 1946, medens Rederiet i 1938 kunde have faaet 2 — og i 1933 endda 3 — Skibe af den samme Type for den samme Pris.

### U. S. A.-SKIBSSALG

Norge har købt 14 Handelsskibe af De forenede Staters Søfartskommission. Prisen er 10,3 Mill. Dollars, og 25 pC.t af denne Sum skal erlægges i Udbetaling. Resten skal afbetales over 20 Aar til 3½ pC.t.s Rente.

Samtidig har Frankrig købt 75 Skibe og Holland 45. En Trediedel af Frankrigs Købesum udgøres af Amerikas Erstatning for Oceandampneren *Normandie*.

### U. S. A. ANNULLERER BYGNING AF 7 LINERE

Efter hvad der meddeles fra U. S. A. har United States Maritime Commission annulleret Bygningen af syv store Passagerskibe, der skulde have været bygget af Regeringen og derefter overladt til private Rederier for Driften.

Aarsagen til, at disse Ordre er blevet annullerede, angives at være de stadig stigende Byggeomkostninger, der nu er dobbelt saa store som før Krigen.

Forevrigt vil Maritime Commissions Transaktioner

før og under Krigen i den nærmeste Fremtid blive underkastet en meget kritisk Undersøgelse i Kongressen, idet det paastaas, at private Selskaber med Kommissionens Billigelse skal have skaffet sig ganske urimelige Fortjenester i det sidste Tiaar.

### DE CANADISKE SKIBSSALG

Den canadiske Regering nedsatte for nogen Tid siden en Komite, der skulde undersøge Omkostningerne for de Skibe, der blev bygget der i Landet under Krigen og som derpaa blev drevet af det statsgaranterede Park Company. I Henhold til denne Komites Beretning kostede Park Compagniets forskellige Skibstyper fra 1,100,000 Dollars til 1,750,000 Dollars Stykket, medens Tankskibene kostede 1,900,000 Dollars og 1,100,000 Dollars. Af de 176 Skibe, der blev byggede, mistedes 8, medens 144 er blevet solgt. Det oplystes endvidere, at da Regeringen ikke havde assured siden 1889, maatte Skatteyderne bære Tabene. Tabet ved Salget af Handelsskibe af North Sands-Typen var 1,200,000 Dollars og for den canadiske Type 900,000 Dollars. Den indvundne Indtægt var højere for North Sands-Typen, fordi denne havde været længere i Brug. The War Assets Corporation har senere oplyst, at man i Maj solgte Handelsskibe for ialt 6,419,238 Dollars eller til en Gennemsnitspris af 458,517 Dollars pr. Skib. Af de 14 Handelsskibe var 11 Oliebrændere paa 10,000 Tons hver, 2 var Kulbrændere paa 10,000

Tons hver, mens 1 var en 4700 Tons Kulbrænder. Disse sidste Salg bringer det samlede Antal, som Park Company har disponeret over, op til 89, som ialt har indbragt 42,479,791 Dollars eller en Gennemsnitspris pr. Skib paa 477,300 Dollars.

Moralen af alle disse Transaktioner er, skriver The Shipping World, at Skibe, der er bygget under Krigen, maa anses for at have tjent deres Formaal, og ethvert Tab, der fremkommer gennem deres Salg, maa debiteres som Krigsomkostninger.

#### FRANSKE NYHEDER

Det franske Værft Ateliers et Chantiers de Bretagne har modtaget Ordre paa Bygningen af et Opmudringsfartøj til Suez Kanal-Selskabet. Fartøjet skal være selvbevægende og have en Lasteevne paa 2,600 Kubikmeter. Selskabet havde sin Sædvane tro indhentet Tilbud fra mange forskellige udenlandske Værfter, og det er kommet som en behagelig Overraskelse i Frankrig, at et fransk Værft har været i Stand til at sejre i Konkurrencen trods Efterkrigstidens mange Vanskeligheder.

Dubigeon Værftet i Nantes har afleveret det lille Motortankskib *Giboulée* til Compagnie des Cargos Algériens, der vil sætte Skibet ind i Vinfarten mellem Sete og Algier. Skibet hørte oprindeligt til en Serie paa seks Skibe, som Tyskerne havde bestilt til Transport af Drikkevand, men som aldrig blev færdige. Det laster 600 Tons og er udstyret med en 2-Takts, enkeltvirkende, direkte omstyrbar Sulzer Motor.

#### DIEPPE HAVN LUKKET

Det engelske Admiraltet har udsendt en Meddelelse til Skibsfarten om, at de franske Havne Dieppe og Le Tréport er blevet lukket paa Grund af Miner, samt at Ruten Dieppe-Newhaven foreløbigt er stoppet. Aarsagen til disse Foranstaltninger er, at den franske Rutebaad *Compiègne* var løbet paa en Mine i Nærheden. Skibet maatte sættes paa Land for at tættes, men er dog senere blevet bjerget. Der gik intet Menneskeliv tabt.

#### KINAS SKIBSFART

Efter kinesiske Kilder raader Kina i Dag over 560,000 Tons Skibsrum, hvoraf China Merchants Steam Navigation Company tegner sig for de 350,000 Tons, medens de resterende 210,000 Tons er fordelt paa en lang Række andre Firmaer. Paa Grund af Manglen paa Flodskibe har den kinesiske Regering imidlertid tilladt fremmede Skibe at anløbe Havne i Nanking, Wuhu, Kinkiang og Hankow ved Yangtsefloden foreløbig for et Aar. Denne Tilladelse vil dog ikke kunne skade den kinesiske Skibsfart, da de fremmede Skibe kun maa gaa direkte til Bestemmelsehavnen uden at anløbe andre Havne.

#### ALUMINIUM I SKIBSRYGGERIET

Engelske Kredse venter man, at mange Passager- og Lastskibe helt op til 10,000 Tons for Fremtiden vil blive bygget af Aluminiumlegeringer fremstillet af engelske Videnskabsmænd under Krigen. Disse nye Legeringer er meget lettere og stærkere end Staal, hvad der vil betyde, at Skibe bygget af disse Legeringer dels vil have større Lasteevne og løbe hurtigere end Staalskibe og dels vil have en længere Levetid, ligesom de ikke behøver at dokkes saa ofte som Skibe af Staal.

Ogsaa ved Krigsskibsbygningen, særlig ved Bygningen af Jagere, venter man at kunne benytte dette nye Skibsbygningsmateriale med Held, idet den opnaaede Vægtbesparelse vil kunne udnyttes til at give Fartøjet større Kampkraft.

Teknisk set skulde der ikke være noget i Vejen for at anvende Aluminium til Bygning af Skibsskrog — det har jo allerede været anvendt bl. a. i Sverige til Skibsoverbygninger m. m. — men Spørgsmaalet

er blot, om Fordelene ved at anvende dette Materiale er store nok til at opveje den mægtige Prisforskel, der er, i hvert Fald for Øjeblikket, mellem Staal og Aluminium. I Sverige koster Aluminium saaledes ca. 3,00 Kr. pr. Kilo, mens Staal koster ca. 35 Øre.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Foreningen af Havnefogeder

Foreningen af Havnefogeder i Danmark har afholdt Aarsmøde i Kalundborg. Formanden, Havnefoged S. Knudsen, Horsens, aflagde Beretning, og Kassereren, Havnefoged J. Larsen, Svendborg, forelagde Regnskabet, der godkendtes. Det vedtoges at udvide Bestyrelsen fra 4 til 5 Medlemmer. Til Æresmedlem udnævntes fhv. Havnefoged S. Simonsen, Nørresundby, og fhv. Havnefoged Th. Jacobsen, Assens. Til nyt Bestyrelsesmedlem valgtes Havnefoged Th. Klitbo, København. De øvrige Valg var General. Næste Aarsmøde afholdes i Aalborg.

### Aalborg-Ruten

Det var Hensigten, at D. F. D. S.'s daglige Rutesejlads mellem Aalborg og København skulde være ophørt fra og med 19. August, saaledes at der kun sejlede et Skib paa Ruten med Forbindelse i hver Retning hveranden Dag. Det er dog nu besluttet at fortsætte Sejladsen med daglige Ture i hver Retning, dog saaledes, at der ikke vil gaa Skib om Søndagen. Den daglige Sejlads med Ruteskibene *Aalborghus* og *København* fortsættes indtil videre, og i Fartplanen vil kun ske den Ændring, at Afgangstiderne i København og Aalborg rykkes en Time frem.

### Det nye Grønlandsskib

Det nye Træskib, som Grønlands Handel har bestilt paa Frederikssund Skibsværft, er nu saa langt fremme, at man regner med at kunne tage Skibet i Brug til næste Besejlingssejlon.

Det bliver paa mange Maader et bemærkelsesværdigt Skib, og alene i Størrelsen adskiller det sig fra de fleste. Længden er 53,7 Meter, Bredden 11,6, og den største Højde bliver 7,4 Meter. Til Bygningen er brugt ca. 2000 Egekvælv, hentet fra lige saa mange Træer rundt i danske Skove.

Grønlands Handels nye Træskib regnes for det største siden Fregatten *Jylland*. Det har samme Længde, men er tre Fod bredere end *Gertrud Rask*, og er forøvrigt bygget efter en speciel Type, som Grønlands Styrelse har udarbejdet Udkast til.

Mest interessant er det, at det nye Skibs Fremdrivningsmiddel er diesel-elektrisk.

### Ny Udsættelse i Sagen om »Ebba«s Forlis

Sagen om det danske Motorskib *Ebba's* Forlis i Vænrn i November i Fjor behandledes d. 5. August af Gøteborgs Raadhusret. Anklagemyndigheden har rejst Tiltale mod Kaptajnen paa Asgersund-Damperen *Wettern I* for Forvoldelse af tre Personers Død. *Ebba* var i den stærke Storm kommet i Drift og drev paa nogle Skær, hvor Skibet forliste. Kaptajnen, hans Hustru og en Jungmand omkom.

Jævnsides med Tiltalespørgsmaalet behandledes en Sag om Skadeserstatning, hvorunder bl. a. det danske Rederi forlangte 15,000 Kr. i Erstatning af Asgersunds Dampskibs-Aktieselskab for det forliste Skib.

Der blev protesteret mod saavel Tiltalen som Skadeserstatningen, og Kaptajnen paa *Wettern* lagde hele Skylden over paa *Ebba*, hvis Kaptajn ikke traf de Navigeringsforanstaltninger, som han burde, under Stormen. Sagen udsattes til 9. September.

### s.s. Odin

Der afholdtes forleden Dag i Sø- og Handelsretten Søforhør i Anledning af de fire K'ers Damper *Odins* Forlis i Køge Bugt efter Kollision med Vraget af Det Forenedes Engelskbaad *Esbjerg*.

*Odins* Fører, Kaptajn Fabricius Hansen udtalte, at han ikke var klar over, at det drejede sig om Vraget af *Esbjerg*, idet der i Efterretninger for Søfarende var anført, at *Esbjerg* var fjernet fra sin oprindelige Position uden Angivelse af ny Position. Han forklarede videre, at der saas 4—5 Ankerlignere, og at han havde sat Kursen ned mellem de to sydligste, der laa ca. 600 Meter fra hinanden i Tvangsruuten.

Svitzers Bjærgningsinspektør, Kaptajn Fage Petersen, oplyste, at Vraget var fjernet ca. 10 Sømil fra sin oprindelige Position, og det havde ligget paa sin nye Plads i fjorten Dage.

Marineministeriets Repræsentant, Orlogskaptajn Legind, udtalte, at det er forbudt at ankre op i Tvangsruuten, og det maa staa klart om Bord i forbi passerende Skibe, at der er noget galt paa Færde, naar saa mange Skibe ligger opankret.

**Svenske Skibskøb**

Rederiaktiebolaget »Svea« i Stockholm har af et græsk Rederi købt fem mindre Tankskibe, som nu er paa Vej til Malmø, hvor de skal ombygges. Skibene var under Krigen bygget til Invasionsflaaden.

**PERSONALIA****25 Aars Jubilæum**

Tirsdag den 6. August kunde Maskinmester V. E. Dam fejre et sjældent Jubilæum, idet han da gennem 25 Aar havde været Maskinchef i Ø. K.

**60 Aar**

Tidligere Fører i J. Lauritzens Rederi, Kaptajn S. P. Sørensen fylder den 13. August 60 Aar. Kaptajn Sørensen gik i Land 1935 som Fører af s.s. *Inger*.

**50 Aar**

Fører i J. Lauritzens Rederi, Kaptajn A. K. Knudsen fylder den 11. August 50 Aar. Kaptajn Knudsen er for Tiden hjemme paa Fanø.

**Søværnet**

Orlogskaptajn *Auge Gottlieb Topsøe-Jensen*, R. af D., udnævnes til Kommandørkaptajn.

Kaptajnløjtnant *Poul Zigler* til Orlogskaptajn, fra den 1. August d. A. at regne.

**Lodsvæsenet**

Lods C. Andersen, Svendborg, er fra 1. Oktober udnævnt til Lodsformand ved Svendborg Lodseri.

**Positionsliste pr. 6. Aug. 1946****D. F. D. S.**

*Alabama* afg. Alexandria 22.7. til Danmark, pass. Gibraltar 31.7. — *Argentina* afg. Kbhvn. 6.8. til New York. — *Arizona* i Dok i Kbhvn. til ca. 1.9. — *Bolivia* ank. New York 3.8., derfra ca. 7.-8.8. til Oslo, Kbhvn. og Gdynia. — *Brasilien* afg. Lissabon 1.8. til Alexandria. — *Brynhild* i Dok i Helsingør siden 17.12, afg. forv. 6.8. til Kbhvn., fra Kbhvn. forv. 8.8. til Antwerpen/Danmark. — *Delaware* ank. Kbhvn. 3.8., herfra ca. 7.-8.8. til Odense, derfra ca. 12.-13.8. til Fr.havn for Dokning. — *Dronning Alexandrine* afg. Thorshavn 5.8. til Kbhvn. — *Egholm* ank. Tunis 5.8., derfra ca. 6.8. til Marseille og Genua. — *Florida* afg. Bremen 29.7., ventes ank. New York ca. 10.8. — *Frigga* ank. Kbhvn. 30.7., derefter i Dok i Fr.havn fra 13.-20.8. — *Georgia* ank. New York 28.7. derfra til Gdansk og Kbhvn. — *Huldan* afg. Swansea 31.7. til Kbhvn./Sønderborg, ventes til Kbhvn. 6.8. — *Harald* afg. Liverpool 2.8. til Kbhvn./Randers/Aalborg. — *Hebe* afg. Aarhus 3.8. til Leith, derfra til Kbhvn. — *Hindsholm* afg. fra Aalborg ca. 7.8. til Manchester. — *Hjortholm* ank. Kbhvn. 31.7., udsløst ca. 6.8., derefter i Dok i Helsingør. — *Hroar* ank. Kbhvn. 5.8., herfra 7.8. til Odense, derfra 8.8., fra Aalborg 9.8. til Hull. — *Ivar* ank. Kbhvn. 4.8., herfra ca. 8.8. til Antwerpen og Levanten. — *J. C. Jacobsen* ank. Kbhvn. 18.7., afg. 6.8. til Hull, fra Hull ca. 14.8. til Kbhvn. — *Jolantha* afg. Christianssand 5.8. nordover. — *Katholm* ank. Antwerpen 4.8., afg. ca. 9.8. til Middelfart/Kbhvn./Aarhus og Odense. — *Kentucky* ank. Kbhvn. 4.8., afg. ca. 12.8. til Liverpool. — *Knud* afg. Aarhus 2. Aug. til Liverpool/Cardiff/Newport/Swansea-Kbhvn./Odense. — *Louisiana* afg. Montevideo 30.7. via Las Palmas til Kbhvn. — *Maine* afg. New York 25.7., forv. ank. Oslo 6.8., ventes til Kbhvn. 7.8., derfra til Gdansk og Odense. — *Margrethe* forv. ank. London 5.8., derfra til Kbhvn. — *Marocco* ank. Barcelona 3.8., derfra ca. 6.8. til Valencia/Cartagena og Lissabon. — *Paraguay* forv. ank. Porto Alegre 6.8., derfra til Rio Grande, Paranagua, Bahia og Pernambuco. — *Rota* fra Esbjerg hver Fredag, fra Grimsby hver Tirsdag. — *Saga* ank. Kbhvn. 2.8., afg. ca. 12.8. til London og Hull. — *Skjold* ank. Kbhvn. 20.7. — *Svanholm* afg. Kbhvn. 3.8. til London, derfra ca. 14.8. til Kbhvn. — *Taarnholm* afg. Odense 2.8. til Manchester/Kbhvn./Aarhus/Aalborg. — *Texas* afg. Alexandria 2.8. til Antwerpen og Danmark. — *Thyra* afg.

Aalborg 2.8. til Newcastle. — *Tomsk* ank. Kbhvn. 1.8. — *Tula* ank. Kbhvn. 20.7., afg. ca. 6.8. til Antwerpen, derfra ca. 12.8. til Rotterdam og Kbhvn. — *Tunis* ank. Helsingør 6.8. for Dokning. — *Uffe* afg. Antwerpen 3.8. til Kbhvn./Aalborg/Randers/Horsens/Kolding. — *Uruguay* ank. Antwerpen 5.8., afg. ca. 6.8. til Kbhvn. og Aarhus. — *Virginia* ank. Svendborg 4.8., derfra ca. 8.8. antagelig til Korsør og Holbæk.

**Dannebrog**

*Dansborg* ank. Kbhvn. (Dok) 4.8., derefter U. S. A./Danmark. — *Ellensborg* ank. Kbhvn. 31.7., laster for Nakskov. — *Frederiksborg* af. Cardiff til Bona. — *Lilleborg* ank. Svendborg (Dok) 26.7. — *Nordborg* afg. Luleå 31.7. til Hamburg. — *Silkeborg* afg. Randers 2.8. til Luleå. — *Skodsborg* afg. Svendborg (Dok) 3.8. til Gdynia Red f. O. — *Søborg* ank. Frederikshavn (Dok) 27.6. — *Taarnborg* afg. Hargshamn 3.8. til Antwerpen. — *Uranienborg* ank. Emden 4.8., laster for Danmark. — *Ørneborg* ank. Odense 5.8., derefter Luleå/Hamburg.

**Det Dansk-Franske D/S.**

*Blekinge* afg. Immingham 3.8. til Bourgas. — *Bornholm* forv. afg. Helsingør 10.8. — *Holland* ank. Birkenhead 5.8. — *Skaane* ank. Svendborg Værft 21.7. — *Slesvig* i engelsk Tjeneste i Singapore.

**Det Danske Kulkompagni**

*Ivan Kondrup* lossers i Norresundby. — *Wm. Th. Malling* laster i Luleå.

**J. Lauritzen**

*Indian Reefer* ank. Dublin 5.8., derefter Rio. — *Argentinean Reefer* ank. Antwerpen 1.8., derefter Brasilien. — *African Reefer* pass. Cristobal 5.8. til Vestitalien. — *Karla Dan* ank. Havana 5.8. paa Vej til New York. — *Lotta Dan* ank. New York 5.8. — *Laila Dan* afg. Cristobal 4.8. til New York. — *Jutta Dan* ank. Valparaiso 27.7. — *Selma Dan* ank. Valparaiso 30.7., derefter Talcahuano. — *Randa* afg. New York 30.7. til Chile. — *Ulla* ank. Wasa 5.8., derefter Toppila. — *Laura Dan* afg. Lindholm pier 6.8. til Polen. — *Maria Dan* afg. Norfolk ca. 13.-14.8. til Newport News. — *Linda Dan* ank. Lissabon 6.8., derefter Kirkcaldy. — *Jelva Lau* afg. Raumo ca. 7.8. til Rochester. — *Lilian* ank. Caen ca. 7.8. — *Anna Lau* afg. Sfax 4.8. til Yxpila. — *Inger Lau* ank. Philadelphia 2.8., derefter til Grønland. — *Nerma Lau* ank. Gdansk 3.8., laster til Nakskov. — *Katja Lau* ank. Emden 6.8., laster til Danmark. — *Hedda Lau* afg. Frederikshamn 3.8. til Rouen. — *Nancy Lau* afg. Aabenraa 7.8. til Polen. — *Ninna Lau* ank. Kbhvn. 4.8., derefter til Bandholm.

**Myren**

*Asbjørn* ank. Odessa 24.7. — *Astrid* afg. Kotka 1.8. — *Birthe* afg. Aalborg 6.8. — *Chr. Sass* afg. Safi 3.8. — *Clara* ank. Kemi 1.8. — *Stal* ank. Amsterdam 5.8.

**Navitas**

*Navitas* forv. ank. Kbhvn. 8.8.

**Norden**

*Nordfarer* ank. Bahia Blanca 29.7. — *Nordkap* afg. Baltimore 26.7. til Danmark. — *Nordkyn* afg. Kalundborg 4.8.

**Orient**

*Astoria* afg. New York 21.7. til Rio de Janeiro. — *Westralia* afg. Genoa 1.8., ank. Piræus 5.8.

**Vendilla**

*Svend Pii* afg. Luleå 5.8.

**Ø. K.**

*Annam* afg. Manila 3.8. til Port Pirie (Australien). — *Asia* pass. Rockall 3.8. til Aarhus, forv. ank. 7.8. — *Erria* i Nakskov. — *Falstria* ank. Gdynia 3.8. — *Fionia* ank. Kbhvn. 6.8. — *India* afg. Norfolk 5.8. til Danmark. — *Java* afg. San Jose (Guatemala) 30.7. til Los Angeles. — *Jutulandia* ank. New York 24.7. — *Kina* afg. Singapore 1.8. til Manila. — *Korea* afg. Hongkong 6.8. til Vancouver. — *Lalandia* afg. Oslo 5.8. til Capetown. — *Malacca* afg. Colombo 29.7. til Aden. — *Manchuria* ank. Singapore 2.8. — *Meonia* i Nakskov. — *Mongolia* ank. Aarhus 3.8. — *Selandia* ank. 5.8. til Singapore.

**DANSK SØFARTS TIDENDE**

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. RGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K

Abonnement

Udlandet Kr. 24,00 pr. Aar

Redaktør:

KAY JUNGEBSEN

Telefon Central 17030

samt paa alle Postkontorer

# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

## ODENSE STAALSKIBSVÆRFT A/s

(Odense Steel Shipyard Ltd. A/s.)

TELEGR. STAALVÆRFT

TELF. ODENSE 1859

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 (2 LIN.) STATSTELEFON 21

## A/s SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Nybygning og Reparationer.

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

» 2. » » » » 1000 » » » »

NYBYGNINGER

SKIBS- MASKIN- OG

KEDELREPARATION

## Aalborg Værft A/s

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9



Viking  
Kompasser  
Viking  
Loddemaskiner  
Chronometre  
Sekstanter  
Marinekikkerter

Indehavere  
**SØLVER & SVARRER**  
Norsk statsant. Kompassrettere  
Forlang Ul. Katalog

**P**ENSIONS  
**F**ORSIKRINGS  
**A**NSTALTEN A/s



HAMMERENSGADE 6  
KØBENHAVN K. - C. 7809

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

## MONTANA A/s

IMPORT AF: KUL - KOKS - CINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K  
Telefon : 9246

Telegramadr.:  
MONTANAKUL



Brug  
**INTERNATIONAL**  
Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDE  
INTERNATIONAL FARVEFABRIK A/S

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

## AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

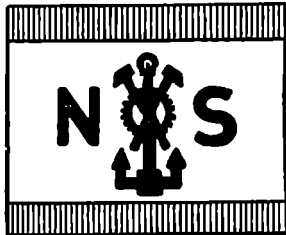
LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

## NORDHAVNS-VÆRFTET A/s

KØBENHAVN

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART



## NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV ♦ DANMARK  
NYBYGNINGER  
OG  
REPARATIONER

♦  
Beddinger for Skibe Indtil 520' Længde  
Flydedok > > > 14500 Tons D.W.  
Ophalerbedding > > 800 > >  
Telegram-Adr.: »SKIBSVÆRFT«. Telefon: STAT 3.

Den store Succes

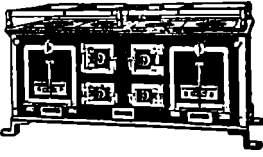
CARLSBERG  
GRAPE-TONIC



Tegn Deres  
Forsikringer  
i  
**SKANDINAVIA**  
Kongens Nytorv 6, København K.  
Telefon Central 9316




**BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S**  
 HOLMBLADSGADE 47  
 KØBENHAVN S.  
*Kabys = Komfurer  
 til Kul og Olie*  
 Forlang Katalog Tit. C. 1630



A/S  
**EM. Z. SVITZERS BJERGNINGS ENTREPRISE**  
 KVÆSTHUSGADE 1, KØBENHAVN K  
 TELEFON CENTRAL 5195  
 UDENFOR KONTORTID CENTRAL 5195 A  
 TELEGRAMADRESSE: SVITZERSALVAGE

Dampskibsaktieselskabet  
**„Progress“**  
 Kalvebod Brygge 4  
 København



Telegr.-Adr. »Marlusone»      Telefon Central 12057

### DANSKE SKIBSMÆGLERE

ASSENS

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

KOLDING

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

BANDHOLM

**ALFR. HOVMAND**  
 SKIBSMÆGLER  
**BANDHOLM**  
 Telefoner 11 & 41      Telegram-Adresse: »HOVMAND«

MARIAGER

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

FAABORG

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

NAKSKOV

**CASPER ANDRÉA'S EFTFLG.**  
 VED  
 HALFDAN RASMUSSEN  
 STATS-AUT. SKIBSMÆGLER  
**NAKSKOV**  
 RIGSTELEFON NR. 7  
 TELEØR.-ADR.: „ANDRÉA“      TELEFON NR. 108, 408 & 818

HOBRO

**CHR. RØRHOLM**  
 EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**HOBRO**  
 TELEFON 618      TELEGR. „RØRHOLM, HOBRO“

SVENDBORG

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

KALUNDBORG

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

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



# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 32

FREDAG 16. AUGUST 1946

53. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### DE SKANDINAVISKE HANDELSFLAADER

Ifølge Norsk Veritas' Oplysninger havde den norske Handelsflaade i det første Halvaar af 1946 haft en Nettotilgang paa 59 Skibe med ialt 31.000 Br. Tons. Af nybygget Tonnage er der tilkommet 23 Skibe paa tilsammen 17.394 Br. Tons, heraf 2 Dampskibe bygget i Udlandet (1 i Sverige og 1 i U.K.). Af de i Norge byggede Skibe er der 1 Damptankskib paa 5.242 Br. Tons. Fra Udlandet er der indkøbt 67 Skibe paa ialt 68.000 Br. Tons, heraf 7 Damptankskibe paa ialt 43.900 Br. Tons. Der forliste ialt 6 Skibe med ialt 4.979 Br. Tons, hvoraf 3 paa ialt 4.410 Br. Tons blev minesprængt, mens 25 Skibe paa ialt 49.413 Br. Tons blev solgt til Udlandet, heraf var 8 Dampskibe, der har sejlet under norsk Flag siden i Fjor som Erstatningsskibe, men som nu er overgaaet i udenlandsk Eje.

Om Sveriges Handelsflaade oplyses det, at den i 1. Halvaar af 1946 havde en Nettotilgang paa 22 Skibe med ialt 101.200 Br. Tons. Af de tilkomne Nybygninger er 25 Skibe paa tilsammen 104.500 Br. Tons bygget i Sverige, mens 1 Dampskib paa 2.700 Br. Tons er bygget i Udlandet. Fra Udlandet blev der købt 10 Skibe paa ialt 11.600 Br. Tons, mens der er solgt 13 Skibe paa ialt 17.000 Br. Tons, heraf 2 Motortankskibe paa ialt 10.500 Br. Tons, til Udlandet. 1 Dampskib er forlist.

Om den danske Handelsflaade oplyser Beretningen tilsidst, at den i Aarets første Halvaar havde en Nettotilgang paa 6 Skibe med ialt 8.200 Br. Tons. Der er blevet færdigbygget 3 Dampskibe med ialt 8.100 Br. Tons og et lille Motorskib, og købt 7 Skibe paa tilsammen 3.500 Br. Tons. 4 Skibe paa tilsammen 2.850 Br. Tons er forlist, heraf er 1 Dampskib blevet minesprængt, medens der er solgt 1 Skib til Udlandet.

### TILSKUD TIL SØENS ARBEJDSLØSE

For Søfolk, der efter Krigen kom hjem for at holde Ferie, er der sørgt gennem en særlig Lov. Efter endt Ferie var der imidlertid adskillige Søfolk, der ikke straks kunde opnaa Ansættelse indenfor Skibsfarten, og i den Anledning har Socialministeren søgt Finansudvalget om et Tilskud til Sømandenes, Søfyrbødernes og Søkokkenes Arbejdsløshedskasse paa ialt 2,7 Mill. Kr. Samtidig har Handelsministeren søgt om Støtte til Skibsførernes, Radiotelegrafisternes, Dansk Styrmandsforenings og Maskinmestrenes Hjælpekasse paa ialt 205.000 Kr., og deraf til Styrmandene 60.000 Kr., til Maskinmestrene 100.000 Kr., Skibsførerne 40.000 og Radiotelegrafisterne 5.000 Kr. Finansudvalget har nu tiltraadt disse Bevillinger.

### STORT SVENSK FLAABESØG I KØBENHAVN

21 Skibe fra den svenske Kystflaade under Kommando af Kontreadmiral J. E. Samuelson ankom Torsdag den 15. ds. Kl. 11 til Langeliniekaen, hvor de blev modtaget af en stor Menneskemængde. Straks efter Ankomsten gik Admiralen i Land for at aflægge officielle Besøg hos de danske Myndigheder.

Marineministeriet og Københavns Kommune har forøvrigt lagt et stort og festligt Program for de fire Dage, Besøget varer.

Torsdag Kl. 16 afholdt Københavns Kommune Reception paa Raadhuset, hvori deltog Kontreadmiralen samtl. 100 Repræsentanter for Officerer og Mandskab.

Fredag Kl. 19 er der Rundtur i København for 600 Underofficerer og Mandskab. Der aflægges i Formiddagens Løb officielle Genvisitter ombord. Kl. 21 er der Bal i det svenske Gesandtskab.

Lørdag Kl. 14 forevises Filmen »De røde Enge« for 600 Mand i Atlantic Bio. De svenske Gæster sejler fra Langelinie til Knippelsbro i egne Fartøjer. Kl. 20,30 afholder Marineministeriet Bal i Søofficersforeningen.

Søndag Kl. 14 er der Fodboldkamp mellem et svensk og et dansk Marinehold paa Holmens Stadion.

Mandag Kl. 9 Afsejling.

I Tilslutning til det officielle Program arrangerer Kvartermesterforeningen og Underkvartermesterforeningen Rundture i København og Nordsjælland for svenske Kolleger.

### MARITIMT HJEMMEVÆRN

Chefen for Jydske Marinekommando og Marineforeningen i Aarhus arbejder for Oprettelsen af et sejlene Hjemmeværn. 2. September skal Planen drøftes ved et offentligt Møde. Man vil her søge oprettet saavel det omtalte kvindelige Marinehjelpe-Korps efter engelsk Mønster som en Hjemmeværnsforening, der skal samle alle Sejlkundige fra Sejlklubber, Roklubber, Kajakklubber o. s. v. Søværnet har tilsagt den nye Form for Hjemmeværn sin Støtte, og man haaber, at Ideen vil blive taget op andre Steder i Landet, saa der kan spændes en Kæde af frivillige Bevogningsstationer langs Danmarks Kyster.

### FRA RIGSDAGEN

Under Debatten i Folketinget om Regeringens Forslag til Optagelse af et 50 Mill. Dollars-Laan udtalte Finansministeren, at han var klar over, at vor Dollargæld bliver stor, hvis vi faar Brug for hele denne Kredit. Men, sagde han, vi har jo heldigvis ogsaa Tilgodehavender i Amerika, bl. a. paa Skibskontoen. Bliver der Mulighed for at købe Foderstoffer i Amerika til rimelig Pris, vil det sikkert ske.

Hertil svarede Hr. Christmas Møller: Der maa senere disponeres over det amerikanske Tilgodehavende for Skibene, og disse Penge maa bruges til Retablering af den danske Handelsflaade.

Finansministeren var klar over, at der er Mulighed for at anvende en Del af Skibsfartens Tilgodehavende for Skibene i U. S. A. til Retablering af dens Flaade.

Man maa haabe, at Finansministeren stadig vil holde fast ved dette Standpunkt.

### SKAL ORLOGSVÆRFTET OVERTAGE

#### GL. HESTEHAUGE?

Der forhandles, iflg. »Fyns Tidende«, stadig om Orlogsværftets eventuelle Overtagelse af Skibsværftet i Gl. Hestehauge ved Svendborg. Medens disse Forhandlinger staar paa, er der givet Tilladelse til, at Værftet paany maa paabegynde Bygning af Lystkuttere, og i givet Fald vil Orlogsværftet færdiggøre disse Nybygninger.

De hollandske Lystyachter, som Tyskerne i sin Tid bragte til Værftet i Gl. Hestehauge, vil nu blive bragt tilbage til Holland. Fra engelsk Side har man ogsaa vist Interesse for eventuelt at overtage Værftet, og der foreligger ligeledes herfra Forespørgsler med Henblik paa Nybygninger.

### SALG AF AMERIKAS MARITIME OVERSKUDSMATERIEL

Captain T. G. Myers er for Tiden i København for at sælge en Del af det Materiel som U. S. A. førte over til Europa under Krigen, og som nu ønskes realiseret. Det drejer sig i første Omgang om 497 Fartøjer og Havnebaade, der p. T. befinder sig i Belgien og som bl. a. bestaar af 34 Slæbebaade og 123 Motor-Slæbebaade. Een Slæbebaad af søgaaende Type. Slæbebaadene har Staalskrog, 650 HK Dieselmotor, Total-længde 85 eng. Fod. Gennemsnitlig 2 og 3 Aar gamle. Bygget til ekstra svært Arbejde. Fortrinlige til alm. Havnearbejde o. l. Motor-Slæbebaadene har Træskrog, Total-længde 46 eng. Fod. Lette at ombygge til alm. Patrulje- og Havnearbejde. Yderligere findes 115 Marine Traktor-Slæbebaade, de saakaldte »Sea Mules« af »Skubbetyper«. Staalskrog med to 145 HK. Benzinatorer. Total-længde 38 eng. Fod. Med deres lette Manøvrering og store Kraft vil disse Fartøjer være nyttige til mange Slags Arbejder i Havne etc. Yderligere 53 Pramme, baade med og uden Motor, inklusive 41 Staal-fartøjer, 104 eng. Fod lange, 10 Træ-fartøjer, 60 eng. Fod lange og 2 Oliepramme, 250 eng. Fod lange. Plads til saavel tør som flydende Last.

Af andet Materiel kan nævnes flere Typer Patrulje-fartøjer og Smaabaade, bl. a. Minejoller, Motorbaade, Flyverundsætningsbaade, Patruljebaade, Passager-, Last- og Ildslukningsbaade. Anvendelige til Havnebrug, Patrulje- og Bjærgningsarbejde og Transport af let Last.

Endvidere 102 diverse Landgangsbaade af forskellige Typer — det er de berømte amerikanske diesel-drevne Invasionsbaade. Lette, men stærke, ideelle for Slæbearbejde paa ringe Dybde, Færgefart og Fiskeri.

Foruden dette Materiel skal der sælges betydelige Mængder andet maritimt Materiel, bl. a. Redningsbaade og Flaader, Gummiflaader, Rekognosceringsbaade og Pontoner.

Det udbydes i Henhold til »Special Invitation for Bids No. 181«.

Aabningsdatoen for Modtagelse af Bud er d. 8. August 1946. Den omtrentlige Kostpris til De forenede Staters Regering anføres kun til Orientering. Minimumspriser specificeres ikke. Bud maa være afgivet i Paris senest Kl. 18 den 24. September 1946. Telegrafiske eller telefoniske Bud modtages ikke. Underretning om Akcept paa Bud gives telegrafisk den 30. September 1946 eller tidligere.

Alle Oplysninger kan iøvrigt faas ved Henvendelse til

Capt. T. G. Myers, Field Representative for Denmark, Office of the U. S. Foreign Liquidation Commissioner, American Legation, København, C. 17.200.

### STORT AMERIKANSK STUDIEBESØG

Et af de mest omfattende Studiebesøg, som nogensinde er foretaget i Skandinavien, startede i Følge et New York Telegram til »Svenska Dagbladet« forleden Dag, da 24 Repræsentanter for den amerikanske Storindustri, Næringslivet og Industriforskningen forlod U. S. A. med *Gripsholm* for i Norge og Danmark, men frem for alt i Sverige at studere de nye »Industri-Fronter«. Rejsen vil føre Amerikanerne fra Malmø og København til Ørnskøldsvik med en Afstikker til Oslo umiddelbart efter Ankomsten til Gøteborg den 20. August.

### DE NORSKE SKIBSKØB I U. S. A.

Som omtalt i forrige Nummer af Dansk Søfarts Tidende har Norge købt 14 Skibe af U. S. Maritime Commission for en samlet Sum af 10,3 Mill. Dollars. Disse 14 Skibe er de første af ialt 31 Skibe paa til-sammen 267.300 Tons d.w. som den norske Stat har givet Tilbud paa til en samlet Pris af 24,2 Mill. Dollars.

10 af de nu indkøbte 14 Skibe er Liberty-Skibe, mens de andre Lastskibe er af Typen C-1-A. De resterende 17 Skibe er af Typerne C-2-SB-1, C-1-A og C-1-MAV-1.

### DEN NORSKE ØSTAFRIKA-LINIE

Den norske Amerika-Linies *Tanaffjord* har nu genoptaget sin gamle Rute paa Madagascar efter at have ligget fire Maanedere ved Værft for Klasse og Reparation. Ruten gaar via Gøteborg, Antwerpen, London og Bordeaux.

### URO I U. S. A.'s SKIBSFARTSKREDSE

Efterretningen om at Maritime Commission har besluttet sig til at annullere Bygningen af 7 nye Ruteskibe paa Grund af »Materiemangel og Mangel paa Arbejdskraft« har vakt en Del Uro i amerikanske shipping-Kredse, der hævder, at Paastanden om Materiemangel er stærkt overdrevet, og at Skibsbygningsindustrien indskrænkes stærkere end nogen anden Industri i Staterne, ligesom de ogsaa skarpt kritiserer, at man gennem disse Annulleringer fraviger de engang lagte Planer om Skabelsen af en stærk Handelsflaade.

Om den stedfundne stærke Nedgang i Skibsbygningsvirksomhederne oplyses det, at de amerikanske Skibsværfter i December 1943, da Produktionen var paa sit højeste, beskæftigede ialt 1.722.500 Mand, hvoraf de 326.100 var ansat paa Marineværfterne, medens Værfterne ved Udgangen af 1946 vil være nede paa en Arbejderstab paa kun 200.000 Mand, ja, muligvis endda mindre.

Om Handelsflaadens Stilling i Dag udtales det, at U. S. A. nu ikke har et eneste moderne Passagerskib i Drift, bortset fra de endnu ikke ombyggede Troppe-skibe, der bringer amerikanske Soldaterhustruer tilbage til U. S. A. eller driver en begrænset Passagertrafik for Staten. Det store Passagerskib *America*, der blev færdig lige før Krigen, er nu ved at blive ombygget i Newport News, men Arbejdet tager temmelig lang Tid. Foruden *America* er det Meningen at ogsaa det store Passagerskib *Washington* skal istandsættes og sættes ind i Passagerfarten igen, men disse to Skibe vil da være ene om at repræsentere U. S. A. i denne Klasse.

To af de Skibe, hvis Bygning nu skal annulleres, hører til de saakaldte Great Circle Liners, som er projekteret til American President Lines oversøiske Ruter. 3 hurtigtgaaende Passagerskibe til American Export Lines Middelhavsruiter og 2 Skibe til Moore-McCormacks Sydamerikafart er ligeledes annullerede. Amerikanske Kredse beklager disse Annulleringer meget, da disse Skibe vilde have repræsenteret Staternes eneste Haab om at kunne deltage i Konkurrencen i Passagerfarten.

Amerikanske Redere er af den Opfattelse, at de trufne Forholdsregler mere er dikteret af politiske end af økonomiske Aarsager, og at de ogsaa maa ses i Forbindelse med den førte Politik i Priskontrolspørgsmaalet. Ophævelsen af Priskontrollen vil utvivlsomt, hævdes der, betyde at Skibsbygningspriserne, der allerede var dobbelt saa høje som i 1939, nu vil stige yderligere. Højere Priser paa Materialer vil føre til højere Lønninger, og dermed er Lavinen sat i Gang.

Som en anden Aarsag til Regeringens opsigtsvækkende Annulleringer angives dens Frygt for Kongressen, efter at denne er begyndt de bebudede Undersøgelser af Maritime Commissions Virksomhed og dens store Pengeforbrug under Krigen.

### RADAR-ANLÆG TIL MARINEN

Finansudvalget har tiltraadt en Bevilling paa 1,7 Mill. Kr. til Anskaffelse af Radar-Materiel til Flaaden og Kystforterne. Dette Materiel er solgt af det britiske Admiralitet til reduceret Pris, og Marineministeriet har fremhævet, at Marinen gennem dette Køb har faaet større Antal meget billige Radar-Anlæg.

## Ugens Fragtberetning.

Den forløbne Uge har ikke bragt mange Forandringer paa Fragtmarkederne. De oversøiske Markeder er stadig meget stabile, og paa de europæiske Markeder er der Brug for al den Tonnage, der kan skaffes.

I transatlantisk Trade har Kulbefragterne gentaget Aktiviteten, og der er sluttet mange Baade for Kul fra Northern Range og Golfen til en lang Række forskellige europæiske Destinationer. Hampton Roads/Antwerpen sluttedes saaledes til \$10.15, hvilket er \$1 under WSA. Raten; til fransk Atlanterhavshavn er sluttet adskillige Baade til omkring \$11.50; U.S. Atlantic/Vestitalien er sluttet til \$12.70 med 75 Cts. Reduktion hvis Losning Genoa/Savona eller Neapel, til italiensk Adriaterhavn er betalt \$13.50. Af Net-Forretning noteres New York/Lissabon, saavel for Aug. som for Sept. Lastning uforandret til 28 Cts. og Sheet Harbor og Halifax til 1 Havn Bordeaux/Dunkirk range til 27 Cts. Sukker fra Cuba til Antwerpen eller Rotterdam indikerer \$14.50, og til fransk Atlanterhavshavn betales \$14.75. Der har ogsaa været livlig Aktivitet fra Hampton Roads til Sydamerika. Til Rio er sluttet til \$10 og til Santos til \$10.25. Sulphur fra Golfen til Montevideo er sluttet til \$12.

River Plate er stadig et ret stille Marked. Der er sluttet Tonnage til Sverige, Göteborg/Malmö range til 96/- for 6,500 Tonner. Til Danmark kan placeres Tonnage til omkring 95/-, og for UNRRA's Regning kan sluttes Necochea/Bahia Blanca til Vestitalien til \$19 for prompt Lastning. Der gaar ogsaa stadig enkelte Laster fra Buenos Aires til Sydafrika til de fastsatte 80/-.

Fra Pacific foreligger der kun faa Nyheder. En enkelt Baad er sluttet paa fio. Basis til 100/- pr. Ton d.w. fra British Columbia til U.K. Fra British Columbia til Bordeaux/Dunkirk range indikerer 38 à 39 Cts. pr. bale Fod for meget stor Tonnage. Fra Sydpacific noteres uforandret blandede Malmaster Chile/Peru-Northern Range til \$8.50, Salpeter Chile/Alexandria til 106/6d. og Chile/Danmark Kr. 95.-

Østens Markeder er stadig uden større Interesse for Trampionnagen. Fra Saigon til Marseilles eller 1 fransk Atlanterhavn noteres 95/- pr. 60 cbft. bale for ca. 8,000 Tonner. Fra Manilla til Vestkysten af Mexico indikeres \$25 for Copra. For Malm til Vizagapatam til Golfen noteres uforandret \$13.

Sydafrika søger uforandret Tonnage for Kul, bl. a. Durban/Buenos Aires til 57/-, og for Malm Durban/Baltimore til \$8.50. Fra Port Sudan er sluttet Tonnage for Salt til Calcutta til 54/6d. Aden/Calcutta er gentaget til 34 Rupees.

Fra Middelhavet er der meget betydelig Efterspørgsel efter Tonnage til UK/Cont. Fosfat Sfax/Holland er sluttet til 40/-, Potash Barcelona/Antwerpen betaler 34/-, Malm Bona/UK. betaler 32/6d. Ogsaa i andre Retninger søges Skibsrum, bl. a. Malm Huelva/Philadelphia til \$5.25, Salt fra Torreveja/Montevideo \$7, Salt Cagliari/St. John's Nf. \$6. Malm fra Poti til Baltimore indikerer \$6, fio.

Fra Østersøen noteres uforandret en lang Række Laster, saavel af Trælast som af Malm. For skaaren Last indikeres stadig omkring 150/- fra Lower Zone Sverige til London, men Mæglerne beder om laveste Tilbud. For Props fra 1 Plads Sydfinland til Tyne indikeres 140/- ipf. Af skaaren Last er sluttet 850 Stds. Uleåborg og Veitsiluoto til Antwerpen til 185/- pr. Std. med fri Losning og 300 Stds. Borgå/Antwerpen til 180/-. Af Malmrater skal nævnes Luleå/Glasgow til 40/-. Udgaende Kulforretninger fra UK. og Cont. er uden større Ændringer. Af anden udgaende Forretning kan nævnes Cement fra Gdansk eller Gdynia til Rio til \$11, og til La Guaira til \$10.50. Kul og Koks fra UK. og Emden til Danmark betaler stort set Fragnævnets Rater for dansk Tonnage, hvorimod fremmed Tonnage kan faas lidt billigere.

Der er stadig stærk Efterspørgsel efter Tonnage paa Timecharterbasis, men der har ikke været nogen Bevægelse i Raterne af Betydning.

### SKIBSFARTEN PAA DONAU

Det østrigske Parlament antages meget snart at ville vedtage en Lov om Nationalisering af det kendte Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, idet et Forslag herom allerede er blevet forelagt af det til Sagens Behandling nedsatte Udvalg.

Før Krigen var D. D. S.'s Donauflaade den største, og den befordrede ca. en Trediedel af hele den paa Floden fragtede Godsmængde — sammenlagt 3½ Million Tons i international Trafik. Selskabets Krigstab har været ret betydelige, men de blev allerede under Krigen erstattede i en stor Udstrækning af Nybygninger, der bl. a. bevirkede, at Tanktonnagen steg stærkt. Tyskerne maatte jo have Rumæniens Olie og Benzin transporteret denne Vej til deres Krigsmaskine i Vest, og Tanktonnagen voksede derfor fra 37 Skibe med sammenlagt 30.300 Tons til 112 Skibe med ialt 100.304 Tons. Den øvrige Tonnage er derimod formindsket fra 72 Skibe med 45.095 HK. til 59 Skibe med 43.895 HK. og Lægtertonagen fra 371 Lægtene paa ialt 266.623 Tons Lastevne til 318 Lægtene med 212.752 Tons.

Amerikanerne har beslaglagt Størstedelen af Donauflaaden, nemlig 62 Tankskibe med 57.172 Tons, 41 Slæbebaade med 30.204 HK. samt 180 Lægtene med 119.051 Tons Lastevne, medens de øvrige Skibe og Fartøjer er blevet beslaglagt af Russerne. Den af Russerne beslaglagte Tonnage er beskæftiget i Fart paa Bratislava i Czechoslovakiet og Mauthausen i Østrig, mens den af Amerikanerne tagne Tonnage for Størstedelen ligger oplagt ovenfor Linz.

Det østrigske Flag er helt forsvundet fra Donau — i hvert Fald for Øjeblikket.

### 80 AAR

Forhenværende Senior Surveyor i den danske Afdeling af Lloyd's Register of Shipping, A. F. Ørbech, fyldte d. 12. August 80 Aar. Han er født i Korsør, og efter at være uddannet som Maskinmester sejlede han i nogle Aar i de Carlske Rederier. I Lloyd's Register, hvor han gjorde Tjeneste fra 1896 indtil 1933, først som Assistent, siden som Inspektør og endelig som Senior Surveyor, udførte han et stort og fortjenstfuldt Arbejde til Sikring af Skibsfarten og vandt sig mange Venner i den danske Søfartsverden.

### 70 AAR

Onsdag d. 14. August kunde Generalkonsul P. G. Thulin, Stockholm, fejre sin 70-Aar Fødselsdag. Generalkonsul Thulin blev efter en femaarig Udnænnelse i England, Frankrig, Tyskland og Italien Indehaver af det kendte Skibsmæglerfirma Nordstrøm & Thulin, hvis Anseelse han yderligere forøgede. Generalkonsul Thulin er administrerende Direktør for Rederi A/B Atomena, Proserpina og Trivia. De Thulinske Rederiers Flaade bestaar udelukkende af moderne, nybyggede Motorskibe: *Atomena*, *Cassiopæa*, *Tritonia* og *Trivia*, medens 1 Skib paa ca. 4.300 tons i Øjeblikket er under Bygning ved Finnboda Varf.

Generalkonsul Thulin har taget livlig Del i Arbejdet for Søfartens Fremme og Sømandenes Uddannelse og er saaledes Medlem af Rydbergska stiftelsen. Af Gene-

ralkonsulens mange andre Tillidshverv kan nævnes, at han er Medlem af Bestyrelsen for Sveabolaget, Svenska Handelsbanken, Rederi AB Østersjøn, Finnboda Varf, Nordisk Skibsrederforening, Baltic and International Maritime Conference, Sveriges Ångfartygs Assurans Förening, Norrlands Ångfartygs Assurans Förening m. m.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Østbornholmske Dampskibsselskab

Paa en ekstraordinær Generalforsamling i Det østbornholmske Dampskibsselskab gennemførtes det paa den ordinære Generalforsamling for nylig behandlede Forslag om at ansætte en administrerende Direktør og adskille denne Post fra Formandsposten. Formanden, Direktør, Landsretssagfører J. Wichman, oplyste, at s.s. Carl vil blive solgt eller bortbyttet, naar et antageligt Tilbud fremkommer. Derimod har Selskabets Pengeforhold bedret sig saa meget, at det ikke bliver nødvendigt omgaende at sælge m.s. Østbornholm for at klare Udgifterne ved Reparationen. Om dette Salg vil finde Sted, maa afhænge af Forholdene men det bliver næppe aktuelt før næste ordinære Generalforsamling. En Aktionær havde foreslaaet at bygge mindre Skibe paa Størrelse med Carl, som under alle Forhold kunde gaa ind i de østbornholmske Havne. Hertil sagde Formanden, at et saadant Skib kun kunde faa Plads til ca. 50 Kahyts- og et lignende Antal Dækspassagerer og derfor i hvert Fald vilde være urentabelt. Maa-ske burde Selskabet gaa over til kun om Sommeren at drive Passagerfart og om Vinteren at nøjes med Paketfart.

### M.S. Gertrud

Motorskibet Gertrud, tilhørende Dampskibsselskabet Torm, er i disse Dage blevet frigivet i Amerika efter at have sejlet i de Allieredes Tjeneste under Krigen. Skibet, der er bygget i 1938 og maaler 2,282 Bruttotons. er overtaget af Rederiet i Amerika.

### Mytteri paa dansk Damper

Ombord paa Damperen Tovetil, tilhørende Rederiet »Dania«, København, har der paa Rejsen fra Emden til Odense med Kul været Mytteri. Seks af den 26 Mand store Besætning gik amok i rum Sø, brød Spirituskabet op og holdt Drikkegilde, hvorefter de kastede en Mængde Sager over Bord, bl. a. Reserveslyregrejene, et kostbart Ur, et Dannebrogflag, en Del af Servicet samt Kasser og Spande. Kaptajn Rasmussen maatte pr. Radio rekvirere Politiet, og ved Ankomsten til Odense blev fem Mand arresteret, medens den sjette sprang i Land og undslap. Han er dog senere blevet anholdt.

### Fra Aalborg Værft

Aalborg Værft har haft en vellykket Prøvetur med Hansa-Damperen Traviata (5,300 Tons d.w.), der er solgt til Sverige.

### Fra svenske Værfter

Eriksberg kunde d. 7. August aflevere et nyt Motorskib m.s. *Bengucla* til Rederiaktiebolaget Wallenco, Stockholm, som imidlertid straks efter Overtagelsen overdrog Skibet til Compania Colonial de Navegacao, Lissabon.

Skibet er af den moderne Shelterdækttype med Beboelsen for Officerer og Passagerer anbragt i Dækhuset omkring Motorkappen. Det er bygget til Lloyds højeste Klasse med to gennemgaaende Dæk.

Skibet laster 9,200 Tons med et Dybgaaende paa 25' 9", og løber 14 Knob. Dets Hoveddimensioner er følgende: Længde 405', Bredder 56' 6", Dybde til Hoveddæk 28' 9", til Shelterdæk 38' 9".

Skibet har fire Lastrum samt Dybtank til ca. 1,000 Tons Olie, og er udstyret med fem Luger og 12 Stk. 5-Tons Bomme, af hvilke to ved Hjælp af ekstra Tilrigning kan løfte 15 Tons.

Paa Brodækket findes Kaptajnsbeboelsen samt Radio-station, og i Dækshuset paa Baadedækket findes Ryge- og Spisesalon, Pantry, 8 Passagerkamre med separat Badeværelse eller Styrtbad til hvert Kammer.

Officersbeboelsen er anbragt i Dækshuset midtskibs paa Shelterdækket, medens Mandskabsbeboelsen ligger agter.

Hovedmaskineriet bestaar af en 2-Takts enkeltvirkende,

direkte omstyrbar »solid injection« Dieselmotor af Eriksbergs Fabrikation, med 5,400 IHK.

Med dette Skib har Eriksberg leveret Skibsreder Wallenius ti Skibe paa ialt ca. 50,000 Tons d.w.

### Søforhør

Sø- og Handelsretten foretog forleden Dag Søforhør over tre af A. P. Møllers »Mærsk«-Baade, der forliste under Krigen efter at have sejlet i fremmed Tjeneste.

### M.S. Caroline Mærsk

Det drejer sig for det første om *Caroline Mærsk*, der blev torpederet den 12. April 1942 og beskudt med Kanoner, da den befandt sig 100 Sømil Nordøst for Natal, Brasilien, paa Rejse fra Arnba til Buenos Aires i Fart for Standard Oil Company, New Jersey. For Skibet mødte Kaptajn Andersen, medens Rederiet var repræsenteret ved Kontorchef O. Dietrich.

Af Rapporten fremgik, at *Caroline Mærsk's* Torpedering kostede en dansk Sømand Livet, nemlig den 33-aarige Pumpemand Aage Chr. Albert Albertsen fra Hornsyld ved Horsens. Den øvrige Besætning, hvoraf 13 var Danske, ankom i god Behold til Natal.

*Caroline Mærsk* blev beslaglagt af Amerikanerne den 23. Juni 1941 og blev senere solgt til Amerikanerne, hvorefter den gik under amerikansk Flag under Navnet *Ben Brush*.

### S.S. Arnold Mærsk

Det andet Skib var *Arnold Mærsk*, der strandede og totalforliste den 22. Maj 1943. Skibet blev allerede i Begyndelsen af Krigen beslaglagt af Tyskerne i Bayonne, hvor det laa med fransk Besætning under Navnet: *Sainte Irene*, og derefter brugte Tyskerne Skibet.

### S.S. Johannes Mærsk

Paa samme Maade gik det *Johannes Mærsk*, som Rederiet sidst hørte til via Stockholm, hvortil var indgaaet et Telegram fra Istanbul om, at det var afsejlet til Sortehavet, hvor det sagdes at være torpederet. *Johannes Mærsk*, der havde fransk Besætning og sejlede under Navnet *St. Gisela* i Begyndelsen af Krigen, blev senere beslaglagt af Tyskerne og fik Navnet *Johanna*.

Ogsaa for de to sidste »Mærsk«-Baades Vedkommende repræsenterede Dietrich Rederiet, og Søforhøret holdtes i Fortsættelse af en Række for at fremlægge Rederiets Materiale om Enkelthederne ved Forlisene.

## PERSONALIA

### 70 Aar

Den 17. August fylder tidl. Fører i D.F.D.S., Kaptajn A. J. Schmidt 70 Aar. Kaptajn Schmidt, der i en lang Aarrække var Fører af *Oscar II*, derefter Fører af s.s. *Bergenhus*, pensioneredes 1937.

### 60 Aar

Havnefoged i Ærø, Kaptajn N. M. Lauritzen fylder den 17. August 60 Aar.

### Ny Chef for det jyske Skibsinspektorat

Skibsinspektør af 1. Grad under Statens Skibstilsyn, H. Jacobsen, er fra 1. August udnævnt til ledende Skibsinspektør for det jyske Skibsinspektorat i Aalborg efter afdøde Kaptajn H. Kruuse.

### Ny Sømandspræst

Hidtilværende Sognepræst for Nordby Menighed paa Samsø *Mogens Buch* er udnævnt til dansk Sømandspræst i Newcastle-on-Tyne.

### Søkortarkivet

Mag. scient. O. Kastrup Møller er ansat som Afdelingschef ved Søkortarkivet fra 1. Oktober 1946.

## SKIBSSKRUER

af

Bronce, Staal og Støbejern

**SV. DYHR**

Øresundsvej 140

København S

Telefon: C. 8901

**S. A. THE ENGINEERING CO.**

**Skibsreparationer**

10, Rue des Indes  
Telegr.Adr.: Engineering

ANTWERPEN  
Tlf. 359 90 & 342 07



— De er vel nok blevet høje i Hatten paa Marianna siden hun er blevet malet med HEMPEL's Farver.

### Positionsliste pr. 13. Aug. 1946

#### Dannebrog

*Dansborg* ank. Kbhvn. (Dok) 4.8., derefter U. S. A./Danmark. — *Ellensborg* afg. Bandholm 10.8. til Gdynia Red f. O. — *Frederiksborg* afg. Bona 10.8. til Dublin. — *Lilleborg* ank. Svendborg (Dok) 26.7., derefter Polen/Danmark. — *Nordborg* ank. Emden 9.8., laster for Aarhus. — *Silkeborg* pass. Kielkanalen 13.8. til Hamburg, derefter Emden/Danmark. — *Skodsborg* ank. Gdansk 6.8., laster for Aalborg. — *Søborg* ank. Frederikshavn (Dok) 27.6. — *Taarnborg* ank. Emden 11.8., laster for Danmark. — *Uranienborg* ank. Emden 4.8., laster for Kbhvn. — *Ørneborg* afg. Odense 8.8. til Luleå.

#### Det Dansk-Fransk D/S

*Blekinge* pass. Gibraltar 9.8. paa Vej til Bourgas. — *Bornholm* afg. Kbhvn. 13.8. — *Halland* afg. Ardrossan 11.8. til Baltimore. — *Skaane* ligger i Svendborg. — *Slesvig* i engelsk Tjeneste i Singapore.

#### Det Danske Kulkompagni

*Ivan Kondrup* ank. Kbhvn. 9.8. — *Wm. Th. Malling* ank. Hamburg 12.8.

#### D. F. D. S.

*Alabama* ank. Aarhus 10.8., afg. ca. 14.8. til Horsens. Randers og Nr.Sundby. — *Alexandra* afg. Aalborg 14.8., Aarhus 15.8., Odense 16.8. til London. — *Argentina* afg. Kbhvn. 6.8. til New York. — *Arizona* i Dok i Kbhvn. ca. 15.9. — *Bolivia* afg. New York 9.8. til Oslo, Kbhvn. og Gdynia. — *Brasilien* ank. Alexandria 11.8., derfra til Palæstina, Cypren og Tyrkiel. — *Brynhild* afg. Kbhvn. 9.8. til Antwerpen/Danmark. — *California* i Dok i Kbhvn. ca. 1.9. — *Deleware* ank. Odense 9.8., derfra ca. 15.8. til Fr.havn for Dokning, afg. Fr.havn ca. 20-21.8. via Immingham til Porto Alegre. — *Dronning Alexandrine* ank. Kbh. 8.8., afg. 14.8. til Thorshavn-Reykjavik. — *Egholm* afg. Genua 12.8. til Livorno og Neapel. — *Florida* ank. New York 10.8., derfra ca. 20.8. til Oslo og Kbhvn. — *Georgia* afg. New York 8.8. til Gdansk og Kbhvn. via skotsk Bunkerhavn. — *Halfdan* ank. Kbhvn. 6.8., afg. Kbhvn. ca. 16.8. til Sønderborg/Manchester. — *Harald* ank. Kbhvn. 8.8., afg. Kbhvn. ca. 16.8. til Randers og Aalborg. — *Hebe* ank. Kbhvn. 14.8. — *Hindholm* afg. Aalborg 8.8. til Manchester/Kbhvn. — *Hjortholm* afg. Kbhvn. ca. 15.8. til Antwerpen og Middelhavet. — *Hroar* afg. Aalborg 10.8. til Hull, derfra via Dagenham til Kbhvn. — *Ivar* afg. Kbhvn. 8.8. via Immingham til Antwerpen og Levanten, ank. Immingham 12.8. — *J. C. Jacobsen* ank. Hull 9.8., derfra

ca. 14.8. til Kbhvn. — *Jolantha* afg. Trondhjem 10.8. sydover. — *Katholm* ank. Middelfart 13.8., derfra ca. 13.8. til Odense, Aarhus og Kbhvn. — *Kentucky* ank. Kbhvn. 4.8., afg. ca. 13.8. til Liverpool. — *Knud* ank. Liverpool 9.8., derfra ca. 14.8. til Cardiff/Newport/Swansea-Kbhvn./Odense. — *Louisiana* afg. Montevideo 30.7. via Las Palmas til Kbhvn. — *Maine* ank. Kbhvn. 7.8., forv. afg. 14.8. til Gdynia og Odense. — *Margrethe* ank. Kbhvn. 13.8., derefter i Dok i Helsingør fra 16.-27.8. — *Marocco* afg. Lisabon 12.8. til Kbhvn. — *Paraguay* ank. Porto Alegre 6.8., derfra til Rio Grande, Paranagua, Bahia og Pernambuco. — *Rota* fra Esbjerg hver Fredag, fra Grimsby hver Tirsdag. — *Saga* ank. Kbhvn. 2.8., afg. ca. 15.8. til London og Hull. — *Skjold* afg. Kbhvn. til Rotterdam/Antwerpen-Danmark. — *Svanholm* ank. London 7.8., afg. ca. 14.8. til Kbhvn. — *Taarnholm* ank. Manchester 9.8., afg. ca. 16.8. til Kbhvn./Aarhus/Aalborg. — *Texas* afg. Alexandria 2.8. til Antwerpen, Esbjerg og Kbhvn., ventes til Antwerpen 16.8. — *Thyra* afg. Esbjerg 12.8. til Harwich, derfra til Newcastle. — *Tomsk* ank. Kbhvn. 1.8., afg. Kbhvn. ca. 17.8. via Oslo til Cardiff. — *Tula* ank. Antwerpen 10.8., afg. ca. 14.8. via Rotterdam til Kbhvn. — *Tunis* i Dok i Helsingør til ca. 30.9. — *Uffe* ank. Aalborg 11.8., afg. ca. 14.8. til Randers/Horsens/Kolding. — *Uruguay* ank. Kbh. 10.8., afg. ca. 17.8. til Aarhus, fra Aarhus ca. 21.8. via Las Palmas til Santos. — *Virginia* ank. Holbæk 13.8., afg. Holbæk ca. 15.8. via Immingham til Porto Alegre.

#### J. Lauritzen

*Indian Reefer* afg. Las Palmas 14.8. til Rio de Janeiro. — *Argentinean Reefer* afg. Antwerpen 10.8. til Brasilien. — *African Reefer* pass. Cristobal 5.8. til Vestitalien. — *Karla Dan* ank. New York 13.8., derefter til Sydamerika. — *Lotta Dan* afg. New York 13.8. til Sydamerika. — *Laila Dan* afg. Havana 10.8. til New York. — *Jutta Dan* afg. Valparaiso 9.8. til New York. — *Selma Dan* afg. Iquique 12.8. til New York. — *Randa* afg. Cristobal 10.8. til Valparaiso. — *Ulla* ank. Toppila 10.8., derefter til Rochester. — *Laura Dan* afg. Gdansk ca. 14.8. til Køge. — *Maria Dan* afg. Norfolk ca. 14.8. til Newport News. — *Linda Dan* afg. Lissabon 8.8. til Kirkcaldy. — *Jelva Lau* ank. Rochester 13.8., derefter til Emden. — *Lillian* afg. Immingham 13.8. til Randers. — *Anna Lau* afg. Gibraltar 10.8. til Yxpila; *Inger Lau* afg. Baltimore 12.8. til Julianehaab; *Nerma Lau* afg. Nakskov ca. 15.8. til Polen. — *Katja Lau* afg. Kbhvn. ca. 15.8. til Polen. — *Hedda Lau* afg. Rouen ca. 14.8. til Emden. — *Nancy Lau* afg. Polen ca. 15.8. til Danmark. — *Ninna Lau* afg. Kbhvn. 13.8. til Bandholm.

#### Myren

*Asbjørn* afg. Odessa 10.8. — *Astrid* ank. Emden 12.8. — *Birthe* afg. Luleå 13.8. — *Chr. Sass* ank. Fredericia 14.8. — *Clara* afg. Kemi 8.8. — *Stal* afg. Amsterdam 8.8.

#### Navitas

*Navitas* afg. Kbhvn. 13.8. til Rönnskär.

#### Norden

*Nordfarer* ank. Bahia Blanca 29.7. — *Nordkap* ank. Kalundborg 12.8. — *Nordkyn* afg. Kalundborg 4.8. til Baltimore.

#### Orient

*Astoria* ank. Rio de Janeiro 10.8. — *Westralia* afg. Piræus 10.8.

#### Vendila

*Svend Pii* ank. Hamburg 10.8.

#### Ø. K.

*Annam* afg. Manila 3.8. til Port Pirie. — *Asia* ank. Aarhus 7.8., forv. afg. 17.8. til Kiel. — *Erria* ank. Nakskov 28.7. — *Falstria* ank. Kbhvn. 12.8., forv. afg. 14.8. til New York. — *Fionia* ank. Kbhvn. 6.8., forv. afg. 17.8. til Aalborg. — *India* afg. Norfolk 5.8. til Aarhus. — *Java* ank. Longbeach 6.8. — *Jutlandia* afg. New York 6.8. til Kbhvn., forv. ank. 18.8. — *Kina* ank. Manila 5.8. — *Korea* afg. Hongkong 6.8. til Vancouver. — *Lalandia* pass. Ushant 10.8. til Las Palmas. — *Malacca* afg. Port Said 11.8. til London. — *Manchuria* ank. Singapore 2.8. — *Meonia* i Nakskov. — *Mongolia* ank. Kbhvn. 7.8., forv. afg. 20.8. til Gøteborg. — *Scelandia* afg. Singapore 12.8. til Port Swettenham/Penang.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGÉ

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K

Abonnement

Udlandet Kr. 24,00 pr. Aar

Redaktør:

KAY JUNGEBSEN

Telefon \*Central 17030

samt paa alle Postkontorer

# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

NYBYGNINGER

## Aalborg Værft A/S

SKIBS- MASKIN- OG  
KEDELREPARATION

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

# SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY  
HYRE-&EFFEKTORSIKRING  
STRIKEFORSIKRING

Amaliegade 33  
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

# PENSIONS FORSIKRINGS ANSTALTEN A/S



HAMMERENSGADE 6  
KØBENHAVN K. - C. 7809

## AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

## SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES & .  
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

## DANSKE LLOYD

Holmens Kanal 42

## NORDHAVNS-VÆRFTET A/S

KØBENHAVN

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

## MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K  
Telefon: 9246

Telegramadr.:  
MONTANAKUL

DAMPKIBSSELSKABET

## PACIFIC A/S

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH  
Korresponderende Reder

# CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

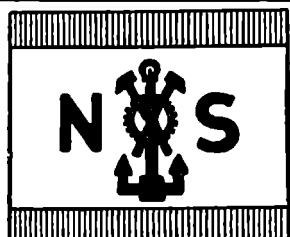
GLASGOW. LEITH. GRANTON.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



## NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV ♦ DANMARK  
NYBYGNINGER  
OG  
REPARATIONER

Beddinger for Skibe Indtil 520' Længde  
Flydedok » » » 14500 Tons D.W.  
Ophalerbedding » » 800 » »  
Telegram-Adr.: »SKIBSVÆRFT«. Telefon: STAT 3.



Tegn Deres  
Forsikringer  
i

### SKANDINAVIA

Kongens Nytorv 6, København K.  
Telefon Central 9316

## Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

By:		Telegramadresse:
Aarhus	Aarhus Stevedore Compagni Direktor L. Mikkelsen Foreningens Formand	Labore
Nyborg	Mammen & Drescher Direktor Math. Møller	Spedition
København	Næstformand og Kasserer Hans Brandt Medlem af Bestyrelsen	
Aalborg	Stevedorekompagniet	Dispatch
Aarhus	Hassing & Drescher	
Esbjerg	Stevedore-Kompagniet A/S	Stevedore
Frederikshavn	Einar Sørensen	
Holbæk	S. J. Sørensen	
Horsens	Søren Andersen	Stevedoring
Kallundborg	Jørgen Schultz	Schultz
Korsør	Arbejdsgivernes Stevedor-Kontor	
København	Holger Jørgensen	Oldstevedore
—	Skjold Andersen	
—	Københavns Stevedore Comp.	
—	Julius Nielsen's Stevedoreforretning A/S	
Nakskov	Halfdan Rasmussen	Andrea
Nyborg	Henrik Basballe	Basballe
N. Sundby	Henry Petersen	
Odense	Simonsen og Møller	
Randers	S. Christoffersen & Co.	
Vejle	Vejle Stevedoreforretning v. Kaptajn Thygesen	

## DANSKE HAVNE

## KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,6—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 3,2 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Tegholmen 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Registrertonnagen + 12 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Sejlfartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 6 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bojer, Pæle eller ved andet Skibs Yderalde. 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-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 Dykkerundersøgelser, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Lemping af Ladning, for at skifte Mandskab, landsætte syge og døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vinddrivere samt Fartøjer, der udelukkende paa Grund af Havari anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejs.

Ingen Lodsvang. Lodsafgift betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybgaende og den Distance, der losses 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 2 Øre efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet). Toldhavnen. Tordokke for Skibe op til ca. 158 m Længde, Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 13,800 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatisk Kornlossesapparater, 2 flydende Kraner til Løft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Løft af 75 Tons (Orlogsværft). 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, 2 faste Kraner til Løft af 5 Tons og 42 bevægelige, elektriske Kraner til Løft af indtil 8 Tons. Moderne Kornlossesapparater og moderne Frysor. Vandforsyning ved Bolværk. Jernbane langs Kajerne

## FREDERIKSHAVN

Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 6,0 m; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 m. Havneafgift pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sejlfartøjer, reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1941. Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m<sup>3</sup>. Losning og Ladning foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Tordokker indtil 95,7 Meters Længde, 2 Flydedokker med indtil 8000 Tons Bæreevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

## HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 0,8 til 7,8 m. Havneafgift (pr. N.R.T.) er for udenbys, maskindrivne Fartøjer: 25 Øre for Indg. og 25 Øre for Udg., for alle andre udenbys Fartøjer: 30 Øre for Indg. og 20 Øre for Udg. Reducerede Afgifter for reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Lods ved Havnen og i Fyrskibet »Lappegrund«. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift: 4 Øre pr. N.R.T., Ballast ca. 5 Kr. pr. m<sup>3</sup>. Vand: i Havnen 1,75 à 2,00 Kr., paa Reden 4,00, alt pr. m<sup>3</sup>. Losning og Lastning til faste Takster. 2 af Svitzers Bjergningsdampere er stationeret i Havnen, 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. Moderne Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt, 3 Tordokker indtil 115 m Længde. Kraner til 80 T. Løfteevne.

## HORSENS

Vanddybde i Indsejllingsløbet og i Ny-Havn 6,90 m. Indsejllingsfarvandet vel afmærket, Havnen kan besjles ogsaa om Natten. Ingen Lodsvang. Havneafgift: Fartøjer med Maskinkraft pr. N.R.T. for saavel Indg. som for Udg. 15 og 25 Øre for henholdsvis inden- og udenbys Fartøjer, de tilsvarende Afgifter for Fartøjer uden Maskinkraft 10 og 20 Øre. Vand: 1,50 Kr. pr. m<sup>3</sup>, dog mindst 5 Kr. ialt. 2 faste Kraner med henholdsvis 5 og 15 T. Løfteevne, 3 bevægelige Stykgods-kraner med henholdsvis 1½ og 2½ T. Løfteevne samt 4 private Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Ophalingsbedding for mindre Fartøjer. Træskibsbyggeri og Motor- og Maskinfabrikker forefindes.

## NYBORG

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

## RUDKJØBING

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

## ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande: I det 200 m brede uddybede Løb over Graadysbarren er der i fuld Bredde 7,5 m og i Fyrlinien 8,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Sluse-tærskelen 5,6 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,6—8,8 m, i Fløskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Fløjetonder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodsvang. Lodsafgift efter Dybgaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m<sup>3</sup>. — Losning og Lastning: Losning og Lastning besørger af henværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fløskerihavn med overdækkede Ladeperonner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttefæde. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for Fartøjer paa indtil 600 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

## FAABORG

Indsejllingsløbet 6,3 m. I Yderhavnen 6,3 m, i Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 30 Øre for Indg., 30 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodsvang. Vand: Dampskibe u. 800 R.T. 12 Kr., over 800 — 20 Kr. Sejlskibe 20—50 T. 2 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons i Inderhavnen. Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. ved Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.



# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 33

FREDAG 23. AUGUST 1946

53. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### DANSK-RUSSISK HANDELS- OG SKIBSFARTS-TRAKTAT

Der er den 17. August 1946 i Moskva undertegnet den Handels- og Skibsfartstraktat mellem Danmark og de socialistiske Sovjetrepublikers Union. Ved Traktaten reguleres Handels- og Skibsfartsforbindelsen mellem de to Lande paa Basis af Tilsagn om gensidig Mestbegunstigelsesbehandling, navnlig for saa vidt angaar Told og indenlandske Afgifter paa Varer samt Havneafgifter.

Der er ligeledes aftalt gensidig Mestbegunstigelsesbehandling for saa vidt angaar Transport og Transit af Varer samt Udøvelse af Handelsvirksomhed. Tvistigheder i Forbindelse med indgaaede Kontrakter afgøres efter Lovgivningen i det Land, hvor Kontrakterne er afsluttet, med mindre Voldgift er aftalt. Til Traktaten er knyttet udførlige Bestemmelser angaaende den herværende sovjetiske Handelsrepræsentations Stilling. Ved Traktaten træder den foreløbige Overenskomst mellem Danmark og de socialistiske Sovjetrepublikers Union af 23. April 1923 ud af Kraft. Samtidig er der undertegnet en Protokol angaaende Afviklingen af helt eller delvis uopfyldte Kontrakter, der er afsluttet inden den 22. Juni 1941 og en Protokol angaaende Voldgiftsklausuler i Handelskontrakter.

Traktaten, der skal ratificeres, er afsluttet for et Tidsrum af 5 Aar og betragtes som forlænget for Perioder paa 1 Aar, saafremt den ikke af en af Parterne opsiges med et Varsel paa 6 Maaneder.

### SKANDINAVIEN-AMERIKA-LINIEN

Social-Demokraten har forelagt Direktør Kørbing, S.D.F.D.S., Spørgsmaalet om man ikke indenfor Rederiet overvejer at forsøge med en Passagertrafik i større Stil paa U.S.A. igen.

— Jo — siger Direktøren, det kan jeg godt bekræfte, selv om overveje vel ikke er det helt rigtige Udtryk. Vi har ingenlunde opgivet Tanken, og saa snart Mulighederne viser sig, har vi ikke noget højere Ønske end at gaa ind for en saadan Linie igen.

— Da vi i 1935 opgav den store Passagertrafik med det sidste af Skibene, *Frederik den 8.*, var det af den simple Grund, at Linien ikke kunde betale sig. Skibene var ogsaa baseret paa at føre en Del Gods, hvilket er en Nødvendighed, for at det kan gaa. Der var ikke nok at sejle med, og derfor indstillede vi. Men Skandinavien-Amerika Linien er ikke død . . . . Skulde det bære mod en Udvikling, saa en ny Amerikafart har Muligheder, har vi intet højere Ønske end at prøve igen. Indtil videre maa man desværre sige, at det er sød Fremtidsmusik. Selv om man gerne vilde begynde nu, vil det være praktisk umuligt nu, alene paa Grund af Vanskelighederne ved at faa bygget et nyt Skib i en overskuelig Aarrække.

### SØENS ARBEJDSLØSE

I Henhold til de af Statistisk Departement d. 16. August udsendte Efterretninger, fandtes der i Erhvervsgruppen Søtransport ialt 542 arbejdsløse i Juli 1946, hvad der svarer til en Arbejdsløshedsprocent paa 9. I Juli 1945 var den tilsvarende Arbejdsløshedsprocent oppe paa 19,2. Der er altsaa sket en glædelig Nedgang i Arbejdsløsheden paa Søen i det

forløbne Aar, men den opgivne Procent er stadig langt den største blandt Landets forskellige Erhvervsgrupper, der har en gennemsnitlig Arbejdsløshedsprocent paa kun 1,2 for Juli 1946.

Statistiske Efterretninger oplyser endvidere angaaende Arbejdsløshedsprocenten indenfor de enkelte Arbejdsløshedskasser, at Søfyrbøderne ult. Juni 1946 havde ialt 269 arbejdsløse eller ialt 19,3 pCt. (Juli 1945: 28,4 pCt.), mens der var 240 ledige Sø-mænd eller 6,2 pCt. (Juli 1945: 16,4 pCt.).

### STOR UDVIDELSE AF »TORM«S FLAADE

Dampskibsselskabet »Torm«s nybyggede Motorskib *Olga S.*, bygget paa Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri, var forleden Dag paa en vellykket Prøvetur i Sundet. Det smukke, nye Skib, der laster 6.800 Tons d.w., maaler 350' × 50' 6" × 31' 9" og er udstyret med en 8-cyl. B. & W. Motor paa 3.000 HK. Skibet afgik senere i Ballast til Amerika ført af Kap-tajn Jes Thomsen.

Samme Dag søsattes ved Odense Staalskibsværft et 7.360 Tons d.w. Motorskib til Rederiet. Skibet, der blev døbt af Fru Prokurist Mazanti Andersen, fik Navnet *Herdis*.

Men dermed er »Torm«s Byggeprogram ikke udtømt. Selskabet har en 4.500 Toner under Bygning paa Nakkov Skibsværft og to 4000-Tonnere paa britiske Værfter. I Løbet af en overskuelig Fremtid vil Selskabets Flaade saaledes være forøget med fem moderne Nybygninger paa tilsammen 26.000 Tons d.w.

### »DRONNING MAUD« og »AARHUS« HJEMME IGEN

To af D. F. D. S.s Rutebaade, *Dronning Maud* og *Aarhus*, som sidste Efteraar blev stillet til de Allieredes Disposition og har været anvendt til at transportere Soldater mellem Frankrig og England, vendte d. 18. August hjem fra denne Tjeneste. De vil senere, naar der bliver Plads paa de stærkt optagne Værfter, blive genindrettet til Passagerbrug.

### HJEM EFTER 7 AARS FRAVÆR

Siden 1939 har »Vendila«s to Dampere *P. N. Dam* og *E. M. Dalgas* sejlet i udenrigs Fart, under Krigen en Tid i Røde Kors Tjeneste, men nu er de frigivet af U. S. A., og begge Baade er paa Vej hjem fra Amerika med Kul til Danmark. Skibene vil anløbe Aalborg og Fredericia indenfor en 14 Dages Tid.

### M/S »HØEGH SILVERBEAM«

Burmeister & Wain kunde for faa Dage siden aflevere Motorskibet *Høegh Silverbeam* til det kendte Oslo-Rederi Leif Høegh & Co. Skibet er et Lastskib paa 10.550 Tons d.w. og har følgende Iloveddimensioner: 430' × 58' × 37,6'. Det er forsynet med en B. & W.-Dieselmotor, der vil kunne give det en Fart paa 14 Knob fuldt lastet. Det har to gennemgaaende Dæk, fem store Luger, og kan medføre 12 Passagerer, for hvem der er indrettet meget smagfulde Kamre m. m.

Iøvrigt er Skibet naturligvis udstyret med alle moderne Indretninger til Navigationens Brug o. lign.

Dette Skib blev bestilt hos B. & W. sammen med

to Søsterskibe kort før Krigsudbruddet i 1939, men kun det ene af dem, *Høegh Silverdawn*, naaede at blive færdigt og komme i Fart, forresten tidsnok, for det blev i Juni 1943 sænket paa Rejse fra Freemantle til Abadan. Det tredje af Serien *Høegh Silvercrest*, var allerede færdigt tidligere paa Aaret i Aar, men blev derpaa som maaske bekendt hærget stærkt af en Brand, og de deraf foranledigede Reparationsarbejder vil først være tilendebragte om nogle Maanedr.

#### DECCA-PRØVER I HANDELSSKIBE

Det engelske Transportministerium afholder i denne Tid en Række Prøver sammen med The Decca Navigator Company for at komme til Klarhed over det nye Radionavigationssystems Anvendelighed i Handelsskibe. En Kæde af Decca-Sendestationer sætter som bekendt et Skib, der er forsynet med en Decca-Modtager og specielle Søkort med indtegnede Hyperbler, i Stand til hurtigt at bestemme sin Plads i Søen indenfor Sendestationernes Rækkevidde. Selskabet har fornylig oprettet saadan en Kæde af Stationer til Forsøg for Flaaden under Opmaaling og Minestrykning i The Thames Estuary og i Nordsøen, og man vil nu ogsaa anvende denne Kæde til Forsøg i Handelsflaaden.

Det engelske Admiralitet har derfor ladet udarbejde en Række Søkort over Farvandene omkring The Thames Estuary strækkende sig til den danske Kyst og til Kanalen i Syd, samtidig med at Decca-Selskabet har stillet en Mængde Modtagere til Raadighed for Handelsskibene. De respektive Skibsofficerer vil derefter blive opfordret til at udtale sig om Systemets Anvendelighed for Handelsflaaden. Samtidig med disse Forsøg er der videnskabelige Forsøg i Gang for at bestemme Systemets Nøjagtighed paa forskellige Afstande fra Sendestationerne, og i hvilke Arealer man kan stole paa det henholdsvis ved Dag og ved Nat.

Decca-Stationerne begyndte deres Udsendelser d. 18. Juli, men først om nogle Maanedr venter man at kunne naa til en virkelig Bedømmelse af de opnaaede Resultater. Svagheden ved Decca-Systemet i Dag er, at det for Øjeblikket kun kan anvendes af Skibe, der begynder deres Rejse indenfor et decca-dækket Areal, men Selskabet arbejder stærkt for at overvinde denne Svaghed.

#### NYT FRA NORGE

Fredrikstad mek. Verkstad kunde fornylig aflevere Damptankskibet *Amica* til Rederiet C. H. Sørensen & Sønner, Arendal efter en vellykket Prøvetur.

D/T *Amica*, der er et Søsterskib til det i Maj i Aar afleverede *Golden West*, er paa 7.400 Tons d.w. Det er bygget til Norsk Veritas højeste Klasse og har følgende Hoveddimensioner: 385' × 57' × 28' 3½". Skibet har 19 Olietanke med et samlet Rumindhold paa ca. 9.000 m<sup>3</sup>.

Hovedmaskineriet bestaar af en F. M. V. Dampmaskine, der udvikler 3.300 IHK. Kedlerne er anbragt paa Dækket.

*Amica* er et i alle Henseender moderne udstyret Skib med rummelige og smukt udstyrede Kahytter og Messer m.m. Besætningen boer hovedsagelig i Enmandskamre.

Under Prøveturen fik Værftets Arbejdere af Rederiet overrakt en Check paa 10.000 Kroner, der skal bruges til deres Feriehjem Solviken paa Onsølandet.

Moss Værft og Dokk agter at foretage store Udvidelser og Moderniseringer af Virksomheden. I Øjeblikket raader Værftet over 600 Arbejdere, der kan bygge op til 6.500 Br. Tons eller 11.000 Tons d.w. pr. Aar. Før Krigen var Nybygningsproduktio-

nen større pr. Arbejdskraft end paa noget andet norsk Værft, og blev paa et tidligt Tidspunkt indstillet paa Bygning af Motorskibe, hvortil man dog indkøbte Motorerne, men i de sidste seks Aar er man gaaet over til at bygge visse Motorer efter eget Patent. Disse er kun blevet anvendt som Hjælpemotorer, men saasart man har indvundet de nødvendige Erfaringer vil man overgaa til ogsaa at bygge Hovedmotorer.

Udvidelserne skal foregaa trinvis. I første Omgang agter man at rationalisere Bygningen af Skibskrog og modernisere Transportsystemet indenfor Værftet, hvorved man haaber at kunne firedoble Produktionen op til 24.000 Br. Tons med en Fordobling af Arbejderstaben op til 1200 Mand. Under de næste Udvidelser agter man bl. a. at bygge Beddinger til Bygning af Skibe paa op til 20.000 Tons.

Et nyt, norsk Rederi, *The Excelsior Aktieselskab*, er fornylig blevet grundlagt i Kristiansand med en fuldt indbetalt Aktiekapital paa 800.000 Kr. Det forlyder, at Rederiet har indkøbt Damptankskibet *Moose Mountain Park* paa 9.800 Tons d.w. bygget i 1944. Skibet skal antagelig overtages i Slutningen af denne Maaned og omdøbes til *Benoil*.

Leder af det nye Selskab er Hr. Einar Rasmussen og Kaptajn Bent Rasmussen.

#### NYT MOTORSKIB TIL SVENSKA LLOYD

Svenska Lloyd har i disse Dage bestilt et 3.000 Tons Motorskib ved Cantieri Riuniti Dell Adriatico i Monfalcone til Levering i Juni 1947. Det var dette Værft, der byggede m.s. *Stockholm*, oprindelig bestilt af Svenska Amerika Linien.

#### 10 FINSKE SKIBE TIL SOVJET

Den 16. August afsejlede den første af de 10 Handelsfartøjer, som Finland som et Led i Krigsskadeserstatningerne skal levere Sovjetunionen. Baadene er paa ca. 300 Tons, forsynet med baade Sejl og Motor. Ifølge Bestemmelserne skal de 10 Baade være leveret inden 19. September, men der er kommet Vanskeligheder i Vejen, hovedsagelig Forsinkelser i Leveringen af de nødvendige Raamaterialer.

#### NYT FRA ENGLAND

Ailsa Shipbuilding Co., Ltd. i Troon afleverede i Begyndelsen af Sommeren Lastdamperen *Rutland* til Currie Linie i Leith, der agter at sætte det nye Skib ind i sin Østersørute sammen med det i 1943 afleverede Søsterskib *Zealand*. Currie Line har forøvrigt i Løbet af Foraaret 1946 truffet Aftale med Finska Ångfartygs AB. i Helsingfors om Samsejling paa Ruten Helsingfors—Firth of Forth.

s.s. *Rutland*, der er paa 2.423 Tons d.w., har følgende Hoveddimensioner: Længde mellem p.p. 250', Bredde 40', Dybde til Hoveddæk 18' 9", Dybgaende 17' 18".

Skibet er forsynet med tre store Lastrum med hver sin Luge og er udrustet med to 16-Tons Bomme, der er anbragt paa en saadan Maade, at man opnaar den størst mulige Kapacitet for Trædækslast.

Hovedmaskineriet, der er placeret midtskibs, bestaar af en Tripleexpansionsdampmaskine. Overhødet Damp med et Tryk paa 200 lbs/Fod<sup>2</sup> produceres af to Kedler med kunstig Træk. Farten er 10,73 Knob.

En ny Togfærge til Ruten Harwich-Zeebrygge er blevet bestilt hos John Brown & Co. i Clydebank til L. N. E. Jernbaneselskabet. Da Færgen skal anvende samme Færgeleje som de tidligere Færger, er dens Bredde og dens Agterskib bibeholdt uforandret, hvorimod Længden er blevet noget forøget for at kunne give Plads til flere Jernbanevogne.

Færgens Hoveddimensioner er følgende: Længde

## Ugens Fragtberetning.

Forholdene paa de oversøiske Markeder er stadig uden større Ændringer. I transatlantisk Fart er der ogsaa i den forløbne Uge sluttet mange Baade for Kul fra Northern Range og Golfen til forskellige europæiske Destinationer U.S. Atlantic/Belgien har betalt \$10.15 for to Liberty Skibe. Northern Range/fransk Atlanterhavshavn har betalt \$11.15 for September og Oktober, og Franskmandene er villige til at slutte for consecutive Rejser fra September til Marts til \$11 fra Northern Range til fransk Atlanterhavshavn med sædvanlige Optioner af Middelhavet og Nordafrika. For UNRRA's Regning er sluttet Northern Range/Vestitalien til \$12.70. Svejtsiske Befragtere har sluttet to Liberty Baade Mobile/Savona til \$14.05. Iøvrigt sluttet der betydelige Mængder Tonnage for engelsk Regning for Korn fra saavel Northern Range som Canada til UK. til de af det engelske Transportministerium fastsatte Rater. UNRRA er aaben for flere Baade for Havre fra Baltimore til Triest eller Gdansk/Gdynia til \$18 eller til Bremen til \$15.50. Net-Forretning fra New York til Lissabon indikerer 29 Cts. for 4000 Tonner og for noget større Baad fra Sheet Harbor til Bordeaux/Dunkirk range indikeres 27 Cts. Kulraterne fra Hampton Roads til Sydamerika ligger noget bedre, idet der kan gøres \$12 til Santos og \$12.50 til Montevideo eller Buenos Aires. Svovl fra Golfen til Montevideo betaler \$12.

Fra River Plate gøres der kun meget lidt Forretning paa Grund af Eksportforbud paa forskellige Varer, hovedsagelig Korn og Foderstoffer. De højere Rater, der maa betales for Kul fra Hampton Roads til Sydamerika, maa utvivlsomt skyldes Vanskeligheden ved at faa Last fra River Plate, da det tilsyneladende er ret vanskeligt at faa Udførselstilladelse.

Pacificysten er stadig et meget stille Marked. Kul fra Seattle eller Portland noteres uforandret \$18 til Shanghai. For den i vor sidste Beretning nævnte Net-Forretning fra British Columbia til 2 Havne Nord-

frankrig noteres nu en Rate af 40 Cts. per Cbft. bale. For raffineret Sukker fra San Francisco til Rotterdam betales \$19 og til Genua \$22 paa fio. Basis.

Fra Philippinerne noteres forskellige Laster Copra til Mexico og Havne i UK. eller paa Kontinentet. Der noteres ingen Rate for disse Ordre, da Befragterne tilsyneladende selv er i Vildrede med, hvad der skal betales. Fra Indien kan stadig sluttet Malm til UK. og USNH. til uændrede Rater, og det samme gælder for Malmeksporten fra Durban til UK. og USNH. Kul Durban/Buenos Aires er sluttet til 57/6d. Fra Aden noteres en Kontrakt paa 200.000 Ts. Salt til Calcutta, Afskibning over 15 Maaneder til 50/- pr. Ton paa Gross Basis. Salt fra Port Said til Calcutta kan sluttet for prompt Lastning til 52/6d.

Fra Middelhavet gøres der stadig mange Forretninger til stort set uændrede Rater. Salt fra Port Said eller Alexandria er sluttet til Antwerpen til 38/9d. Pyrites Huelva/Antwerpen har betalt 30/-. Fosfat fra Sfax til Antwerpen 42/6d., Salt Cadiz/UK. 42/6d.

Østersøraterne er stadig meget faste saavel for Trælast som for Malm. Malm fra Oxelø Sund til Bristolkanalen har saaledes betalt 40/- for 4700 Tonner. 670 Stds. DBB. Haparanda/London er sluttet til 162/6d. For Kul og Koks fra UK. og Emden til danske Havne sluttet til uændrede Rater.

Der søges stadig mange Baade for Timecharter, men det er ret begrænset, hvad der gøres af Forretning, fordi en meget betydelig Del af Tonnagen er under Kontrol. Langsom Dieselbaad paa ca. 8700 Ts. dw. er sluttet for 4/6 Maaneder til omkring \$5.00. Levering og Tilbagelevering denne Side. For engelsk Regning søges 8/10.000 Tonner Levering UK. via St. Lawrence, Tilbagelevering Sydafrika til 16/-, for Damp- og omkring 20/- for Motortonnage. For en stor Baad, Levering UK. via Vestindien, Tilbagelevering St. Lawrence, kan betales \$4/- for Motorskib.

medlem p.p. 380', Bredde 61' 5" og Dybde til øvre Dæk 36'.

Færger har fire Spor, og da Til- og Frakørsel udelukkende sker over Agterenden, er Forskibet normaltformet. Der er ikke nogen særlig Passagerindretning om Bord, da der ikke medtages Passagerer paa denne Rute, men nogle faa Kahytter er blevet indrettet til tilfældige Rejsende.

Hovedmaskineriet bestaar af to Sulzermotorer, der skal kunne give Færgeren en Fart paa 13<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Knob fuldt lastet.

Den Tonnage, der ved Slutningen af Juni i Aar i engelske Havne afventede eller var under Reparation eller Ombygning efter Krigstjeneste, beløb sig til ialt 3,082,000 Tons.

Da engelske Skibsværfter har tilstrækkelige hjemlige Ordre paa specialbyggede Skibe til at holde dem beskæftigede to Aar frem i Tiden, ventes det almindeligt, at Prisen paa almindelig Tramp-tonnage ikke vil falde i den Tid.

### NYT FRA BELGIEN

Der er i Øjeblikket tre nye Skibe under Bygning til Compagnie Maritime Belge (Lloyd Royal), Antwerpen, der agter at indsætte dem paa Ruten til Belgisk Kongo. Skibene, der er under Bygning hos John Cockerill, Hoboken, og som skal kunne løbe 16 Knob, vil komme til at hedde *Albertville*, *Leopoldville* og *Anversville*. De ventes færdige i Løbet af næste Sommer og Efteraar. Skibene vil blive udstyret med Burmeister & Wain/Cockerill Dieselmotorer,

og skal kunne medføre 130 Passagerer og 50 Børn. Deres Lastevne skal være 9.000 Tons inklusive 2.000 Tons Palmeolie.

The London and North Eastern Railway's Rute mellem Antwerpen og Harwich blev genoptaget d. 29. Juli med s.s. *Accrington* efter at have været stoppet siden 1939.

I Følge *Lloyd Anversois* haaber man i Belgien at kunne faa ret betydelige Ordre fra Frankrig paa Bygning af Trawlere og Kystskibe og Indlandsfar-tøjer, forudsat at de belgiske Priser er nogenlunde antagelige.

### FRYGTER U. S. A. OLIEMANGEL?

De forenede Stater trues af en katastrofal Mangel paa Olie, som vil indtræde i Løbet af de næste 20 Aar, udtalte fremtrædende Embedsmænd fra det amerikanske Udenrigsministerium i en Radioudsendelse d. 18. August.

Samtidig oplyste Embedsmændene, at de bedste Petroleumskilder i Udlandet ligger i den urolige nære Orient.

Intet Under, at Storpolitikken netop kredser om denne urolige nære Orient i disse Dage.

### CANADISK REDERISAMMENSLUTNING

Fire Rederier hjemmehørende i Vancouver, Canada, er blevet slaaet sammen og skal i Fremtiden hedde Western Canada Steamship Ltd. Aktiemajoriteten i det nye Rederi er tegnet af de fire Sel-skaber Anglo-Canadian Shipping Co. Ltd., Canada

Shipping Co. Ltd., North Pacific Shipping Co. Ltd., og Empire Shipping Co. Ltd. 16 10.000 Tons Skibe tilhørende det statsdrevne Park-Rederiets Flaade er blevet indkøbt og fem andre er blevet charret paa bare-boat-Basis. Disse 21 Skibe, der sammenlagt repræsenterer en Tonnage paa omkring 210.000 Tons d.w., skal indsættes i Fart mellem Vancouver og Syd-afrika, Kina og Storbritannien.

#### NY FRIHAVN I U. S. A.

Foreign Trade Zones Board i det amerikanske Handelsministerium har nu tiltraadt, at der oprettes en Frihavn i New Orleans, hvorved De forenede Stater vil faa deres anden Frihavn, idet kun New York tidligere har haft Frihavnsrettigheder.

Den nye Frihavn skal ligge ved Mississippifloden indenfor Byens Grænser. De Bygninger, man tænker at anvende, har tidligere været anvendt til andre Formaal, men man regner med, at der kun behøves faa Ændringer, for at de skal kunne bruges til deres nye Formaal. Den nye Frihavn maa ses som et Led i de store Bestræbelser, som ikke mindst New Orleans i længere Tid har udfoldet for at øge Handelen med Latinamerika.

Den første amerikanske Frihavn blev anlagt paa Staten Island ved New York i 1937, og siden da har udenlandske Varer til mere end 300 Millioner Dollars passeret derigennem fra mere end 60 Lande.

#### »DANA« PAA TOGT

Havundersøgelsesskibet *Dana* startede den 20. Aug. paa et Togt i det nordlige Atlanterhav. Det skal vare 1—2 Maaneder og ledes af Dr. phil. Aage Vedel Tåning.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Gøteborg-Frederikshavn Ruten

En Opgørelse over Trafikken paa Gøteborg-Frederikshavn Ruten viser, at der indtil nu har været ialt 20.346 Passagerer i Aar eller en Del mindre end i Sommeren 1939, hvor 36.710 Passagerer krydsede Kattegat med *Kronprinsessan Ingrid*, og det har saaledes vist sig, at Valutaforholdene i høj Grad har lagt Danskerne Hindringer i Vejen for et Besøg i Sverige.

Trods Nedgangen i Passagerantallet har man alligevel anset det økonomiske Resultat af Sejladsen for saa tilfredsstillende, at man har besluttet at fortsætte Sejladsen til og med 30. September. Iøvrigt haaber man paa, at den hurtiggaaende Togforbindelse, man havde før Krigen med »Nordpilen«, igen maa komme i Gang, saaledes at Sejladsen kan foregaa hele Aaret.

### Hirtshals-Ruten

Ruten Hirtshals—Christianssand er blevet en stor Succes, og Christianssand Dampskibsselskab agter derfor at holde m.s. *Gann* i Fart September Maaned ud.

### Skibsværft i Sønderborg

Under Besættelsen rejste Tyskerne i Sønderborg »Schumanns Skibsværft«, som blev et Millionforetagende. Helt færdig blev det imidlertid aldrig. Da den investerede Kapital er rigstysk, er Skibsværftet omfattet af Konfiskationsloven.

Likvidatorerne, Ingeniør Lund Jensen og Landsretssagfører, Dr. jur. Miang, havde begyndt at udstykke Virksomheden. Et Konsortium bestaaende bl. a. af Skibsbyggerfirmaet Karl Weiss & Sønner, Graasten, og A/S Hans Knudsen, Jern og Staal, Sønderborg, ved Direktør Sv. O. Hansen har imidlertid sikret sig Anlægene paa Sundevedsiden, og det søger nu at samle Maskinerne igen.

Det er Hensigten at udvide Virksomheden, saa der paa Sundevedsværftet bliver Skibsbyggeri i større Stil. Foreløbig tænker Skibsbygger Karl Weiss paa at bygge Træskibe for russisk Regning.

Sønderborg Kommune er naturligvis interesseret i Sagen; det er fra kommunal Side tilbudt at udbygge Bolværk og Bedding, og Sønderborg Købstad bliver derved Part-haver.

### Ændringer i Aktieselskabsregisteret

»Moore & Mc. Cormack, Aktieselskab« af Gentofte. Under 18. Marts 1946 er Selskabets Vedtægter ændrede. Selskabets Hjemsted er København. A. V. T. Huld er fra- traadt som Bestyrelsens Formand. V. Falbe-Hansen er

udtraadt af, og Direktør Robert Corwin Lee, New York, U. S. A., Afdelingschef Valdemar Helms Møller, Bernstorffsvej 218, Charlottenlund, Afdelingschef Albert Christian Schneider-Christensen, Hyldegaardsvej 34 B, Ordrup, er indtraadt i Bestyrelsen. Medlem af Bestyrelsen W. J. Rague er valgt til Bestyrelsens Formand. A. V. T. Huld er fra- traadt, og W. J. Rague er tiltraadt som Direktør.

### Ændringer i Handelsregisteret

Johan Frederik Christian Hansen, der var ansvarlig Deltager i Firmaet C. K. Hansen, er afgaaet ved Døden. Firmaet fortsættes uforandret af de hidtidige Deltagere Christian Kjellerup William Hansen, Conrad Johan Christian Harhoff og Knud Hansen, Firmaet har meddelt Bennet Christian Kjellerup Hansen Prokura.

### Ændringer i Skibsregisteret

s.s. *Holland* af København (OUHC) er udslettet som forlist.

Brutto- og Netto-Tonnagen for s.s. *Trondhjem* af Odense (OXPB) er nu henholdsvis 1,398 og 791 Tons.

Brutto- og Netto-Tonnagen for s.s. *Hilde* af København (OZLE) er nu henholdsvis 1,635 og 930 Tons.

Brutto- og Netto-Tonnagen for s.s. *Grenaa* af København (OZDO) er nu henholdsvis 1,276 og 716 Tons.

### Amerikansk Sømandsstrejke

Omkring 360 Skibe er allerede blevet sat ud af Virksomhed som Følge af den af Søfolkene paa de store amerikanske Søer iværksatte Strejke. Strejken rammer Industriomraaderne i det østlige Amerika og de nærliggende Lande i Europa. Strejken omfatter 5000 Søfolk, som kræver indført en Arbejdsuge paa 44 Timer. Andre 4000 Søfolk ventes at slutte sig til Strejken. Der er opstillet Strejkavægter i alle Havne.

### Bygning af 100 tyske Fiskedampere

Den britiske Militærregering har givet Tyskerne Tilladelse til at bygge yderligere 100 Fiskedampere. De første Fartøjer skal være færdige til Efteraaret 1947. De tyske Levnedsmiddelfunktionærer i Hamborg fremhæver, at kun 127 af Tysklands 360 Fiskedampere før Krigen er i Fart for Tiden.

### Den italienske Atlantliner Rex

Den italienske Atlantliner *Rex* paa 51,000 Tons, som før Krigen erobrede det blaa Bland til Italien, skal nu bjer- ges af et amerikansk Selskab og istandsættes. Tyskerne var som bekendt i Færd med at bugsere *Rex* til Triest, da det paa Vejen dertil blev sænket af allierede Flyvere i Nærheden af Kysten.

### De finske Skibe i U. S. A.

Nogle af de af U. S. A. under Krigen beslaglagte finske Skibe bliver nu leveret tilbage til Finland. Foreløbig er m.s. *Aurora*, 7,000 Tons d.w., og m.s. *Saimaa*, 3,000 Tons d.w., leveret tilbage, og i nær Fremtid ventes yderligere fem Skibe tilbageleverede.

### Tankskibs Eksplosion i Haifas Havn

En frygtelig Eksplosionsulykke indtraf fornylig i Haifas Havn. Den 6000 Tons store britiske Tankdamper *Empire Cross* eksploderede med et voldsomt Brag, der rystede Husene i vid Omkreds, men saa vidt vides, er kun een Mand omkommet ved Ulykken, medens 35 reddede Livet. Mange af disse blev reddet af den britiske Torpedojager *Virago*, der var i Kamp med det tyske Slagskib *Scharnhorst* i December 1943.

### Første Skib til Dunkerque

Den svenske Fragtdamper *Jupiter* paa 3600 Tons sejlede forleden Dag ind i Dunkerque Havn, flagsmykket fra agter til Stævn som det første Skib, der benytter Havnen siden Juni 1940.

Efter at være lodset igennem den smalle Indsejling i den ydre Havn, hvor to store Spærringsskibe, fyldt med Cement, og flere Vrag endnu fylder det meste af Havne- bassinet, blev *Jupiter* i den indre Havn hilst af store Menneskemasser, og Kaptajn Arne Nielsson blev modtaget af Repræsentanter for Byen.

## FRA SØRETTNERNE

### M.S. Australian Reefer

J. Lauritzens Rederi har nu fremskaffet nye Oplysninger om *Australian Reefer*, der forliste i Nærheden af New Foundland. Oplysningerne blev forleden fremlagt i Sø- og Handelsretten, og det fremgik, at Aarsagen til Forliset var, at Paravancudriggeren rev sig løs i haardt Vejr, hvorved flere Plader i Forstavnen blev revet ud med det Resultat, at Skibet sank. Skibet blev senere bjerget og ført til

St. James River i Nærheden af Newport News, hvor Rederiet har ladet Skibet besigtige. Besigtigelsen har resulteret i, at Rederiet har opgivet at bruge Skibet igen, da en Reparation ikke kan betale sig.

## PERSONALIA

### 75 Aar

Tidligere Fører i D/S »Norden«, Kaptajn *H. L. Pedersen* fyldte den 19. August 75 Aar. Kaptajn Pedersen forlod Søen 1930 og er bosiddende i Troense.

### 70 Aar

Tidligere Fører i D.F.D.S., Kaptajn *M. C. Nielsen* fyldte den 21. August 70 Aar. Kaptajn Nielsen pensioneredes 1941.

### 60 Aar

Den 18. August fyldte Fører i Det østasiatiske Kompagni, Kaptajn *A. E. P. Larsen* 60 Aar. Kaptajn Larsen er Fører af m.s. *Mongolia*.

### 50 Aar

Fører i D.F.D.S., Kaptajn *K. Jensen* fylder den 24. August 50 Aar. Kaptajn Jensen er Fører af s.s. *Halfdan*.

## Positionsliste pr. 20. Aug. 1946

### Dannebrog

*Dansborg* ank. Kbhvn. (Dok) 4.8., derefter U.S.A./Danmark. — *Ellensborg* ank. Vejle 19.8., derefter Kbhvn. og Luleå/Hamburg. — *Frederiksborg* afg. Bona 10.8. til Dublin. — *Lilleborg* ank. Svendborg (Dok) 26.7., derefter Polen/Danmark. — *Nordborg* ank. Aarhus 17.8., derefter Luleå/Hamburg. — *Silkeborg* ank. Emden 18.8., laster for Kbhvn. — *Skodsborg* ank. Hargshamn 20.8., laster for Antwerp. — *Søborg* ank. Frederikshavn 27.6. (Dok). — *Taarneborg* ank. Kbhvn. 19.8., derefter Oxelø Sund/Barrow i/F. — *Uranienborg* ank. Kbhvn. 16.8., derefter Dok Helsingør. — *Ørneborg* afg. Luleå 15.8. til Hamburg.

### Det Dansk-Franske D/S.

*Blekinge* ank. Bourgas 17.8. — *Bornholm* afg. Kbhvn. 13.8. — *Halland* afg. Ardrossan 11.8. — *Skaane* ligger i Svendborg. — *Slesvig* i engelsk Tjeneste i Singapore.

### Det Danske Kulkompagni

*Ivan Kondrup* ank. Ymuiden 19.8. — *Wm. Th. Malling* forv. ank. Kbhvn. 22.8.

### D. F. D. S.

*Alabama* ank. Randers. forv. 20. Aug., derfra til Nr. Sundby. Fra Nr. Sundby ca. 26.8. til Porto Alegre via Immingham for Bunkers. — *Alexandra* ank. London 19.8. Derfra ca. 29.8. til Kbhvn. — *Argentina* ank. New York 19.8. Afg. ca. 1.9. til Oslo og Kbhvn. — *Arizona* i Dok i Kbhvn. til ca. 15.9. — *Bolivia* afg. New York 9.8. til Oslo/Kbhvn. og Gdynia. Ventes ank. Oslo ca. 22.8. og Kbhvn. 23.8. — *Brasilien* ank. Alexandria 11.8. Derfra forv. 22.8. til Palæstina/Cypern og Tyrkiet. — *Brynhild* ank. Antwerpen 14.8. Derfra ca. 21.8. til Kbhvn. — *Delaware* ank. Frederikshavn 16.8. for Dokning. Fra Frederikshavn ca. 23.8. til Porto Alegre via Immingham for Bunkers. — *Dronning Alexandrine* ank. Reykjavik 19.8. — *Egholm* afg. Palermo 18.8. til Algier/Barcelona og Malaga. — *Florida* ank. New York 10.8. Derfra forv. 21.8. til Oslo og Kbhvn. — *Frigga* i Dok i Frederikshavn til ca. 31.8. — *Georgia* afg. New York 8.8. til Gdansk og Kbhvn. via Methil for Bunkers. — *Halfdan* ank. Sønderborg 19.8. Derfra ca. 20.8. til Manchester/Kbhvn. — *Harald* ank. Randers 16.8. Derfra ca. 21.8. til Aalborg. Derefter til Liverpool/Danmark. — *Hebe* ank. Kbhvn. 14.8. — *Hindsholm* ank. Manchester 13.8. Derfra ca. 22.8. til Kbhvn. og Aarhus. — *Hjortholm* ank. Antwerpen 19.8. Derfra forv. 22.8. til Leixoes, Lissabon og Middelhavet. — *Hroar* i Dok i Helsingør fra 20.8. — *Ivar* ank. Antwerpen 15.8. Afg. ca. 20.8. til Levanten. — *J. C. Jacobsen* ank. Kbhvn. 20.8. — *Jolantha* ank. Kbhvn. 18.8. Fra Kbhvn. ca. 21.8. til Vestnorge. — *Katholm* ank. Aarhus

17.8. Derfra ca. 20.8. til Kbhvn./Antwerpen. — *Kentucky* afg. Kbhvn. 13.8. til Liverpool-Kbhvn./Randers. — *Knud* ank. Cardiff 19.8. Derfra ca. 20.8. til Newport/Swansea-Kbhvn./Odense. — *Louisiana* afg. Montevideo 30.7. til Kbh. via Las Palmas for Bunkers. Ankommer Las Palmas ca. 21.8. — *Maine* afg. Gdynia 19.8. til Odense og Kbhvn. Fra Kbhvn. ca. 26.8. til New York. — *Margrethe* i Dok i Helsingør fra 16.-27.8. — *Marocco* ank. Kbhvn. 19.8. Afg. forv. 31.8. vi Antwerpen til Middelhavet. — *Paraguay* ank. Paranagua 18.8. Afg. forv. 21.8. til Bahia og Pernambuco. — *Rota* fra Esbjerg hver Fredag. Fra Grimsby hver Tirsdag. — *Saga* afg. Kbhvn. 16.8. til London/Hull-Kbhvn. — *Skjold* ank. Antwerpen 17.8. Derfra ca. 23.8. til Aalborg, Randers, Horsens. — *Svanholm* ank. Kbhvn. 20.8. — *Taarholm* afg. Manchester 17.8. til Kbhvn./Aarhus/Aalborg. — *Texas* ank. Esbjerg 19.8. Afg. forv. 20.8. til Kbhvn. — *Thyra* ank. Newcastle 19.8. Derfra ca. 21.8. til Kbhvn. — *Tomsk* afg. Oslo 19.8. til Kbhvn. Fra Kbhvn. ca. 21. Aug. til Antwerpen/Havre/Cardiff/Newport/Swansea-Kbhvn. — *Trondhjem* afg. Kbhvn. 21.8. Fra Aarhus 22.8. til Leith. Derfra til London. — *Tula* ank. Kbhvn. 18.8. Fra Kbhvn. ca. 26.8. til Rotterdam/Antwerpen. — *Tunis* i Dok i Helsingør til ca. 30.9. — *Uffe* ank. Horsens 18.8. Derfra ca. 20.8. til Kolding-Antwerpen. — *Uruguay* ank. Aarhus 20.8. Afg. forv. 22.8. til Santos via Las Palmas for Bunkers. — *Virginia* afg. Holbæk 17.8. til Porto Alegre via Immingham. Forv. ank. Immingham 20.8.

### J. Lauritzen

*Indian Reefer* ank. Rio de Janeiro ca. 23.8., derefter Antwerpen. — *Argentinean Reefer* ank. Rio de Janeiro ca. 24.8., derefter Dublin. — *African Reefer* pass. Gibraltar ca. 22.8. paa Vej til Neapel. — *Karla Dan* ank. New York 13.8., derefter til Sydamerika. — *Lotta Dan* ank. Cristobal 20.8., derefter til Chile. — *Laila Dan* afg. Havana 10.8. til New York. — *Jutta Dan* afg. Guayaquil 20.8. til New York. — *Selma Dan* afg. Iquique 12.8. til New York. — *Randa* afg. Guayaquil 15.8. til Valparaiso. — *Ulla* pass. Trelleborg 20.8. paa Vej til Rochester. — *Laura Dan* ank. Gdansk ca. 19.8., laster til Danmark. — *Maria Dan* afg. Norfolk ca. 20.8. til New York og Grønland. — *Linda Dan* afg. Kirkcaldy ca. 21.8. til Ivigtut og Philadelphia. — *Jelva Lau* afg. Rochester ca. 21.8. til Emden. — *Lillian* afg. Randers ca. 21.8. til Polen. — *Anna Lau* pass. Kbhvn. ca. 22.8. paa Vej til Yxpila. — *Inger Lau* afg. Baltimore 12.8. til Julianehaab. — *Nerma Lau* afg. Polen ca. 21.8. til dansk Havn. — *Katja Lau* ank. Esbjerg ca. 22.8., derefter Emden/Danmark. — *Hedda Lau* afg. Emden 20.8. til Nykøbing Falster. — *Nancy Lau* afg. Odense 20.8. til Polen. — *Ninna Lau* ank. Polen 19.8., laster til Mariager.

### Myren

*Asbjørn* afg. Odessa 14.8. — *Astrid* forv. afg. Kbhvn. 21.8. — *Birthe* ank. Hamburg 19.8. — *Chr. Sass* afg. Fredericia 20.8. — *Clara* forv. afg. Ghent 21.8. — *Stal* ank. Lissabon 19.8.

### Navitas

*Navitas due* Calais 22.8.

### Norden

*Nordfarer* ank. Bahia Blanca 29.7. — *Nordkap* ank. Nakskov 17.8. — *Nordkyn* afg. Newport News 19.8. — *Nordpol* ank. Philadelphia 18.8.

### Orient

*Astoria* ank. Santos 17.8. — *Westralia* pass. Gibraltar 17.8. til Amerika.

### Vendila

*Svend Pii* ank. Fredericia 21.8.

### Ø. K.

*Annam* afg. Manila 3.8. til Port Pirie. — *Asia* ank. Kiel 19.8. — *Erria* i Nakskov. — *Falstria* pass. Pentland Firth 16.8. til New York. — *Fionia* ank. Aalborg 18.8. — *India* ank. Aarhus 18.8. — *Java* ank. Longbeach 6.8. — *Jullandia* ank. Kbhvn. 17.8., forv. afg. 21.8. til Gdynia. — *Kina* ank. Manila 5.8. — *Korea* afg. Hongkong 6.8. til Vancouver. — *Lalandia* afg. Las Palmas 14.8. til Capetown. — *Malacca* pass. Ushant 19.8. til London. — *Manchuria* afg. Singapore 16.8. til Hongkong. — *Meonia* i Nakskov. — *Mongolia* i Kbhvn. — *Selandia* ank. Port Swettenham 13.8.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGB

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K

Abonnement

Udlandet Kr. 24,00 pr. Aar

Redaktør:

KAY JUNGEBSEN

Telefon \*Central 17030

samt paa alle Postkontorer

# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

## ODENSE STAALSKIBSVÆRFT A/s

(Odense Steel Shipyard Ltd. A/s.)

TELEGR. STAALVÆRFT

TELF. ODENSE 1859

Telegram Adr.: Flydedokken

Telefon 269 (2 Lin.)

Rigstelefon 21

## A/s SVENDBORG SKIBSVÆRFT

*Nybygninger og Reparationer*

NYBYGNINGER

SKIBS- MASKIN- OG  
KEDELREPARATION

## Aalborg Værft A/s

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9



Viking  
Kompasser  
Viking  
Loddemaskiner  
Chronometre  
Sekstanter  
Marinekikkerter

Indehavere  
SØLVER & SVARRER  
Norsk statsaut. Kompassrettere  
*Forlang W. Katalog*

PENSIONS  
FORSIKRINGS  
ANSTALTEN A/s



HAMMERENSGADE 6  
KØBENHAVN K. - C. 7809



BRUG  
**INTERNATIONAL**  
Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDE

INTERNATIONAL FARVEFABRIK A/S

Øresundsvej 141. Telefon 5601. København S.  
Åmager 1483.

DAMPSKIBSELSKABET

## PACIFIC A/s

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

## DANSKE LLOYD

Holmens Kanal 42

## NORDHAVNS-VÆRFTET A/s

KØBENHAVN

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

... og  
Pilsner  
det er  
**HOF**

*Tegn Deres  
Forsikringer  
i*  
**SKANDINAVIA**  
Kongens Nytorv 6, København K.  
Telefon Central 9316

**JAN M. LYNGBY**  
INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13770  
TELEGR. JANBY

KJØBENHAVN K.  
TOLDBODGADE 18

elektrisk drevne  
**Imo-Pumper**  
som  
**Smøreoliepumper**  
**Brændselsoliepumper**

AKTIESELSKABET  
**BURMEISTER & WAIN'S**  
MASKIN- OG SKIBSBYGGERI  
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT      MASKINFABRIK  
REFSHALEØEN      STRANDGADE 4

STØBERI OG STAALVÆRK  
TEGLHOLMEN

REPARATION OG  
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER  
3 DOKKER  
INDTIL 13.600 T.  
3 OPHALINGSBEDDINGER  
DIESELMOTORER  
FRA 10-3000 HK. PR. CYLINDER

**B&W**

## AKTIESELSKABET

**HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI**

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftets«

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

**SIMONSEN & MØLLER**

STEVEDORES &  
 PAKHUSFORRETNING  
 ODENSE

**AARHUS  
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897  
 Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
 Stevedore-Firma i Aarhus  
 LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

## DAMPKIBSSELSKABET

**PACIFIC A/S**

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH  
 Korresponderende Reder

**NORDHAVNS-VÆRFTET A/S**

KØBENHAVN

*DANSKE SKIBSMÆGLERE*

AARHUS

**AUG. O. HERLØV**

Statsautoriseret Skibsmægler  
 Dynkarken 2  
 AARHUS

Telefon: 6280  
 Privat: 4628

Telegr.-Adr.:  
 „NAVIGATION“

KOLDING

**A. GJØRDING'S EFTF.**

SVANE &amp; GJØRDING

Statsautoriserede Skibsmæglere  
 KOLDING

BEFRAGTNING ·· KLARERING ·· SPEDITION ·· ASSURANCE

AGENT FOR DEN KØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810—1811

BANDHOLM

**ALFR. HOVMAND**

SKIBSMÆGLER  
 BANDHOLM

Telefoner 11 &amp; 41

Telegram-Adresse:  
 »HOVMAND«

MARIAGER

**P. RUDBECK-LARSEN · MARIAGER**

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

*Statsautoriseret Skibsmægler*

Telf.: Cementcentralen Nr. 1

Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114

Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“

Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

FAABORG

**P. A. NIELSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLER  
 BEFRAGTNINGSFORRETNING  
 SPEDITION — ASSURANCE

**FAABORG**

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 &amp; 806

RANDERS

**CARL HASSAGER & CO**

Indehaver V. H. NISTED  
 Statsautoriseret Skibsmægler

**RANDERS**

Telefoner 91 & 92  
 Statstelefon 17

Telegr.-Adr. "Hassager"

HOBRO

**CHR. RØRHOLM**

EDSVØREN SKIBSMÆGLER  
 HOBRO

TELEFON 418

TELEGR. "RØRHOLM, HOBRO"

SVENDBORG

**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 34

FREDAG 30. AUGUST 1946

53. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### ORDENSDEKORATION

Formanden i Sveriges Redareförening, Generalkon- sul *Gunnar Carlsson*, er blevet udnævnt til Kommandør af 1. Grad af Dannebrogordenen.

### KULFORHANDLINGER MED POLEN

Der forestaar i den kommende Uge vigtige dansk-polske Handelsforhandlinger. Det er navnlig Spørgsmaalet om Polens Kulleleverancer, der er aktuelt, idet det Kontingent, Polen har lovet at levere Danmark, er opbrugt.

Der finder dog, efter hvad der oplyses overfor Ritzaus Bureau, stadig polske Kulleleveringer Sted hertil, selv om Polen har opfyldt sin Aftale.

I Forhandlingerne i næste Uge deltager det herværende polske Handelsraad og udsendte Repræsentanter, der ventes fra Warszawa. Fra dansk Side lægges der stærk Vægt paa fortsatte polske Kulleleverancer, om muligt ønsker man dem gerne udvidet.

### »HOLGER DANSKE«

Fregatten *Holger Danske* ankom d. 24. August til Sønderborg efter en vellykket Rejse til England, Amerika og Belgien, det første officielle danske Flaadebesøg i fremmede Havne efter Befrielsen. *Holger Danske*, hvis Chef er Lederen af Søkadetskolen, Kommandør *Westermann*, har haft hele den danske Kadetskole paa 75 Mand med paa Togtet, der begyndte i Isefjord den 1. Juli og først slutter i Oktober Maaned efter en Række afsluttende Skyde- og Sejløvelser i danske Farvande.

### NORSK DAMPER SOLGT TIL DANMARK

Dampskibsselskabet *Phønix* i Esbjerg har af Skibsreder *M. Johansen*, Bergen, købt den norske Damp- per *Vesla*, der er bygget i Bergen 1913 og laster ca. 1800 Tons d.w.

*Vesla* vil blive leveret nyklasset, formentlig i Løbet af et Par Uger.

### TO SMAA TANKSKIBE INDKØBT TIL DANMARK

Det forenede *Olie Kompagni* har for at kunne møde de forøgede Krav til Distribueringen af Olieprodukter af *Ministry of Transport* i England købt to 300 Tons Motor-Tankskibe.

Skibene, der er bygget henimod Krigens Slutning til *Ministry of Transport* og har sejlet et Aars Tid for dette Ministeriums Regning, bliver i disse Dage overtaget i Harwich, hvorefter de under dansk Flag og med fuld Last af Benzin og Dieselolie afgaar til Danmark.

De to Skibe faar Navnene *Abadan* og *Haiifa*, opkaldt efter *Anglo-Iranian Oil Company's* to største Olieraffinerier, og de vil blive beskæftiget ved For- delingen af Olieprodukter fra Kompagniets Hovedim- portlagre til Proviandsdepoterne.

### MINISTRYGNINGEN I ØRESUND

Ministrygningen i den nordlige Del af Øresund er nu tilendebragt, og Ministrygerflotillen har derefter paabegyndt Ministrygningen i Farvandet mellem Hveen og Malmö, der endnu ikke anses for helt sik- kert.

### »ØSTASIATISK PLANTAGE«

Bestyrelsen for Aktieselskabet Det Østasiatiske In- dustri- og Plantage-Kompagni meddeler, at Regn- skabet for Driftsaaret pr. 30. Juni 1946 viser et Over- skud, som inklusive Overførslen fra forrige Aar, 2.952.365 Kr., og efter Fradrag af Administrations- udgifter, Afskrivninger og Hensættelse til Skatter, an- drager 4.696.350 Kr.

Heraf foreslaas at udbetale 8 pCt. Udbytte til Ak- tionærerne, at henlægge 500.000 Kr. til Ekstra-Reserve- fondet og overføre 2.962.590 Kr. i ny Regning.

Det nu afsluttede Regnskab udviser et Overskud, efter Fradrag af det overførte Beløb, paa 1.743.985 Kr. mod godt 1,9 Mill. Kr. for 1944—45, hvilket er ca. 200.000 Kr. mindre. Der overføres i Aar, ligesom Aaret forud, 500.000 Kr. til Ekstra Reservefond, og Resten, 2.962.590 Kr., overføres i ny Regning, omtrent samme Beløb som foregaaende Aar.

Aktionærernes Dividende fastsættes til 8 pCt., hvil- ket er uforandret i Forhold til Aaret forud.

### SØMANDSMISSIONEN

Indenlandsk Sømandsmission har i disse Dage holdt I Aarsmøde i Vejle. Sekretæren, Pastor *Eilschou- Holm*, København, aflagde Beretning og nævnte her- under, at Besøgene paa Sømandshjemmene i Aar har oversteget Millionen. Skibsbesøg er regelmæssigt af- lagt fra Sømandshjemmene. Foruden mange Tusinde Besøg i danske Handelsskibe og Fiskekuttere er af- lagt ca. 1000 Besøg i svenske Skibe, ca. 600 i norske og ca. 400 i finske Skibe. Der er aflagt ca. 600 Syge- besøg hos Søfolk og Fiskere paa Hospitaler. Gennem Sømandshjemmene er hjemsendt eller opbevaret godt en halv Million Kr. Der er holdt næsten 100 Jule- fester med adskillige Tusinde Deltagere. Ved disse Fester er uddelt ca. 3200 Gavepakker. Sekretæren omtalte ligeledes Arbejdet blandt Sømands- og Fisker- enkerne, et Arbejde, der efter Krigens Ophør er vokset betydeligt. I Sommerens Lejre har deltaget ca. 400 Enker med Børn.

### UNDERSTØTTELSER TIL SØFOLKS EFTERLADTE

Det danske Sømandsfond (stiftet af Dansk Damp- skibsrederiforening den 24. Februar 1944) vil i den nærmeste Tid foretage Uddeling af Understøtte- lser til trængende Efterladte efter danske Søfolk, om- kommet under Krigen 1939—45. Ansøgere, som men- ner at kunne komme i Betragtning, vil kunne afhente Ansøgningsskemaer paa Fondets Kontor, Amaliegade 33, København K., eller skriftligt anmode om at faa Skema tilsendt. De udfyldte Skemaer maa indsendes til Fondet inden 1. Oktober 1946.

### B. & W.'S GAVE TIL FIRMAETS IDRÆTSKLUB

B. & W.s Idrætsklub har som den første danske Firmaklub faaet sit eget Baade- og Klubhus, en Gave fra Firmaet, som dette forleden Dag overdrog Klubben ved en lille Højtidelighed, hvor en Række ledende Personligheder indenfor Idrætsverdenen samt B. & W.s Ledelse var til Stede. B. & W.s administ- rende Direktør, Ingeniør *C. A. Møller* overgav det nye Baadehus til Klubben og understregede den over- ordentlig store Betydning Firmsporten har ikke alene

for den enkeltes fysiske Udvikling, men ogsaa for Sammenholdet og Arbejdsglæden indenfor Firmaet.

Baadehuset ligger paa Holms Plads paa Christianshavn midt i Byens Hjerter og let at komme til med alle Trafikmidler.

#### NORSK ADVARSEL MOD NYT CERTEPARTI

Norges Rederforbund har udsendt en Advarsel til sine Medlemmer mod det nye saakaldte »Norsalt« Certeparti, som Befragterne i Saltfarten ønsker at slutte paa, idet Rederforbundet udtaler, at Flertallet af det nye Certepartis Betingelser er saa stærkt afvigende fra det tidligere gældende Certeparti og saa stærkt i Modstrid med, hvad der maa anses for at være »fair conditions«, at Rederne ikke bør acceptere det nye Certeparti.

#### STORE NORSKE ORDRER TIL SVERIGE

Rederiet Sigurd Herlofsen Co., Oslo, har bestilt et 24.000 Tons Motortankskib ved Kockums mek. Verkstads A/B i Malmö. Skibet, der bliver Verdens største i sin Art, skal udrustes med M.A.N.-Maskineri og skal være enkeltskruet. Farten skal være 14 Knob. Skibet, under hvis Bygning der vil blive anvendt Svejsning i stor Udstrækning, skal være færdigt i April 1950 og er allerede sluttet for længere Tid til et af de store Olieselskaber.

Et andet norsk Rederi forhandler ligeledes med Kockum om Bygning af et Motortankskib af samme Størrelse, og saafremt ogsaa denne Ordre gaar i Orden, vil der om kort Tid være placeret norske Ordre i Sverige paa 3 Skibe paa tilsammen 71.800 Tons d.w., idet Onstad Shipping Co. A/S, Oslo, for nylig placerede en Ordre paa et 23.000 Tons Motortankskib ved Götaverken.

#### FEM TIDLIGERE TYSKE SKIBE NU I NORGE

Fem af de Norge tildelte, tidligere tyske Skibe er nu ankommet til Oslo. Det drejer sig om følgende Skibe: s.s. *Reinhardt L. M. Russ*, 1478 Br. Tons, bygget i Stettin 1923, s.s. *Sonnenfelde*, 865 Br. Tons, bygget i Kiel 1922, m.t. *Angeln*, 560 Br. Tons, bygget i Wesermünde 1940, m.t. *Belt*, 322 Br. Tons, bygget i Rendsburg 1936, og m.t. *Probstei*, 350 Br. Tons, bygget som Lægter i Tyskland i 1914, men ombygget til Motortankskib i 1939.

Den endelige Fordeling til Rederierne vil blive foretaget senere. 10 andre tyske Skibe venter paa at blive overtaget af Norge, hvad der antagelig vil kunne ske i den nærmeste Fremtid.

#### SVERIGES UDENRIGSKE SØFART FORØGES

Sveriges udenrigske Søfart forøgedes betydeligt i Juli Maaned. Den ankomne Nettotonnage udgjorde 1.207.000 Tons, og den afgaaede Tonnage beløb sig til 1.361.000 Nettotons mod i Juni 1.021.000 Tons og 1.007.000 Nettotons.

Af den samlede Tonnage, der er medregnet i Opgørelsen, var 59,5 pCt. svensk, 18,2 pCt. dansk.

#### SVENSK LEJE AF LIBERTY-SKIBE

Det svenske Rederiaktiebolag Transatlantic har chartret fire Liberty-Skibe af den amerikanske Stat for at sætte dem ind i Kulfarten paa Sverige. De fire Skibe skal overtage den Del af Kultransporten fra Amerika, som Transatlantic skal bestride, og som ellers maatte udføres af Rederiets Rutebaade, der imidlertid dels er for kostbare til at indsættes i denne Fart og dels heller ikke egner sig til den.

De fire Liberty-Skibe hedder *John Hanson*, *Will B. Otwell*, *Hart Jung* og *Erving Babbitt*.

#### FINSK SKIBSKØB

Det finske Rederi A.B. Hera, Skibsreder *Albert Johnson* i Marichamn, har for £25.250 købt Det Bergenske Dampskibsselskabs Damper *Edna*, der er bygget i Sunderland i 1905, og som er paa 1275 Tons d.w.

#### VIL FRAGTERNE FALDE?

I en Oversigt over Efterkrigstidsraterne forudsiger det amerikanske Handelsministerium en hurtig Tilbagevenden til Førkrigsfragtraterne. Ministeriet forudser en større Nedgang for time-charter og for voyagerates end for Conferencerater.

»Man kan forvente, at de øjeblikkelige Fragtrater ikke vil blive bibeholdt,« skriver Ministeriet, »for fra nu af vil Efterspørgslen efter Tonnage blive mindre, end den var under Krigen, idet Afslutningen af de militære Transporter og Genindførelsen af mere normal Handel vil betyde en Forbedring af Mulighederne for at kunne disponere over Tonnagen.

Med et Fald i Efterspørgslen efter Tonnage og en Stigning i den til Raadighed staaende Tonnage maa Fragtraterne komme ned paa et mere naturligt Stade,« fortsætter Beretningen. »Man maa forvente, at Raterne i Timecharter og paa voyagerates vil falde hurtigere og dybere end Conferenceraterne, idet de første er forholdsvis langt de højeste sammenlignet med Førkrigstidens Rater og endvidere i højere Grad er underkastet den frie Konkurrences Krafte, der engang før eller senere vil fremkalde et Fald i alle Fragtrater.

Den udsendte Oversigt giver sig dog ikke af med at spaa om, hvor langt ned Fragterne eventuelt vil falde, og hvornaar Faldet vil indtræde, idet saa mange ukendte Faktorer vil spille med ind her.

Om en af disse Faktorer, Skibsfartens Omkostninger, skriver Redegørelsen, at disse først vil faa nogen Betydning ved Fastsættelsen af Fragtraterne, naar Fragtrater og Omkostninger ligger lige tæt op ad hinanden. Omkostningsniveauet lægger Gulv under Raterne, men saalænge Handelen ikke er normal, og Konkurrencen er kunstigt hæmmet, vil Omkostningerne kun spille en mindre Rolle ved Fastsættelsen af Raterne.

Redegørelsen slutter med at anbefale The Maritime Commission en liberal Fortolkning af Befragtningsbetingelserne, saa de amerikanske Shippingmænd kan chartre den Tonnage, de muligvis nu er bange for at købe paa Grund af det ventede Fald paa Fragtmarkedet.

#### BRÆNDOLIE I DIESELMOTORER

I England afsluttedes for kort Tid siden nogle opsigtsvækkende Forsøg med at bruge almindelig Brændolie i Dieselmotorer i Stedet for den sædvanlige Dieselloje. De afsluttende Prøver fandt Sted om Bord i det 8200 Tons store, nybyggede Motortankskib *Auricula*, bygget af R. & W. Hawthorn, Leslie & Co. Ltd., Hebburn, til The Anglo-Saxon Petroleum Company, Ltd. Prøverne faldt saa vellykket ud, at Selskabet paatænker at ændre Motorerne i de allerede eksisterende Skibe og i dem, der er under Bygning i Overensstemmelse med de indvundne Erfaringer, da man regner med derved at kunne spare op til en Trediedel af Bunkerudgifterne.

Forud for Afholdelsen af disse vellykkede Prøver er der gaaet en lang Række Eksperimenter foretaget i Fællesskab af Værftets og Selskabets tekniske Stab, og som resulterede i Konstruktionen af den i *Auricula* opstillede Dieselmotor.

Problemet med at sætte en Dieselmotor i Stand til at bruge Brændolie spaltedes hurtigt i to af hinanden uafhængige Problemer, hvoraf det ene bestod i at opnaa saa stor en Forbrændingseffektivitet, at man fik et Olieforbrug svarende til Forbruget af Dieselloje, og det andet bestod i at faa udskilt alle uønskede Bestanddele af den mere tyktflydende Olie, før de naaede ind i Maskinen. Løsningen af det første Problem var man allerede naaet langt frem med ved en forbedret Forstøvning m. m., saa man først og fremmest kunde hellige sig det andet store Problem: Udskillelsen af Oliens Urenheder og dens mindre brændbare Bestanddele.

## Ugens Fragtberetning.

Forholdene paa Fragtmarkederne er stadig særdeles tilfredsstillende for Rederne. Paa de oversøiske Markeder absorberes mange store Skibe af Kultransporterne fra U.S. Atlantic til Europa, og da der nu fra Amerika meldes om en Kæmpehøst, er der al Sandsynlighed for, at der i de kommende Maaneder vil blive Brug for mange Skibe til Transport af Korn fra Staterne til Europa.

I transatlantisk Fart er det som sædvanligt Kulksporten fra U.S. Atlantic til Europa, der absorberer en betydelig Del af den disponible Tonnage. Rateniveauet er i det store og hele uændret, d. v. s. Northern Range/Antwerpen \$10.15, Northern Range/Bordeaux-Dunkirk range \$11.15, Northern Range/Vestitalien \$12.70, Northern Range/Grækenland \$14.70. Disse Rater ligger omkring \$1 under WSA-Raterne. Til Finland er sluttet en Liberty-Baad til \$13.50. UNRRA har været i Markedet for adskillige Baade for Havne fra Northern Range til forskellige Destinationer i Middelhavet og Cont./Baltic. 7500 Ts. sluttedes saaledes fra Philadelphia til Gdansk eller Gdynia til \$18 med fri Losning. Af Net-Forretninger fra Northern Range noteres stadig omkring 29 Cts. for New York/1—2 Havne Portugal. En mellemstor Baad sluttedes paa net-form fra Halifax og Sheet Harbor til 27 Cts. til Bordeaux/Dunkirk range, hvilket kan gentages. UNRRA er aabne for en lang Række September-Baade for tungt Korn fra Golfen til saavel Europa som Kina. Galveston/Gdansk indikerer \$16.40, Galveston/Grækenland \$17.80, og en Golfhavn/Shanghai \$26. Kulraterne fra Northern Range til Sydamerika er stadig meget faste. Til Santos er sluttet til \$13, og der antydes nu \$13.25. Svovl fra Golfen til Buenos Aires eller Montevideo ligger uforandret paa \$12.

Fra River Plate er der stadig kun meget lidt Forretning. Der søges en enkelt Baad til Eire til 96/-, ligesom der noteres en Last til Sverige til 90/-, men det er vel tvivlsomt, om der for sidstnævnte Lasts Vedkommende kan faas Tonnage til denne Rate.

Fra Pacifickysten er der ikke større Nyheder. Kul fra Nordpacific til Shanghai indikerer stadig \$18. For en stor Baad kan der slutes til 40 Cts. paa Net-form fra British Columbia til fransk Atlanterhavshavn. Fra Sydpacific søges Tonnage for Salpeter fra Chile til Vestitalien til \$19 à \$19.50 og til Finland til omkring \$22. En stor Baad sluttedes Chile/Danmark til en Rate omkring 97½ Krone. En Last blandet

Malm fra Chile/Peru til Bordeaux/Dunkirk range betaler omkring \$19.

Fra Østen er der vedblivende kun faa Ordre. For en stor Baad paa omkring 550.000 Cbft. bale kan slutes Stykgods fra Philipinerne til Vestitalien til en Lumpsumfragt af omkring \$180.000, fio. Manilla/Antwerpen søger Tonnage for 3000 Ts. løs Copra combineret med 2/3000 Ts. Coprakager til \$35 flat rate. I Malraterne fra Indien til UK. og USNH. er der ingen Forandringer. Fra Australien kan slutes Stykgods til UK. til 120/ pr. 60 Cbft. bale.

Fra Sydafrika søges stadig Tonnage for Malm og Kul til de sædvanlige Destinationer til uændrede Rater.

De europæiske Markeder er stadig meget livlige. Fra Middelhavet noteres et Utal af Laster, men Højsæsonen paa Østersømarkederne, der absorberer mange Baade, i Forbindelse med den Reduktion, der under Krigen har fundet Sted i Antallet af mindre og mellemstore Baade, der før Krigen normalt betjente Middelhavsmarkederne, har medført en betydelig Mangel paa passende Tonnage. Af kurante Noteringer skal nævnes: Salt Port Said til Oslo, Kr. 50, Salt Iviza/UK. 44/-, Fosfat Sfax/Hamburg 37/6d., Fosfat Casablanca/Antwerpen eller Rotterdam 30/- med meget hurtige Ekspeditioner. Fosfat fra Tunis til 1 Havn Finland indikerer 70/-.

Fra Østersøen gøres der mange Forretninger. Rateniveauet er uden større Ændringer siden vor sidste Beretning. Kul fra UK. og Continentet til Danmark fragtes til en Kende under de fastsatte Rater.

Der er stadig meget stærk Efterspørgsel efter Tonnage paa Timecharterbasis. Rateniveauet er uændret for den store Tonnages Vedkommende, hvorimod Markedet for den mindre og mellemstore Tonnage er fastere. Stor norsk Dieseltonnage kan stadig faas til omkring \$5.50 for korte Perioder og omkring \$5 for 2 Aar (disse Rater varierer naturligvis afhængig af Skibets Kvalitet), hvorimod en 4000 Tonner, der for en Maanedes Tid siden kunde faas til omkring \$7 for omkring 3 Maaneders Periode, nu i hvert Fald kan faa 50 Cts., maaske \$1 mere. I Forhold til den store Efterspørgsel gøres der iøvrigt kun relativt faa Forretninger paa Timecharterbasis, men det ligger naturligvis i, at Myndighederne i de forskellige Lande ikke gerne afgiver Dispositionsretten over Skibene alt for længe.

Til Brug for Eksperimenterne anvendte man en af Værftets 8-cylindrede, 4-Takts, enkeltvirkende Dieselmotorer paa 3600 IHK, der til at begynde med blev holdt konstant i Gang en Uge med almindelig Dieselolie, for at man derigennem kunde erholde visse Data til senere Sammenligning med de ved Anvendelse af tunge Olier opnaaede Resultater.

Derefter gik man over til at anvende en Blanding af Dieselolie og Admiralty fuel oil med det Resultat, at det efterhaanden viste sig muligt at anvende Admiralty fuel oil alene, efter at der var foretaget forskellige mindre betydende Ændringer af Motoren bl. a. for at opnaa en ligesaa tilfredsstillende Forbrænding som ved Dieselolie. Motoren blev derpaa holdt i Gang i længere Tid paa Admiralty fuel oil alene, og de opnaaede Resultater var meget tilfredsstillende sammenlignet med Dieselolien. Hvad angaar Cylindersliddet m. m., var det Antal Timer (400), Motoren var i Gang med denne Olie, for faa til, at man kunde danne sig et virkeligt Billede af det, men Sliddet syntes at være ganske minimalt.

Ved den næste Prøve gik man over til at anvende en venezuelansk Olie, der er almindelig kendt under

Navnet Ordoil. Ved de første Prøver i denne Række anvendte man 90 pCt. Dieselolie og 10 pCt. Ordoil, men efterhaanden formindskedes Mængden af Dieselolie, indtil man efter et Aars Forløb var naaet saa langt, at man kunde »køre« udelukkende paa Ordoil og vel at mærke ligesaa godt som paa Dieselolie, idet der dog var et noget større Forbrug af Ordoil pr. IHK end af Dieselolie. Forbruget af Ordoil pr. IHK pr. Time var saaledes 0,374 l og med Dieselolie 0,357 l, hvad der praktisk betyder, at man i *Auricula* skal bruge 12,57 Tons Ordoil daglig mod 12 Tons Dieselolie, saafremt denne Olie anvendtes. Der arbejdes dog stadig med at faa Forbruget ned saa meget som muligt.

Forsøgsmaskinen har nu »kørt« i 950 Timer, og der har endnu ikke vist sig Tegn til, at Cylindersliddet m. m. ved Anvendelsen af Ordoil skulde overstige det normale.

Disse opsigtsvækkende Resultater er blevet opnaaet, uden at man behøvede at skride til større Ændringer af Motorens Konstruktion, en Ting, Selskabet særlig havde Opmærksomheden henledt paa, da det som Ejer af mange Skibe udstyret med Werkspoor og

B. & W.-Motorer er mere interesseret i Nedbringelsen af Bunkeromkostningerne for de allerede eksisterende Skibe end for Skibe, der først skal bygges, og *Auricula* vil da ogsaa foretage Jomfrurejsen til Curaçao med sin Hovedmaskine praktisk talt uændret.

Det, der har bidraget mest til Eksperimentets Succes, er den Maade, hvorpaa Olien bliver rensed, og *Auricula* er da ogsaa blevet udstyret med et komplet Olierensningsanlæg, der bestaar af to De Laval Centrifugalseparatorer, hvoraf den ene kaldes »the purifier« og den anden »the clarifier«. Olien passerer først opvarmet til 180° Fahrenheit gennem »the purifier«, hvor en Del af de uønskede Bestanddele bliver udskilt, og derefter gennem »the clarifier«, hvorpaa den rensede Olie naar Maskinens Fødetank med en Temperatur lidt under de 180° Fah.

Man anvender Diesellolie under Manøvrer o. lign., hvorfor der er truffet Anstalter til at kunne skifte hurtigt over fra Diesellolie til tung Olie og omvendt uden Ændringer af Maskinens Omdrejninger, ligesom man hurtigt kan erstatte den tunge Olie med Diesellolie i Tilfælde af ufrivilligt Stop.

#### AMERIKANSK SKIBSBYGNING

**N**i Skibe med en sammenlagt Tonnage paa 87.447 Tons d.w. blev afleverede i Juni 46 under United States Maritime Commissions Byggeprogram. Dette bringer Produktionen i 1946 op til 60 Skibe med en sammenlagt Tonnage paa 558,717 Tons d.w. Afleveringerne i Juni Maaned omfatter bl. a. 3 Motorkystskibe til private Ejere, 1 Tankskib til Flaaden og 1 Fragt- og Passagerskib. Fire af Skibene, ialt med 65,032 Tons d.w. blev afleveret fra Værfter paa Østkysten, og fem med ialt 22,415 Tons d.w. fra Værfter paa Vestkysten.

#### SKÆRPET AMERIKANSK KONTROL MED SKIBSFARTEN

**D**e amerikanske Myndigheder har fra d. 22. August genindført Krigstidens Bestemmelser om Statskontrol med Skibsbevægelser, saa at udenlandske Skibe maa meddele deres Ankomst og kun anløbe den Dok, der bliver anvist dem. Endvidere er Krigstidens Bestemmelser om Kontrol med Passagerer, Mandskab og Last sat i Kraft igen.

Der er ikke blevet meddelt nogen Grund til Genindførelsen af denne fornyede og skærpede Kontrol, der er blevet iværksat paa Foranledning af Udenrigs- og Justitsministerierne.

### FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

#### Isbrydningsraadet

Under 25. Juli 1946 har Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe udpeget fhv. Skibsfører *H. L. Nielsen*, Rødvig, til Stedfortræder for Foreningens Repræsentant i Isbrydningsraadet i Stedet for afdøde Skibsfører *J. Sørensens*, København.

#### Frihavnsens Mangel paa Arbejdskraft

Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibes Medlemsblad skriver, at en Motorsejler, der var sluttet med Stykgods fra Frihavnen til Odense, ikke kunde laste, fordi Frihavnselskabet ikke saa sig i Stand til at skaffe 2 Mand til at assistere. Hvis Skibet vilde vente i 4 Dage, kunde der skaffes Arbejdsfolk, men det var ugørligt, da man ikke vilde yde Skibet Godtgørelse for Ventetiden, og saa blev Certepartiet annulleret. »Til Sagen knytter der sig« — fortsætter Bladet — »den ikke uinteressante Oplysning, at Afskiberne, der selv har Arbejdsfolk i deres Tjeneste, og som tilbød at sende 2 Mand til Hjælp, fik Afslag fra Frihavnselskabet under Henviisning til, at Selskabet kun benyttede sine egne Folk. Det var imidlertid det, Frihavnselskabet ikke gjorde i denne Sag, med mindre man vilde vente 4 Dage. Sikke Tider, vi er kommet ind i!«

#### M/S »Esbjerg« snart bjærget

D.F.D.S.s Motorskib *Esbjerg*, som sejlede paa Esbjerg-Ruten, indtil det i 1944 blev taget af Tyskerne, er nu ved at være klar til at gaa i Dok. Skibet blev i Fjor fun-

det i Lübeck og bugseret ad København til, men den 25. Juli sank det Sydøst for Stevns efter en Mineeksplosion. Svitzers Bjergningsentreprise har nu i nogle Maaneder arbejdet med at hæve Skibet, som laa paa ret dybt Vand, og er nu kommet saa vidt, at Skibet i Løbet af en halv Snes Dage kan bugseres til Værft.

M.s. *Esbjerg*, som blev bygget i Helsingør 1929, var et af D.F.D.S.s smukkeste Skibe, og man haaber at kunne faa det i god, brugbar Stand igen.

#### Ændringer i Skibsregisteret

A/S Tankskibsrederiet, Fredericia. Bestyrelsen. Indtraadt: Kommandør *Christian Vilhelm Evers*, København.

A/S Det østbornholmske Dampskibsselskab, Neksø. Bestyrelsen. Fratraadt: *K. A. Jensen*. Tiltraadt: Købmand *Jens Robert Mikkelsen Hammer*, Gudhjem.

Aktieselskabet af 6. Februar 1943, København, har afhændet s.s. *Gudnæs* af København (OWRU) til A/S Dampskibsselskabet Orion, København. Skibets Navn er nu *Astra*.

Brutto- og Netto-Tonnagen for m.s. *Gertrude Mærsk* af Svendborg (OYFE) er nu henholdsvis 5079 og 3112 Tons.

Brutto- og Netto-Tonnagen for s.s. *Brynhild* af Helsingør (OXIA) er nu henholdsvis 2271 og 1353 Tons.

Brutto-Tonnagen for s.s. *Lynæs* af København (OYTZ) er nu 665 Tons.

#### Minesprængning i Drogden

Motorsejleren *Ternen* af Rønne minesprængtes d. 27. Aug. i Farvandet mellem Falsterbokanalen og Drogden. Skipperen *Emil Nykjær*, hans Hustru og Ægteparrets to Børn samt Skibets Besætning er reddet og ført ind til Dragør. Motorsejleren *Ternen* forlod d. 26. Aug. ved 18-Tiden Rønne med en Last Skærver bestemt for København. *Ternen* var bygget 1906 i Emden, og den lastede 150 Tons. Skibet ejes af et Konsortium i Rønne med Konsul *Magnus Bidstrup* som korresponderende Reder.

#### Fra svenske Værfter

Kalmar Varv har i disse Dage afleveret m.s. *Ivan* til Rederiaktiebolaget Ruth i Göteborg. Paa Prøveturen opnaede Skibet en Fart paa 11 Knob. Det tilhører Værftets Standardtype paa 700 Tons og er bygget til British Lloyds højeste Klasse. Hovedmaskineriet bestaar af en Nohabs Dieselmotor paa 510 IHK.

#### Kæmpflydedok i Drift i Atlanten

En af de mest omfattende Eftersøgninger paa Atlanterhavet siden Krigen foretages for Tiden. Eftersøgningen gælder to Dele af en Flydedok, som tilhører den amerikanske Flaade, og som den 30. Maj under Bugsering i haardt Vejr sprængte sine Slæbetove, da den befandt sig 330 Miles fra Norfolk i Virginia.

Hvert af Flydedokkens to Stykker er stort nok til at bringe et Skib af *Queen Mary's* Størrelse til at synke. Kystbevogtningskutteren *Agassiz*, som er udstyret med Sprængminer, eftersøger den ene Del af Flydedokken, som forleden modstod to Fuldræffere med 500 Punds Bomber, som blev nedkastet fra Marineflyvemaskiner. Andre Kystbevogtningskibe og Flyvemaskiner eftersøger den anden Del af Flydedokken i Omraadet udfor Cape May i New Jersey.

#### Canadiske Frihavnszoner

Et canadisk Underhusudvalg arbejder i Øjeblikket med Spørgsmaalet om at indrette Frihavne i visse canadiske Havne. Transportministeren, Mr. *Lionel Chevrier*, har meddelt, at han mener at kunne forelægge et Forslag desangaaende i næste Parlamentssæson. Baae Quebec, Halifax og St. John har lagt sig stærkt i Selen for at faa gennemført Sagen.

Nogle Ottawa-Kredse mener dog, at denne Frihavnsbegejstring vil blive noget kølnet, naar den frie, internationale Handelens fremtidige Vilkaar næste Foraar skal diskuteres paa Verdenshandelskonferencen, hvor ogsaa Problemet Frihavne maa formenes at komme paa Dagsordenen.

## PERSONALIA

#### 25 Aars Jubilæum

Direktør i Assurancefirmaet Grøn & Witzke A/S og Forsikringsaktieselskabet »Skandinavia« *Ingolf Witzke* kunde d. 28. August fejre 25-Aarsdagen for sin Ansettelse i »Grøn & Witzke«. Han er Son af den kendte, nu afdøde Direktør *Wilhelm Witzke*, der grundlagde de Forsikringsforetagender, i hvis Direktion *Ingolf Witzke* sidder, og han har, forinden han i 1921 blev ansat i »G. & W.«, faaet en grundig og alsidig forsikringsmæssig Uddannelse saavel herhjemme som i Udlandet, hvilket selvsagt er kommet ham til Gode i hans senere Virksomhed.

**En Lodsstilling ved Nyborg Lodseri**

(Station Slipshavn) ønskes bosat med en dertil kvalificeret Navigatør mellem 25 og 37 Aar. Fortrinsvis Adgang til at komme i Betragtning har, under Forudsætning af, at de iøvrigt fornødne Kvalifikationer er lige, den der har erhvervet Bevis som Skibsfører. Skriftlig Ansøgning bilagt med bekræftede Afskrifter af Skibsfører- eller Styrmandsbevis og af eventuelle Forholdsattester modtages indtil den 24. September d.A. under Adresse: Lodsdirektoratet, Overgaden o/V. 60, København K.

Lodsdirektoratet, den 24. August 1946.

**Positionsliste pr. 27. Aug. 1946****Dannebrog**

*Dansborg* ank. Kbhvn. (Dok) 4.8., derefter U. S. A./Danmark. — *Ellensborg* afg. Kbhvn. 24.8. til Luleå/Hamburg. — *Frederiksborg* ank. Swansea 25.8., laster for Kbhvn. — *Lilleborg* pass. Kbhvn. 26.8. til Polen/Danmark. — *Nordborg* ank. Luleå 25.8., laster for Hamburg. — *Silkeborg* ank. Kbhvn. 27.8. efter Udlosn., Dok. — *Skodsborg* afg. Hergshavn 21.8. til Antwerpen. — *Soborg* ank. Frederikshavn 27.6 (Dok). — *Taarborg* afg. Oxelösund 26.8. til Barrow i/F. — *Uranienborg* ank. Kbhvn. 16.8., derefter Dok Helsingør. — *Ørneborg* ank. Emden 25.8., laster for Danmark.

**De forenede Kulimportører**

*Cimbria* ank. Kbhvn. 31.8. — *Concordia* forv. ank. Luleå 31.8. — *Dania* afg. Luleå 29.8. — *Hafnia* ank. Luleå 31.8. — *Scandia* ank. Aalborg 30.8.

**Det Dansk-Franske D/S.**

*Blekinge* ank. Bourgas 17.8. — *Bornholm* afg. Las Palmas 26.8. — *Halland* ank. Baltimore 26.8. — *Skaane* i Svendborg. — *Slesvig* pass. Sucz 17.8.

**Det Danske Kulkompagni**

*Ivan Kondrup* ank. Aalborg 27.8., — *Wm. Th. Malling* ank. Helsingør 25.8.

**D. F. D. S.**

*Alabama* ank. Nr.Sundby 23. Aug., derfra ca. 27. Aug. til Porto Alegre via Immingham for Bunkers. — *Alexandra* afg. Grimsby 26. Aug. til Kbhvn. — *Argentina* ank. New York 19. Aug. Afgaar ca. 30. Aug. til Oslo og Kbhvn. — *Arizona* i Dok i Kbhvn. til ca. 28. Sept. — *Bergenhus* fra Kbhvn. forv. 28. Aug. Fra Odense 30. Aug. Fra Aalborg 31. Aug. til London. — *Bolivia* ank. Kbhvn. 24. Aug. Herfra ca. 30. Aug. til Gdynia og retur til Kbhvn. — *Brasilien* afg. Alexandria 23. Aug. til Izmir, Palæstina, Cypern og Iskenderun. — *Brynhild* ank. Kbhvn. 26. Aug. ca. 9. Sept. til Antwerpen-Danmark. — *Delaware* afg. Fr.havn. 24. Aug. til Porto Alegre via Immingham for Bunkers, ank. Immingham forv. 27. Aug. — *Dronning Alexandrine* afg. Reykjavik 24. Aug. til Thorshavn-Kbhvn. Forv. fra Thorshavn 27. Aug. — *Egholm* afg. Valencia 26. Aug. til Torreveija, Malaga, Huelva, Lissabon, Leixoes og La Pallice. — *Florida* afg. New York 21. Aug. til Oslo, Kbhvn. og Gdynia. — *Frigga* i Dok i Fr.havn. til ca. 31. Aug. — *Georgia* afg. New York 8. Aug. til Gdansk. Anløber Kbhvn.s Yderred ca. 28. Aug. — *Halfdan* afg. Sønderborg 21. Aug. til Manchester/Kbhvn. — *Harald* ank. Methil 27. Aug. Derfra ca. 27. Aug. til Liverpool/Danmark. — *Hebe* ank. Hull 26. Aug. Derfra ca. 30. Aug. til Kbhvn. — *Hindsholm* afg. Manchester 24. Aug. til Kbhvn. og Aarhus. — *Hjortholm* afg. Antwerpen 29. Aug. til Leixoes, Lissabon og Middelhavet. — *Hroar* i Dok i Helsingør fra 20. Aug.—2. Sept. — *Ivar* afg. Antwerpen 21. Aug. til Levanten. — *J. C. Jacobsen* ank. Kbhvn. 20. Aug. Fra Kbhvn. ca. 30. Aug. til Newcastle/Hull-Kbhvn. — *Jolantha* i Fart Kbhvn.-Vestnorge-Kbhvn. Afg. Bergen 26. Aug. til Trondhjem. Derfra ca. 29. Aug. sydover. — *Katholm* ank. Kbhvn. 21. Aug. Fra Kbhvn. ca. 29. Aug. til Antwerpen/Danmark. — *Kentucky* ank. Liverpool 20. Aug.

Derfra ca. 30. Aug. til Kbhvn. og Randers. — *Knud* afg. Swansea 24. Aug. til Kbhvn. og Odense. — *Louisiana* afg. Montevideo 30. Juli. Afg. Las Palmas 22. Aug. til Kbhvn., Aalborg/Nr. Sundby og Esbjerg. Forv. Ankomst Kbhvn. ca. 3. Sept. — *Maine* afg. Kbh. 26. Aug. til New York. — *Margrethe* i Dok i Helsingør fra 16. Aug. Derfra ca. 31. Aug. til London-Kbhvn. — *Marocco* i Dok i Helsingør. Afgaar Kbhvn. forv. 31. Aug. via Antwerpen til Middelhavet. — *Paraguay* forv. afg. Bahia 26. Aug. via Pernambuco til Danmark via Las Palmas for Bunkers. — *Rota* fra Eshjerg hver Fredag. Fra Grimsby hver Tirsdag. — *Saga* ank. Hull 26. Aug. Derfra ca. 30. Aug. til Kbhvn. — *Skjold* afg. Antwerpen 23. Aug. til Aalborg, Randers, Horsens. — *Svanholm* ank. Kbhvn. 20. Aug. — *Taarholm* ank. Kbhvn. 23. Aug. Fra Kbhvn. ca. 27. Aug. til Aarhus og Aalborg. Derefter Manchester/Kbhvn. — *Texas* ank. Kbhvn. 22. Aug. Afgaar efter Dokning Helsingør. Herfra ca. 3. Sept. til Levanten via Antwerpen. — *Thyra* ank. Kbhvn. 24. Aug. — *Tomsk* afg. Antwerpen 26. Aug. til Havre/Newport/Cardiff/Swansea-Kbhvn. — *Trondhjem* ank. Leith 25. Aug. Derfra til London. — *Tula* afg. Kbhvn. 26. Aug. til Rotterdam/Antwerpen-Danmark. — *Uffe* ank. Antwerpen 26. Aug. Derfra ca. 30. Aug. til Kbhvn., Aarhus og Korsør. — *Uruguay* afg. Aarhus 22. Aug. til Santos via Las Palmas for Bunkers. — *Virginia* afg. Holbæk 17. Aug. Afg. Immingham 21. Aug. til Porto Alegre.

**J. Lauritzen**

*Indian Reefer* afg. Rio de Janeiro 25.8. til Antwerpen. — *Argentinean Reefer* afg. Rio de Janeiro ca. 28.8. til Dublin. — *African Reefer* ank. Napoli 26.8., derefter Sousse. — *Karla Dan* afg. New York 25.8. til Sydamerika. — *Lotta Dan* afg. Buenaventura 27.8. til Valparaiso. — *Laila Dan* Ank. New York 24.8., derefter til Sydamerika. — *Jutta Dan* ank. Buenaventura 24.8. til New York. — *Selma Dan* ank. Buenaventura 23.8. til New York. — *Runda* afg. Callao 23.8. til Valparaiso. — *Linda Dan* afg. Kirkealdy 22.8., til Ivigtut og Philadelphia. — *Ulla* afg. Rochester ca. 28.8. til Emden. — *Lura Dan* afg. Aalborg 28.8. til Gd. Gd. — *Maria Dan* afg. New York 23.8. til Grønland. — *Jelva Lau* afg. Emden ca. 28.8. til Kbhvn. — *Lilian* afg. Polen ca. 27.8. til Faaborg. — *Anna Lau* ank. Yxpila 27.8., derefter til Kemi. — *Inger Lau* ank. Julianehavn 23.8., derefter Ivigtut. — *Nerma Lau* afg. Norre Sundby 27.8., due Gøteborg 28.8. — *Katja Lau* ank. Emden 26.8., laster til Tuborg Havn. — *Hedda Lau* afg. Nykøbing F. 27.8. til Kotka. — *Nancy Lau* ank. Sønderborg 28.8., derefter til Toppila. — *Ninna Lau* afg. Vejle 28.8. til Masnedo.

**Myren**

*Asbjørn* forv. ank. Ghent 1.9. — *Astrid* ank. Luleå 25.8. — *Birthe* forv. ank. Luleå 28.8. — *Chr. Sass* afg. Fredericia 20.8. — *Clara* ank. Emden 24.8. — *Stal* afg. Algier 25.8.

**Navitas**

*Navitas* forv. afg. London 31.8. til Stockholm.

**Norden**

*Nordfarer* afg. Bahia Blanca 23.8. til Marseille. — *Nordkap* afg. Nakskov 28.8. til Hampton Roads. — *Nordkyn* afg. Newport News 19.8. til Kbhvn. — *Nordpol* ank. Philadelphia 18.8.

**Orient**

*Astoria* ank. Santos 17.8. — *Westralia* pass. Gibraltar 17.8. til Amerika.

**Vendilla**

*Svend Pii* afg. Karlshamn 26.8. til Luleå. — *P. N. Dam* forv. ank. Fredericia primo September. — *E. M. Dalgas* ank. Aalborg 27.8.

**Ø. K.**

*Annam* ank. Port Pirie 22.8. — *Asia* ank. Brevik 25.8., forv. afgaa 28.8. til Oslo. — *Erria* i Nakskov. — *Falstria* ank. New York 25.8. — *Fionia* ank. Middlesbrough 25.8. — *India* ank. Aarhus 18.8., forv. afgaa 29.8. til U. S. A. — *Java* ank. San Francisco 22.8. — *Jullandia* ank. Gdynia 22.8. — *Kina* ank. Manila 5.8. — *Korea* afg. Hongkong 6.8. til Vancouver. — *Lalandia* pass. Ækvator 21.8. til Capetown. — *Malacca* ank. London 21.8., forv. afgaa 29.8. til Antwerpen. — *Manchuria* afg. Hongkong 26.8. til Shanghai. — *Meonia* i Nakskov. — *Mongolia* ank. Gøteborg 23.8. — *Selandia* afg. Penang 24.8. til Colombo.

**DANSK SØFARTS TIDENDE**

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. BGGÉ

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K

Abonnement

Udlandet Kr. 24,00 pr. Aar

Redaktør:

KAY JUNGEBSEN

Telefon \*Central 17030

samt paa alle Postkontorer

# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

NYBYGNINGER

SKIBS- MASKIN- OG  
KEDELREPARATION

## Aalborg Værft A/S

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

## SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY  
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING  
STRIKEFORSIKRING

Amallegade 33  
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

## PENSIONS FORSIKRINGS ANSTALTEN A/S



HAMMERENSGADE 6  
KØBENHAVN K. - C. 7809

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

## MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K  
Telefon: 9246

Telegramadr.:  
MONTANAKUL

## DANSKE LLOYD

Holmens Kanal 42

## TUBORG



GRØN  
eller  
RØD



Viking  
Kompasser  
Viking  
Loddemaskiner  
Chronometre  
Sekstanter  
Marinekikkerter

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

IVER C. WEILBACH & CO.  
NAUTICAL INSTRUMENTS  
AMALIEGADE 30 • KØBENHAVN K.

# CHR. SALVESEN & Co.

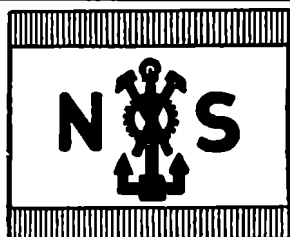
ETABLERET 1846

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. LEITH. GRANTON.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART



## NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV • DANMARK  
NYBYGNINGER  
OG  
REPARATIONER

Beddinger for Skibe Indtil 520' Længde  
Flydedok » » » 14500 Tons D.W.  
Ophalerbedding » » » 800 » »  
Telegram-Adr.: »SKIBSVÆRFT«. Telefon: STAT 3.

... og  
Pilsner  
det er  
**HOF**



Tegn Deres  
Forsikringer  
i  
**SKANDINAVIA**  
Kongens Nytorv 6, København K.  
Telefon Central 9316

AKTIESELSKABET  
**BURMEISTER & WAIN'S**  
MASKIN- OG SKIBSBYGGERI  
KØBENHAVN K.  
SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK  
REFSHALEØEN STRANDGADE 4  
STØBERI OG STAALVÆRK  
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

## DANSKE HAVNE

## KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Langtinkajen 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 3,2 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Teglbølmen 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,0—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin.

Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Registrertonnagen + 12 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Sejlfartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 6 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bojer, Pæle eller ved andet 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.

Motoreret Fartøjsafgift: for Rute-fartøjer og reparerende Fartøjer m. m.

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

Ingen Lodstvang. Lodspenge betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybgaende og den Distanco, der losses 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 13,800 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore 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 35 Tons samt 2 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 Kornlosseapparater og moderne Frysere. Vandforsyning ved Bolværk. Jernbane langs Kajerne

## FREDERIKSHAVN

Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 m; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 m. Havnepenge pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sejlfartøjer, reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1911. Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsøring efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m<sup>3</sup>. Losning og Ladning foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Tordokker indtil 95,7 Meters Længde, 2 Flydedokker med indtil 3900 Tons Bæreevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

## HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. Havnepenge (pr. N.R.T.) er for udenbys, maskindravne Fartøjer: 25 Øre for Indg. og 25 Øre for Udg., for alle andre udenbys Fartøjer: 20 Øre for Indg. og 20 Øre for Udg. Reducerede Afgifter for reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Lods ved Havnen og i Fyrskibet »Lappegrunde«. Faste Takster. Bugsøring efter Aftale. Ballastpenge: 4 Øre pr. N.R.T., Ballast ca. 6 Kr. pr. m<sup>3</sup>. Vand: i Havnen 1,75 à 2,00 Kr., paa Reden 4,00, alt pr. m<sup>3</sup>. Losning og Lastning til faste Takster. 2 af Svitzers Bjergningsdampere er stationeret i Havnen. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 8 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. Moderno Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt, 2 Tordokker indtil 115 m Længde. Kraner til 80 T. Løfteevne.

## HORSENS

Vanddybde i Indsejllingsløbet og i Ny-Havn 6,90 m. Indsejllingsfarvandet vel afmærket, Havnen kan besøjes ogsaa om Natten. Ingen Lodstvang. Havneafgift: Fartøjer med Maskinkraft pr. N.R.T. for saavel Indg., som for Udg. 15 og 25 Øre for henholdsvis inden- og udenbys Fartøjer, de tilsvarende Afgifter for Fartøjer uden Maskinkraft 10 og 20 Øre. Vand: 1,50 Kr. pr. m<sup>3</sup>, dog mindst 5 Kr. ialt. 3 faste Kraner med henholdsvis 5 og 15 T. Løfteevne, 2 bevægelige Stykgods-kraner med henholdsvis 1½ og 2½ T. Løfteevne samt 4 private Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Ophalingsbedding for mindre Fartøjer. Træskibsbyggeri og Motor- og Maskinfabrikker forefindes.

## NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 løb. m. Bolværk til større Skibe (5,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejllingen gunstig. Farvandene stærkt belyste. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejlsk. 24 Øre, Sejlsk. med Hjælpekrue 32 Øre. Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmeørende Fartøjer betales det halve. Vareafgift: Moderat. Bugsørdamp, uforudt. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; løvrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Losn. og Lastn. besørger hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kehlhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

## RUDKJØBING

Indsejllingsløbet Nord for Havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg.: Fartøjer forsynet med Maskinkraft over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 30 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 12 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lodstvang uden ved Bugsøring (se Lods.). Bugsøring faste billige Takster. Vand til Skibbrug 5 Øre pr. R.-T., til Maskinbrug 2,50 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slanger benyttes. Losnings- og Lastningsomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibssmedie. Ophalingsbedding til Skibe indtil 375 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

## ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande: I det 300 m brede uddybede Løb over Graadysbarren er der i fuld Bredde 7,5 m og i Fyrlinien 8,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Slusestrækningen 5,8 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,6—8,8 m, i Fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,8 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Fløjtetønder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodstvang. Lodspenge efter Dybtgaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m<sup>3</sup>. — Losning og Lastning: Losning og Lastning besørger af herværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeperonner og en stor Auktionshal liggende ilge ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttetønde. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for Fartøjer paa indtil 500 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

## FAABORG

Indsejllingsløbet 6,8 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 Lodstvang. Vand: Dampskibe u. 300 R.T. 12 Kr., over 300 — 20 Kr. Sejlskibe 20—50 T. 2 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons i Inderhavnen. Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. ved Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.



# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 35

FREDAG 6. SEPTEMBER 1946

53. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### PROVINSMÆGLERFORENINGEN FEJRE 50 AARS JUBILÆUM

Provinismæglerforeningen i Danmark kan i Dag runde omkring 50-Aars Milepælen, idet Foreningen blev stiftet paa et konstituerende Møde i Odense d. 6. September 1896, efter at Sagen havde været behandlet gennem nogen Tid af et Udvalg bestaaende af Planens Ophavsmand, Mægler P. Mahler samt Konsul Carl v. d. Hude, Aarhus, og Mægler Chr. Clemmensen, Odense.

Til den første Bestyrelse valgtes Udvalgets Medlemmer, der konstituerede sig med Chr. Clemmensen som Formand og Carl v. d. Hude som Næstformand.

I 1906 maatte Mægler Mahler paa Grund af Sygdom trække sig ud af Bestyrelsen, og i Erkendelse af hans betydelige Arbejde for Foreningen, hvis egentlige Stifter han var, udnævntes han til Foreningens første Æresmedlem. I hans Sted indtraadte Mægler O. L. Omøe, Kalundborg, i Bestyrelsen, men han afgik ved Døden i 1915 og efterfulgtes af Mægler G. Jessen, Nakskov. Paa Generalforsamlingen i 1918 ønskede Foreningens Formand siden Stiftelsen, Mægler Chr. Clemmensen, paa Grund af Sygdom at trække sig tilbage, og som Paaskønnelse for hans mangeaarige, fortjensfulde Virke udnævntes han til Æresmedlem. Hans Søn, Konsul Jac. Clemmensen, der i en Aarrække havde fungeret som Sekretær, overtog derefter Formandsposten.

Paa Foreningens 25-Aars Stiftelsesdag den 6. September 1921 traadte hele den gamle Bestyrelse tilbage, og de udnævntes alle til Æresmedlemmer. Til ny Bestyrelse valgtes Konsul L. Jepsen, Korsør (Formand), Skibsmægler Chr. Thomsen, Aalborg (Næstformand) og Skibsmægler P. A. Nielsen, Faaborg, og paa Grund af Foreningens voksende Omfang udvidedes Bestyrelsen med 2 Medlemmer, hvortil valgtes P. F. Cleemann, Aabenraa, og H. C. Hovmand, Bandholm.

Ved Konsul Jepsens Død i 1932 overgik Formandsposten til Skibsmægler P. A. Nielsen, Faaborg, der samtidig med Foreningens Jubilæum har haft Sæde i Bestyrelsen i nøjagtig 25 Aar. Vd Jubilæet bestaar den øvrige Bestyrelse af J. U. Jepsen, Korsør (Næstformand), Bjørn Finsen, Horsens, J. B. Hansen, Aalborg, og Halfdan Rasmussen, Nakskov.

Foreningen, der ved sin Stiftelse talte 34 Medlemmer, bestaar nu af 88 Medlemmer.

Paa Jubilæumsdagen i Dag samles Medlemmerne til Generalforsamling paa Grand Hotel i Odense, hvor der om Aftenen er Festmiddag.

### SKOLESKIBET »DANMARK«

Statsskoleskibet »Danmark« gør nu klar til sit første Verdenstogt efter Krigen. *Danmark*, der lige har afsluttet Sommertogtet, skal nu gennemgaa nogle mindre Reparationer paa Orlogsværftet. Omkring 10. September gaar Statsskoleskibet ud paa sit 22,000 Sømil lange Verdenstogt, hvis Rute formentlig gaar gennem Panamakanalen med Anløb af San Francisco og Seattle. Endvidere skal *Danmark* besøge Jacksonville i Florida og New London, hvor Statsskoleskibet som bekendt var stationeret under Verdenskrigen. — Paa Hjemrejsen anløber man Amsterdam. Togtet afsluttes omkring 15. Marts næste Aar.

### HESTEAFSKIBNINGERNE TIL POLEN

Der har nu i nogle Uger været opkøbt Heste til DUNRRA, men hidtil er der kun blevet eksporteret ca. 400 af de 30,000, UNRRA har købt. Efter hvad vi erfarer, kan der imidlertid i nær Fremtid ventes sat yderligere Fart i Opkøbene, idet nogle af Smaaskibene vil blive erstattet af store Skibe, der kan tage indtil 700—800 Heste pr. Gang. De nye, store Skibe, bl. a. den 3500 Tons store *Mette Skou*, der ligger ved Svendborg Skibsværft for Ombygning til Kreaturtransport, vil blive sat ind i Hestetransporten lidt ind i September, og man naar da op paa en Transportkapacitet af 2500 Heste hver sjette Dag.

### HELSINGØR SKIBSVÆRFT 10 PCT.

Paa et Bestyrelsesmøde i Akts. Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri vedtoges det at foreslaa Generalforsamlingen, at der af det forløbne Driftsaars Netto-Overskud, som efter Afskrivninger til et Beløb af 350,000 Kr., Henlæggelse til løbende Garantier 25,000 Kr. og til Skatter 500,000 Kr., udgør 1,090,275 Kr., udbetales 10 pCt. i Udbytte til Aktionærerne med 420,000 Kr., afholdes Tantiømer til Bestyrelsen med 21,000 Kr. og henlægges til Dispositions-fonden 550,000 Kr., hvorefter Resten, 99,275 Kr., overføres til næste Aar Regnskab.

Udbyttet til Aktionærerne ligger 2 pCt. højere end i Fjor, da det var 8 pCt. For 1944 blev der udbetalt 10 og for 1943 12 pCt.

### »J. L.-FONDET«

Styrelsen for »J. L.-Fondet«, som stiftedes paa Dampskibsselskabet »Vesterhavet«s 50 Aarsdag den 17. Maj 1945, har i disse Dage afholdt Møde, hvor Regnskabet behandlede. Der er hidtil ydet Bidrag til: Udgivelse af en ny »Haandbog i Sømandsskab«, Bog om »Søkortets Stednavne«, »Lejrskolens for Nordisk Ungdom«, humanitært Arbejde i den norske Finmark, Børnebespisningen i Finland, »Kønssygeomraadet«, »Nordiske Navigationslæreres Studiefond«, »Søfartens Bibliotek«, »Red Barnet«, »Mødrehjælpen«, »Folkevirke«, »Dansk Samvirke«, Restaurering af den engelske Kirke i København og Studenterforeningens Sommerferiemøde.

### HEIMDAL'S NYBYGNINGER

Kølen til det første af de to Lastskibe paa hver 3400 Tons d.w., som Dampskibsselskabet Heimdal har bestilt hos S. P. Austin & Son, Ltd., Sunderland, er nu blevet strakt.

### FRAGTFLYVNING

Det danske Luftfartselskabs Direktør Knud Lybye, der netop vendt hjem fra en international Lufttrafikkonference i Bruxelles, hvor man har fastlagt interessante nye Retningslinier for Luftfragttjenesten, og i et Interview med Dagbladet Børsen udtaler Direktøren bl. a.:

— I Amerika er Fragtflyvningen allerede gennemført i betydelig Udstrækning, og at vi indenfor D.D.L. tror paa Fragtflyvningens Fremtid, fremgaar af, at vi har oprettet en særlig Fragtafdeling. Vi har ganske vist hidtil haft en Godsafdeling, men den virkede nærmest som en Speditionsafdeling, idet den ekspederede

Gods fra vort Bykontor til og fra de respektive Fragtmaskiner. Opgaven for den nye Fragtafdelings Chef, Bach, maa blive Fragt-Akkvisition og Disponering af specielle Fragtplaner.

— Hvad angaar Maskiner, har vi foreløbig to, der specielt er indrettet til Befordring af Fragt, og der foregaar formentlig en Udvidelse af Flaaden paa dette Omraade. De to Maskiner kan hver tage op til 3 Tons Fragt.

Paa Bladets Spørgsmaal om, hvordan man kunde regne med, at Fragtflyvningen vilde udvikle sig internationalt set, svarede Direktør Lybye:

— Jeg kom i Søndags tilbage fra et I.A.F.A.-Møde i Bruxelles, hvor man vedtog foreløbig forsøgsvis i Fremtiden at regne med to Fragtsatser, idet man vil dele Godset i Air-Express, for hvilket der som hidtil reserveres Plads i Maskiner med en speciel Afgangstid, og Air-Freight, som indbringes til Luftfartsselskaberne til lejlighedsvis Befordring — og derfor til reduceret Fragtrate. Det er klart, at man for den sidstnævnte Art Fragt maa fastsætte nogle Dages Limit for dens Afsendelse, saaledes at den efter denne Fristes Udløb rykker op paa Linie med Ekspresgodset og kommer afsted ved første Afgang. Detaillerne for denne Form for Forsendelse er endnu ikke udarbejdede.

— Hvor stor bliver Takstreduktionen for disse ordinære Godsforsendelser?

— Formentlig vil Reduktionen for Air-Freight komme til at ligge omkring 40 pCt. af den normale Fragt, der igen udgør 80 pCt. af Passagerfragten. Der arbejdes ogsaa indenfor den internationale Organisation med Spørgsmaalet om, i hvilken Udstrækning der kan gives Mængderabat, ligesom med Klassificering af Gods, idet der til sin Tid vil blive udarbejdet bestemte Regler for Værdigods og voluminøst Gods.

Som Eksempel paa hvilke Arter Gods Fragtflyvningen kunde regne med at faa, nævnte Direktøren Konfektion, Maskindele, kemiske Præparater, Instrumenter, Ure, Guld og Sølv, Blomster, Radioartikler, Frugter og Skaldyr. Men hver Dag dukker nye Varesorter op, som tilsyneladende vil være i Stand til at bære de forøgede Omkostninger ved Luftfragt. Saa der er næppe Tvivl om, at et Marked er for Haanden.

#### NORSKE SKIBSKØB OG SALG

Skibsreder A. Wilhelmsen i Oslo har købt Motorskibet *Polycarp*, der siden i Fjor har helliget i Gøteborg stærkt beskadiget efter Krigshandlinger. Skibet, der er paa 9765 Tons d.w., er bygget ved Eriksberg i 1931 og vil nu blive sendt til Holland eller Italien for at blive repareret dér. Reparationen forventes at ville tage 5—7 Maanedere.

*Polycarp* er identisk med Fanny Høegh og blev oprindeligt bygget til Leif Høeghs Rederi, men senere solgt til Kristiansands Tankrederi (Einar Rasmussen). Under Krigen blev Skibet taget af Tyskerne, men i Fjor satte danske Sabotører Punktum for dets tyske Æra ved at anbringe en Sprængladning i Agterskibet, hvorved ogsaa Maskinen blev sat ud af Spillet. Skibet sank dog ikke, men blev som engelsk Prise slæbt ind til Gøteborg, hvor det siden har ligget. Skibsreder Wilhelmsen har købt det af det engelske Transportministerium.

Forhandlingerne om Salg af den gamle norske Amerikadamper *Bergenfjord* (11,015 Ts.) er nu gaaet i Orden, idet Skibet er solgt til et argentinsk Firma i Buenos Aires for 225,000 Lstr.

#### WILHELMSSENS FLAADE GENOPBYGGES

I Slutningen af August i Aar søsattes ved Eriksbergs mek. Verkstad i Gøteborg et 9500 Tons d.w. Motorskib til Wilh. Wilhelmsens Rederi i Oslo. Dette var Rederiets første Søsætning efter Krigen, og den indledede saaledes den planlagte Genopbygning af Rederiet efter Krigen Tab.

Det nye Skib, der i Daaben fik Navnet *Talabot*, er et tip-top moderne kombineret Last- og Passagerskib med følgende Hoveddimensioner: Længde 478' 6", Bredde 61', Dybde til Shelterdæk 41' 6", Dybgaende 27'. Det faar tre Dæk forude og to agter. Farten skal være 16 Knob, og der skal kunne medtages 12 Passagerer, for hvem der vil blive indrettet meget smagfulde Kamre.

Hovedmaskineriet bestaar af en enkeltvirkende, 2-Takts- 9-cylindret Dieselmotor af B. & W.-Type bygget af Eriksberg og udviklende 8100 IHK. Skibet har fem Lastrum, der betjenes af 18 3-Tons Bombe, 2 5-Tons og 1 25-Tons Bom samt 17 elektriske Spil.

*Talabot*, som det nye Skib kom til at hedde, er et ofte brugt Navn i Rederiet, hvis første Skib, en Damper paa 1359 Br. Tons, bygget i Tyné i 1881, netop bar dette Navn.

Den næste Søsætning til Rederiet formenes at ville finde Sted medio December i Aar. Det bliver da et 10,000 Tons d.w. Motorskib, der skal løbe af Stabelen ved Kockums mek. Verkstad i Malmø.

Ialt har Wilh. Wilhelmsen 18 Nybygningskontrakter løbende, og de vil fra næste Aar gaa i Vandet Slag i Slag, saaledes at man venter, at det sidste af Skibene vil være færdigt i Slutningen af 1948.

#### NORSKE REDERIUDBYTTET FRA KRIGSTIDEN

A/S Motortank (Harry Borthen & Co., Oslo) udbetaler 5 pCt. Udbytte for 1940. Den norske Amerikalinen udbetaler 6 pCt. Udbytte for 1941 og meddeler samtidig, at næste Udbytte, for 1942, vil blive udbetalt i Januar.

#### REDERIET SVEA

Rederiet Svea har, efter hvad Stockholmstidningen R meddeler, solgt sin Aktiepart i Svensk Østafrikalinien til et Konsortium, der ledes af Direktør i Svea-Bolaget C. Fletcher. Direktør Fletcher overtager fra 1. September Direktørposten i Selskabet, hvis Bestyrelse endvidere kommer til at bestaa af Civilingeniør H. Graffman og Advokat H. Ihre. Svensk Østafrika Linje stiftedes i 1943 med det Formaal at trafikere Ruten Sverige—Østafrika, men Krigen hindrede Farten.

#### HVORDAN KAN SKIBSPRISERNE BRINGES NED?

Forleden Dag kunde Harland & Wolff, Ltd., Belfast søsætte et 9000 Tons stort Motorskib til Messrs. Alfred Holt & Co., Liverpool, og ved denne Lejlighed udtalte Sir Frederick Rebeck, at efter hans Mening vilde det ikke være muligt at faa bragt Skibspriserne ned, førend der fandtes tomme Beddinger og arbejdsløse Skibsbyggere.

Sir Frederick udtalte bl. a. angaaende Udsigterne for Skibsbygningen, at det i Øjeblikket var let nok at faa Ordre, fordi det er nødvendigt, at der bliver bygget mange nye Skibe, men naar engang denne Periode er overstaaet, vil det kun være muligt, saafremt man kan tilbyde Priser, der passer Rederne.

»Jeg er alvorlig bekymret,« udtalte Sir Frederick, »for, hvad der vil ske, naar det er Sælgeren og ikke Køberen, der maa staa med Hatten i Haanden. Vi maa fortsætte med at gøre alt, vi kan, for at overbevise Rederne om, at vi søger at holde Priserne nede, saa langt det er muligt. Vi maa ogsaa søge at overbevise vore Arbejdere om, at det er i deres egen Interesse, vi prøver paa at holde Priserne nede, men jeg er bange for, at det ikke vil være muligt at faa dem ned, før der findes adskillige tomme Beddinger og mange arbejdsløse Skibsbyggere.«

Skibsreder Holt omtalte i sin Svartale de store Vanskeligheder, Rederne har at kæmpe imod i Dag, ikke mindst i Retning af tidspildende Faktorer. Før Krigen brugte saaledes et af Selskabets Skibe *Nestor* gennemsnitlig 116 Dage til Rejsen Liverpool—Australien og Retur, men efter Krigen Afslutning er Gennem-

## Ugens Fragtberetning.

### FRAGTBERETNING

Bevægelserne paa Fragtmarkedet er stadig kun ringe. De oversøiske Markeder er fortsat meget aktive til stort set uforandrede Rater. I transatlantisk Fart gøres betydelige Forretninger i Kulfarten fra U. S. Atlantic til Europa. Af sidste Slutninger skal nævnes: Northern Range/Antwerpen \$10.05 med 2500 Ts. Losning, Northern Range-Bordeaux/Dunkirk range \$11.15 med 1000 Ts. Losning. Northern Range/Rotterdam meldes for første Gang sluttet til under \$10, idet en Liberty Baad skal have accepteret \$9.90 med 2500 Ts. Losning. Til Danmark er amerikansk Tonnage sluttet til 10 pCt. under WSA. Raten, d. v. s. \$11.16 fra Northern Range til 1 Havn Danmark. Hampton Roads/Sydamerika er stadig et meget fast Marked. Til Santos kan nu betales \$14 og til Buenos Aires er Raten oppe i \$12. For engelsk Regning meldes endvidere sluttet en Del Baade for Korn fra Northern Range og Canada til de engelske Regeringsrater. Montreal/Dublin er sluttet for tungt Korn til \$13.30 med 600 Ts. Losning. En mellemstor norsk Baad meldes sluttet paa Netcharter fra Sheet Harbor til 1 Havn Bordeaux/Dunkirk range til 26½ Ct.

River Plate viser stadig kun begrænset Interesse for hjemgaaende Tonnage. Der noteres enkelte Laster til saavel Eire som til Skandinavien. Til Eire indikeres 96/-, og der kan antagelig gøres omkring 95/- til Danmark/Sverige.

Fra Pacific er der vedvarende kun faa Ordre. Den tidligere omtalte Lumberladning fra British Columbia til Sydafrika noteres nu paa fio. Basis, og Befragternes Ide er herfor \$45 pr. Mille. Fra Puget Sound til Shanghai søges en 500.000 Cbft. bale Baad paa berth terms til \$170.000 Lumpsum. Fra San Francisco til Nordfrankrig indikeres \$19 for ca. 8500 Ts. calcined coke. British Columbia/Bordeaux-Dunkirk range paa net-form er stadig udækket, der indikeres stadig kun 39 à 40 Cts. pr. Bale Fod. Fra Syd-pacific

noteres uforandret \$19 for ca. 8000 Ts. Nitrate og Kobber fra 1/3 Havne Chile til Bordeaux/Dunkirk range. For 6000 Ts. Zinc concentrate fra Callao til Tacoma indikeres \$8 fio.

Østens Markeder er uden større Ændringer. Af de faa nye Ordre, der er kommen frem, skal nævnes: 350.00 Cbft. Bale Baad for Kakaobønne-Kager fra Philippinerne til 3 Havne Østnorge. Der indikeres herfor £35.000 Lumpsum fio. Fra Indien noteres uforandret \$13 for Malm Vizagapatam/Mobile.

Fra Sydafrika søges stadig mange Skibe for Kul og Malm. Rateniveauet er uforandret. Af sidste Slutninger skal nævnes: Kul Durban/Matadi, 66/-, og Malm Durban/Baltimore til \$8.50.

De europæiske Markeder er fortsat meget livlige, men Ændringer af store Betydning har ikke fundet Sted i den forløbne Uge. Fra Middelhavet bemærkes Malm sluttet Bona/Antwerpen til 37/-, for 8000 Ts. Fosfat fra Casablanca til Rotterdam indikeres 27/6d., Fosfat fra Casablanca til Gdynia betaler 38/, Salt fra Trapani til Vestnorge er gjort til 60/-, og en 3000 Toner har faaet 45/- for en lignende Last Torrevieja/Østnorge.

Fra Østersøen sluttet mange Skibe for Træløst, Træmasse og Malm. Af sidste Slutninger kan nævnes Malm fra Luleå til Barrow til 39/- og Luleå/Antwerpen til 31/-. For Træløst ligger Raten paa 160/- fra Mellemstverige til London. For Props fra Sydfinland til Tyne betales 140/ med fri Losning. Kul- og Koksraterne fra UK. og Emden til Danmark er uden større Ændringer.

Der cirkulerer stadig et meget betydeligt Antal Timecharterordrer, hovedsagelig for enkelte Ture eller for kortere Perioder. En interessant Ordre lyder paa 7/9000 Ts. Motorskib for 3 Aars world-wide trade, Levering og Tilbagelevering USNH., for hvilken der indikeres \$3.75 for første Aar, \$3 for andet Aar og \$2.75 for tredje Aar.

snittet vokset til 204 Dage. Før Krigen laa Skibene gennemsnitlig 95 Dage i Søen, i Dag 105 Dage, medens Gennemsnitsoopholdet i fremmede Havne tidligere var 21 Dage og nu 99 Dage. Under Krigen var det aldrig under 41 Dage.

»Dette giver et ganske godt Billede af, hvad der foregaar i Handelsflaaden,« udtalte Mr. Holt. »Det er en Skandale, og Regeringsskibene er de værste i denne Retning. Hvad vi ønsker, er Nedsættelsen af en Kommission bestaaende af de bedste Mænd her i Landet, der kan finde ud af, hvordan man kommer dette Spild af Tid til Livs. Hvorfor mangler vi saa mange Ting?« fortsatte Taleren, »der er Skibe nok til at bringe Varerne til Landet, men de sløser Tiden bort i Uvirksomhed. Skibe bliver saaledes holdt ugevis i Singapore uden at bestille andet end at faa Bunden begroet, saa vi maa have dem i Dok for at blive rensat. Det vi først og fremmest maa koncentrere os om, er at standse Spildet af Tid og samle os om Produktionen, for før kan vi ikke haabe paa bedre Tider.«

### BRITISH SHIPBUILDING RESEARCH ASSOCIATION

British Shipbuilding Research Association har udsendt sin første Aarsberetning for Tiden fra April 1944 til Udgangen af 1945. Beretningen minder til at begynde med om Shipbuilding Conference's Beslutning om at skabe denne Institution med aktiv Støtte af Ministeriet for videnskabelig og industriel Forskning, der paatog sig de finansielle Byrder for en Fem-aarsperiode. Institutionens Formaal er at fremme og understøtte Forskning og andet videnskabeligt Arbejde

i Samarbejde med den engelske Skibsbygningsindustri.

Forskningsarbejdet sorterer under et Research Board, hvis Formand er Sir Maurice Denny, og hvis Medlemmer repræsenterer Skibsbygningsindustrien, Klassificeringsselskaberne, Admiralitetet, Transportministeriet m. m. Fire Hovedkomiteer behandler hver sin Del af Forskningsprogrammet: Hydrodynamik, Byggeproblemer, Driftsproblemer og Skibsmaskineri. Under disse Hovedkomiteer arbejder forskellige Underkomiteer.

Hidtil har Arbejdet hovedsagelig været koncentreret om Tilrettelæggelsen af Arbejdet indenfor de forskellige Komiteer, men allerede næste Aar haaber man at kunne spore Resultatet i den engelske Skibsbygning.

### P. & O.'s FLAADE

Det kendte engelske Rederi P. & O. Steam Navigation Company, Ltd. har for Tiden to store Linere under Bygning ved Vickers-Armstrongs Ltd., Barrow.

Det ene af Skibene er paa 29,000 Tons og vil faa Navnet *Himalaya*. Det skal indsættes paa Ruten til Indien og Australien, naar det er blevet færdigt, formentlig tidligt i 1948. Det er det største Skib, som Selskabet nogensinde har ejet og vil faa Plads til 1200 Passagerer, medens Lasterummene vil være paa ca. 500,000 cubfeet, hvoraf 235,000 cubfeet er Fryserum. Maskineriet skal udvikle 42,500 HK., hvad der vil kunne give Skibet en Fart paa ca. 23 Knob.

Det andet Skib er paa 24,000 Tons og vil faa Navnet *Chusan*. Det ventes færdigt i Maj 1948 og skal

indsættes i Farten paa Østen. Det faar Plads til 1000 Passagerer og skal kunne løbe 23 Knob.

#### W. S. A. SLUTTER SIN VIRKSOMHED

Den 1. September i Aar sluttede The United States War Shipping Administration sin Virksomhed, og fra nu af er det paany The United States Maritime Commission, der angiver de Retningslinier, den amerikanske Handelsflaade skal følge i Fremtiden. The Maritime Commission er i de sidste tre Maaneder gaaet ind for et ekspansivt Program og offentliggjorde d. 21. Maj en Plan for Skabelsen af en tilstrækkelig vel sammensat Handelsflaade til Betjening af alle de Ruter, der maa formenes at være særlig vigtige for Oprettelsen af Staternes Udenrigshandel. Selvom the War Shipping Administration saaledes er ophørt, vil imidlertid dens forskellige Funktioner nu overtages af the Maritime Commission. Heri indgaar saaledes Chartering af Skibe til private Redere for Transport af Forsyninger til nødstedte Lande, Tilbagelevering af Skibe overtaget af Hær og Flaade til tidligere Ejere, Salg af overflødige, regeringsejede Skibe og Tilsyn med Nybygninger.

#### SKIBSFARTEN PAA LA PLATA

Bladet Times of Argentina meddeler, at britisk Skibsfart atter i Juni Maaned kom ind som Nummer et ved Anløb af argentinske Havne efter et alvorligt Tilbageslag den foregaaende Maaned. Ialt anløb 42 engelske Skibe med en samlet Tonnage paa 184,099 Tons disse Havne med U. S. A. — 37 Skibe, 167,550 Tons, paa Andenpladsen. Det samlede Anløb af argentinske Havne oversteg Maj Maanedes Tal en Smule, og blev saaledes det højeste siden Juli 1940. Sammenlignet med Juni 1945 viser Anløbene en Stigning paa over 100 pCt. og sammenlignet med Halvaaret Januar—Juni 45 viser Anløbene Januar—Juni 46 en Stigning paa ikke mindre end 1,767,573 Tons op til 3,206,701 Tons. Som et Kuriosum kan nævnes, at i Juni anløb et ægyptisk Skib Argentina for første Gang i 1946.

I Aarets første Halvdel fører U. S. A. med de fleste Anløb, derefter følger Storbritannien, Argentina, Norge, Sverige, Spanien, Grækenland, Danmark, Frankrig, Holland, Panama, Brasilien, Chile, Belgien, Canada, Schweiz, Rusland, Jugoslavien, Uruguay, Italien, Finland, Peru, Sydafrika, Polen, Honduras og Ægypten.

Forøvrigt opgives det, at der i Øjeblikket finder en stor Ophobning af Tonnage Sted i de argentinske Havne ventende paa Kornlaster. Ialt opgives Antallet til 160 Skibe, hvoraf de 70 ligger i Buenos Aires, 25 ved Rosario, 20 ved Necochea og 12 i Bahia Blanca. Aarsagen til de svingende Tilførsler af Korn opgives at være vedholdende Regn.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

#### Esbjerg-Harwich-Ruten

Routebaads-Trafikken mellem Esbjerg og Harwich har faaet Sejltiden reduceret med et Par Timer, efter at Engländerne har strøget et betydeligt Stykke af den gamle Rute, som man fulgte før Krigen.

#### Fra Aarhus Skibsværft

Aarhus Skibsværft har forleden afleveret sin anden Nybygning, en Bugserbaad Jason til Sukkerfabriken i Nykøbing F. Baaden er meget kraftigt bygget og er forsynet med en 300 HK. Dieselmotor.

#### Fra Aktieselskabsregisteret

»Aktieselskabet Dampskibsselskabet Øresund« af København. C. H. Neergaard er udtraadt af, og Søfartschef Hans Jensen Bager, Sølvgade 40, København, er indtraadt i Bestyrelsen.

#### Fra svenske Værfter

Den 22. August blev der ved Oskarshamns Varv søsat et Motorskib paa 2800 Tons d.w. til Rederiaktiebolaget Ragne, Skibsreder Ragnar Nilsson, i Västervik. Skibet, der er en Shelterdækker af Great Lake-Typen, fik Navnet

Ragneborg. Dets Hoveddimensioner er følgende: Længde 258', Bredde 42', Dybde til Hoveddæk 19', til Shelterdæk 28'. Hovedmaskineriet kommer til at bestaa af to Polardieselmotorer paa tilsammen 2280 IHK.

Skibet vil blive udstyret med elektriske Spil og Styremaskine, SAL-Log, Ekkolod samt anden moderne Udrustning. Det skal kunne medføre 6 Passagerer.

Vraget af det saa meget omtalte hollandske Skib Wuri er nu taget i Dok ved Götaverken for Konservering m. m. Det bliver antagelig det nye Thordénvarvet i Uddevalla, der skal bygge det nye Forskib, som senere skal svejdes sammen med det nu ved Götaverken liggende Agterskib.

Den 31. August kunde Kockums mck. Verkstad sende sin sidste Nybygning m.s. Nils Gorthon, tilhørende Gorthonrederierne i Helsingborg, ud paa en saare vellykket Provetur.

Forøvrigt er begge de to nye Beddinger, som Kockum har ladet indrette paa sit nyindlemmede Omraade, saa langt fremskredne, at man har kunnet strække den første Køl paa den ene af dem, medens den anden snart vil kunne tages i Brug. De første Nybygninger fra de nye Beddinger bestaar af et Tankmotorskib paa 13.000 Tons og et Lastskib paa 9000 Tons.

Beddingerne har en Længde af 600', hvad der vil muliggøre Bygningen af det af Dansk Søfarts Tidende tidligere omtalte norske Kæmpemotortankskib paa 24.000 Tons.

Ogsaa Eriksberg Varv staar foran en større Udvidelse, idet Værftet har købt en Flydedok af det engelske Admiralitet. Dokken, der kan løfte Skibe op til 3400 Tons d.w., er blevet slæbt fra England til Stockholm af den kendte hollandske Slæbedamper Zwartee Zee. Dokken er meget bred i Forhold til Længden, da den oprindelig var bygget til at dokke to U-Baade ved Siden af hinanden, og egner sig som Følge deraf udmærket til senere at faa tilbygget to nye Sektioner, saa den kan tage Skibe op til 5000 Tons d.w., hvad der ogsaa er Værftets Fremtidsplan.

Eriksberg Varv har iøvrigt Kontrakt med den norske Skibsreder Sig. Bergensen d. Y. & Co., Stavanger, om Bygning af et 18.200 Tons Tankskib.

#### Forhøjede Slæbebaadstakster i New York

Slæbebaadstaksterne i New York er fornylig blevet forhøjet med 16½ pCt. paa Grund af de stigende Hyrer til Besætningerne. Forhøjelsen er blevet approberet af Priskontrolmyndighederne.

#### »Mauretania« faar Dæk af Plastic

Den 32.000 Tons store Damper *Mauretania* vil ifølge »Daily Graphic« blive forsynet med Plastic-Dæk i forskellige Farver. Ved Forsøg paa Clyde-Værfterne har man fremstillet et Materiale, der er lige saa stærkt som Planker, og dette Materiale har den Fordel, at det er let at vaske, og at Olie og Fedt ikke trænger ind deri.

#### »Queen Elisabeth« har 10,000 paa Ventelisten

De rejsehungrende Amerikanere er ivrigere end nogen Sinde efter at gøre Turen over Atlanterhavet i en af de store Passagerbaade. Cunard-White-Star-Liniens Kontor i New York har i Øjeblikket en Venteliste paa 10,000 Navne paa Amerikanere, der ønsker at gøre Turen i »Queen Elisabeth«, og Listen forøges for Øjeblikket med 200 Navne pr. Dag. Anmodningerne om Plads i Verdens største Passagerskib opfyldes strengt efter Tur, hvilket betyder, at de sidste anmeldte ikke kan vente at komme over Dammen før en Gang til næste Aar, selv om *Queen Elisabeth* forinden da vil have slaaet *Queen Mary's* Rekord paa 3 Dage 20 Timer og 42 Minutter mange Gange.

#### Vraget af »Gneisenau«

Vraget af det 18.000 Tons store tyske Passagerskib *Gneisenau*, der som bekendt ligger sunket i den vestlige Østersø, skal nu »hugges op« paa Stedet, hvor det ligger, af det danske Selskab Skandinavisk Bjergning og Vragfiskeri, Nykøbing M., og det svenske Firma Skrott och Avfallsprodukter, Göteborg, der har 75 pCt. af Entreprensen. Arbejdet forventes at ville tage tre Somre.

## PERSONALIA

#### 70 Aar

Phv. Skibsreder H. C. Carlsen, Hellerup, der fylder 70 Aar paa Søndag den 8. ds., er født i Marstal. Han fik sin praktiske Uddannelse i Sejlskibene, men efter at have taget Eksamen gik han over i Dampskibsfarten og sejlede som Styrmand og Skibsfører i Rederiet Svendsen & Christensen. I 1915 gik han i Land og optog en Virksomhed som Havariexpert først i Frederikshavn og senere i København. Her startede han i 1921 Provinspaketen, som han afhændede i 1939.

## 60 Aar

Seniorchefen for Lloyds Register i København, Ingeniør C. H. Kruhoffer, fyldte d. 3. September 60 Aar. Hr. Kruhoffer fik sin teoretiske Uddannelse ved Orlogsværftets Ingeniørskole, begyndte 1918 sin Løbebane i Lloyds Register, hvor han saaledes i 1943 fejrede 25 Aars Jubilæum.

Siden 1934 har han været Chef for Virksomheden.

Den 10. September fylder Fører i D. F. D. S., Kaptajn J. H. Fabricius 60 Aar. Kaptajn Fabricius er for Tiden sygemeldt og hjemme.

Fører i Vandbygningsvæsenet, Kaptajn S. Berggreen fylder den 11. September 60 Aar. Kaptajn Berggreen er Fører af S/P *Ægir* og er bosiddende i Esbjerg.

## Søværnet

Solojtnant af 1. Grad Ole Johannes Odder udnævnes til Kaptajnlojtnant fra den 1. September d. A. at regne.

Kaptajnlojtnant Claes Erland Johannes Hastrup meddeles der Afsked i Henhold til Tjenestemandslovens § 8, jævnfør samme Lovs § 61, fra Udgangen af November 1946 at regne.

## Positionsliste pr. 3. Sept. 1946

## Dannebrog

*Dansborg* afg. Kbhvn. 28. 8. til Baltimore-Danmark. — *Ellensborg* afg. Luleå 31. 8. til Hamburg. — *Frederiksborg* ank. Kbhvn. 4. 9. — *Lilleborg* ank. Horsens 2. 9., derefter Polen-Danmark. — *Nordborg* ank. Hamburg 3. 9. — *Silkeborg* ank. Kbhvn. 27. 8., Dok. — *Skodsborg* ank. Emden 29. 8., laster for Kbhvn. — *Søborg* ank. Frederikshavn 27. 6., Dok. — *Taarborg* ank. Barrow in/F. 2. 9., derefter Bilbao/Port Talbot. — *Uranienborg* ank. Helsingør 31. 8., Dok. — *Ørneborg* ank. Odense 2. 9., derefter Luleå/Hamburg.

## De forenede Kulimportører

*Cimbria* afg. Kbhvn. 5. 9 til Luleå, ank. Luleå forv. 9. 9. — *Concordia* ank. Hamburg 8. 9. — *Dania* ank. Manchester 8. 9. — *Hafnia* ank. Hamburg 9. 9. — *Scandia* ank. Gdynia 4. 9.

## Det Dansk-Franske D/S

*Blekinge* ank. Istanbul 2. 9. — *Bornholm* afg. Monrovia 2. 9. — *Halland* afg. Baltimore 31. 8. — *Skaane* i Svendborg. — *Slesvig* i engelsk Tjeneste.

## Det Danske Kulkompagni

*Ivan Kondrup* ank. Gdansk 1. 9. — *Wm. Th. Malling* afg. Helsingør 1. 9.

## D. F. D. S.

*Alabama* afg. Nr. Sundby 27. 8. til Porto Alegre via Immingham for Bunkers, afg. Immingham 3. 9. — *Alexandra* ank. Kbhvn. 29. 8., herfra senest 11. 9., fra Odense 12. 9., fra Aarhus 13. 9., fra Aalborg 14. 9. til U. K. — *Argentina* afg. New York 30. 8. til Oslo og Kbhvn. — *Arizona* i Dok i Kbhvn. til ca. 28. 9. — *Bergenhus* afg. Aalborg 1. 9. til London, derfra ca. 11. 9. til Kbhvn. — *Bolivia* ank. Gdynia 1. 9., derfra forv. 4. 9. til Kbhvn. — *Brasilien* ank. Izmir 28. 8., derfra 3. 9. til Palæstina, Cypren, Iskenderun og Danmark. — *Brynhild* ank. Kbh. 26. 8., fra Kbhvn. ca. 9. 9. til Antwerpen-Danmark. — *California* i Dok i Kbhvn. til ca. 15. 9. — *Delaware* afg. Fr.havn 24. 8. til Porto Alegre, afg. Immingham 28. 8. — *Dronning Alexandrine* i Dok i Helsingør fra 31. 8. — *Egholm* ank. Lissabon 2. 9., afg. ca. 4. 9. til Leixoes og La Pallice, derfra ca. 9. 9. til Kbhvn. — *Florida* ank. Oslo 3. 9., derfra forv. 3. 9. til Kbhvn. og Gdynia. — *Frigga* ank. Kbhvn. 31. 8., herfra 5. 9., fra Odense 6. 9., fra Aarhus 7. 9. til Hull. — *Garonnè* i Fart Kbhvn.-Østnorge-Kbhvn., afg. Kbhvn. ca. 3. 9., fra Aarhus ca. 4. 9. til Oslo. — *Georgia* ank. Gdynia 30. 8., derfra til Danmark. — *Halldan* ank. Manchester 29. 8., derfra ca. 4. 9. til Kbhvn., Odense og Aalborg. — *Harald* ank. Liverpool 31. 8., afg. ca. 10. 9. til Kbhvn. — *Hebe* ank. Kbhvn. 2. 9. fra Hull. — *Hindsholm* ank. Kbhvn. 30. 8., afg. ca. 4.-5. 9. til Aarhus, Kbhvn., Oslo. — *Hjortholm* ank. Casablanca 1. 9., afg. derfra ca. 4. 9. til Tanger, Oran, Alger og Tunis. — *Hroar* i Dok i Helsingør fra 20. 8.—7. 9. — *Ivar* afg. Antwerpen 21. 8. til Alexandria, pass. Malta 1. 9. — *J. C. Jacobsen* afg. Kbhvn. 31. 8. til Newcastle, Hull, fra Hull ca. 11. 9. til Kbhvn. — *Jolantha*

i Fart Kbhvn.-Vestnorge-Kbhvn., afg. fra Bergen ca. 3. 9. sydover. — *Katholm* ank. Antwerpen 2. 9., afg. ca. 7. 9. til Middelfart, Kbhvn, Kyndby og Odense. — *Kentucky* afg. Liverpool 30. 8. til Kbhvn. og Randers, ank. Kbhvn. ca. 5. 9. — *Knud* ank. Kbhvn. 30. 8., fra Kbhvn. ca. 4. 9. til Odense-Kbhvn.-Havre. — *Louisiana* ank. Kbhvn. 1. 9., herfra til Aalborg-Nr. Sundby og Esbjerg. — *Maine* afg. Kbhvn. 26. 8. til New York, derfra til Baltimore-New York-Oslo-Kbhvn. — *Margrethe* afg. Kbhvn. 31. 8. til London, derfra ca. 7. 9. til Kbhvn. — *Marocco* afg. Kbhvn. 31. 8. via Antwerpen til Middelhavet. — *Paraguay* afg. Pernambuco 31. 8. til Kbhvn. via Las Palmas for Bunkers, forv. Ankomst Kbhvn. ca. 17. 9. — *Rota* fra Esbjerg hver Fredag, fra Grimsby hver Tirsdag. — *Saga* ank. Kbhvn. 3. 9. fra Hull. — *Skjold* afg. Randers 2. 9. til Horsens, derfra ca. 5. 9. til Kbhvn.-Rotterdam-Antwerpen-Danmark. — *Svanholm* afg. Gefle 2. 9. til Middlesbrough-London-Kbhvn. — *Taarnholm* afg. Aalborg 31. 8. til Manchester, derfra ca. 14. 9. til Kbhvn. — *Texas* ank. Kbhvn. 3. 9., afg. herfra ca. 5. 9. til Aalborg, Antwerpen og Levanten. — *Thyra* afg. fra Kbhvn. ca. 3. 9., fra Aalborg ca. 5. 9., fra Horsens ca. 6. 9. til Leningrad-Kbhvn. — *Tomsk* ank. Newport 30. 8., afg. forv. 4. 9. til Swansea, derfra ca. 5. 9. til Kbhvn. — *Trondhjem* ank. London 29. 8., derfra ca. 4. 9. til Kbhvn. — *Tula* ank. Antwerpen 31. 8., derfra ca. 6. 9. til Kbhvn. — *Tunis* i Dok i Helsingør til ca. 30. 9. — *Uffe* ank. Kbhvn. 3. 9., fortsætter til Aarhus og Korsør. — *Uruguay* afg. Aarhus 22. 8. til Santos via Las Palmas for Bunkers, afg. Las Palmas 30. 8. — *Virginia* afg. Holbæk 17. 8. til Porte Alegre, afg. Imingham 21. 8.

## J. Lauritzen

*Indian Reefer* ank. Antwerpen ca. 9. 9. — *Argentinean Reefer* ank. Dublin ca. 13. 9. — *African Reefer* ank. Sousse 2. 9., derefter Granton. — *Karla Dan* ank. Cristobal 3. 9. — *Lotta Dan* afg. Buenaventura 27. 8. til Valparaiso. — *Laila Dan* afg. New York 31. 8. til Sydamerika. — *Jutta Dan* afg. Cristobal 1. 9. til New York. — *Selma Dan* afg. Christobal 1. 9. til New York. — *Randa* ank. Valparaiso 1. 9. — *Linda Dan* afg. Ivigut 31. 8. til Philadelphia. — *Ulla* afg. Emden ca. 4. 9. til Svendborg. — *Laura Dan* ank. Svendborg ca. 4. 9. — *Maria Dan* afg. Godthaab ca. 9. 9. til Sukkertoppen. — *Jelva Lau* afg. Kbhvn. 4. 9. til Toppila. — *Lilian* afg. Faaborg 3. 9. til Råfsö. — *Anna Lau* ank. Kemi 31. 8., derefter Rochester cl. Thomsen. — *Inger Lau* afg. Julianehaab ca. 3. 9. til Ivigut. — *Nerma Lau* ank. Velsen ca. 3. 9., derefter Tilbury Dock. — *Katja Lau* afg. Tuborg Havn 4. 9. til Haparanda. — *Hedda Lau* ank. Kotka 30. 8., derefter Bristol. — *Nancy Lau* ank. Toppila ca. 5. 9., derefter til Næstved. — *Ninna Lau* afg. Gdansk 3. 9. til Næstved.

## Myren

*Asbjørn* ank. Ghent 2. 9. — *Astrid* ank. Hamburg 3. 9. — *Birthe* afg. Luleå 30. 8. — *Chr. Sass* afg. Fredericia 20. 8. — *Clara* ank. Esbjerg 31. 8. — *Stal* afg. Napoli 2. 9.

## Navitas

*Navitas* forv. ank. Stockholm 4. 9.

## Norden

*Nordfarer* afg. Bahia Blanca 23. 8. til Marseille. — *Nordkap* afg. Nakskov 28. 8. til Hampton Roads. — *Nordkyn* ank. Kbhvn. 3. 9. — *Nordpol* afg. Philadelphia 28. 8. til Kbhvn.

## Orient

*Astoria* ank. Santos 17. 8. — *Westralia* ank. Philadelphia 30. 8.

## Vendilla

*Svend Pii* afg. Luleå 2. 9. — *P. N. Dam* forv. ank. Fredericia 6. 9. — *E. M. Dalgas* ank. Frederikshavn 31. 8.

## Ø. K.

*Annam* ank. Adelaide 29. 8. — *Asia* ank. Rotterdam 3. 9. — *Erria* i Nakskov. — *Falstria* ank. New York 25. 8. — *Fionia* pass. Dover 1. 9. til Marseilles. — *India* pass. Cap Wrath 1. 9. til New York. — *Java* ank. Portland 30. 8. — *Jullandia* afg. Kbhvn. 3. 9. til New York. — *Kina* ank. Hongkong 29. 8. — *Korea* ank. Warrenton 30. 8. — *Lalandia* afg. Capetown 31. 8. til Melbourne. — *Malacca* ank. Rotterdam 31. 8. — *Manchuria* ank. Shanghai 28. 8. — *Meonia* i Nakskov. — *Mongolia* ank. Oslo 31. 8. — *Selandia* ank. Colombo 29. 8.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER FREDAG OG KOSTER I  
ABONNEMENT KR. 5,00 PR. KVARTALABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33, KØBENHAVN K

Abonnement

Udlandet Kr. 24,00 pr. Aar

Redaktør:

KAY JUNGEBSEN

Telefon \*Central 17030

samt paa alle Postkontorer

# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

## ODENSE STAALSKIBSVÆRFT <sup>A/s</sup>

(Odense Steel Shipyard Ltd. <sup>A/s.</sup>)

TELEGR. STAALVÆRFT

TELF. ODENSE 1859

Telegram Adr.: Flydedokken

Telefon 269 (2 Lin.)

Rigstelefon 21

## <sup>A/s</sup> SVENDBORG SKIBSVÆRFT

*Nybygninger og Reparationer*

NYBYGNINGER

SKIBS-MASKIN- OG

KEDELREPARATION

## Aalborg Værft <sup>A/s</sup>

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9



Viking  
Kompasser  
Viking  
Loddemaskiner  
Chronometre  
Sekstanter  
Marinekikkerter

Indhavere  
**SØLVER & SVARRER**  
Norsk statsant. Kompassrettere  
*Forlang Ul. Katalog*

**P**ENSIONS  
**F**ORSIKRINGS  
**A**NSTALTEN <sup>A/s</sup>



HAMMERENSGADE 6  
KØBENHAVN K. - C. 7809

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

## MONTANA <sup>A/s</sup>

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K  
Telefon: 9246

Telegramadr.:  
MONTANAKUL



Bruet  
**INTERNATIONAL**  
Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDE  
INTERNATIONAL FARVEFABRIK A/S

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

## AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

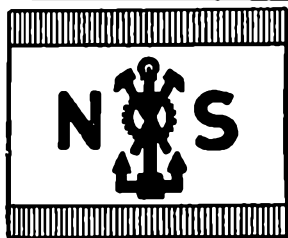
LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

## NORDHAVNS-VÆRFTET <sup>A/s</sup>

KØBENHAVN

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



## NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV • DANMARK  
NYBYGNINGER  
OG  
REPARATIONER

Beddinger for Skibe Indtill 520' Længde  
Flydedok » » » 14500 Tons D.W.  
Ophalerbedding » » 800 » »  
Telegram-Adr.: »SKIBSVÆRFT«. Telefon: STAT 3.

## Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

By:		Telegramadresse:
Aarhus	Aarhus Stevedore Compagn Direktor L. Mikkelsen Foreningens Formand	Labore
Nyborg	Mammen & Drescher Direktor Math. Møller	Spedition
København	Næstformand og Kasserer Hans Brandt Medlem af Bestyrelsen	
Aalborg	Stevedorekompagniet	Dispatch
Aarhus	Hassing & Drescher	
Esbjerg	Stevedore-Kompagniet A/S	Stevedore
Frederikshavn	Einar Sørensen	
Holbæk	S. J. Sørensen	
Horsens	Søren Andersen	Stevedoring
Kallundborg	Jørgen Schultz	Schultz
Korsør	Arbejdsgivernes Stevedor-Kontor	
København	Holger Jørgensen	Oldstevedore
—	Skjold Andersen	
—	Københavns Stevedore Comp.	
—	Jullus Nielsen's Stevedoreforretning A/S	
Nakskov	Halfdan Rasmussen	Andrea
Nyborg	Henrik Baaballe	Baaballe
N. Sundby	Henry Petersen	
Odense	Simonsen og Møller	
Banders	S. Christoffersen & Co.	
Vejle	Vejle Stevedoreforretning v. Kaptajn Thygesen	

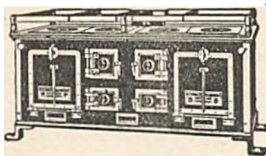


Tegn Deres  
Forsikringer  
i

## SKANDINAVIA

Kongens Nytorv 6, København K.  
Telefon Central 9316



**BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S**

HOLMBLADSGADE 47  
KØBENHAVN S.

*Kabys = Komfurer  
til Kul og Olie*

Forlang Katalog Tit. C. 1630

A/S

**EM. Z. SVITZERS BJERGNINGS ENTREPRISE**

KVÆSTHUSGADE 1, KØBENHAVN K

TELEFON CENTRAL 5195  
UDENFOR KONTORTID CENTRAL 5195 A  
TELEGRAMADRESSE: SVITZERSALVAGE

Dampskibsaktieselskabet

**„Progress“**

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-Adr. »Marinone»

Telefon Central 12057

**DANSKE SKIBSMÆGLERE**

ASSENS

**ALFRED LARSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER

ASSENS

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

KOLDING

**A. GJØRDING'S EFTF.**

SVANE & GJØRDING

Statsautoriserede Skibsmæglere

KOLDING

BEFRAGTNING ··· KLARERING ··· SPEDITION ··· ASSURANCE

AGENT FOR DEN KØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORERING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810—1811

BANDHOLM

**ALFR. HOVMAND**

SKIBSMÆGLER

BANDHOLM

Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:  
»HOVMAND»

MARIAGER

**P. RUDBECK-LARSEN • MARIAGER**

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

Telf.: Cementcentralen Nr. 1

Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114

Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“

Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

FAABORG

**P. A. NIELSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING

SPEDITION — ASSURANCE

FAABORG

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 606

NAKSKOV

**CASPER ANDRÉA'S EFTFLG.**

VED

HALFDAN RASMUSSEN

STATSAUT. SKIBSMÆGLER

NAKSKOV

TELEGR.-ADR.: „ANDRÉA“

RIGSTELEFON NR. 7  
TELEFON NR. 108, 408 & 618

HOBRO

**CHR. RØRHOLM**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

HOBRO

TELEFON 418

TELEGR. „RØRHOLM, HOBRO“

SVENDBORG

**E. W. v. d. HUDE & SØN**

Etableret 1852

A. THEJLL

Etableret 1852

Edsv. Skibsmæglere

SVENDBORG

Tlf: 25 (2 Lin.), 262

Stat 2.

Privat 1030

Telegr.-Ad.

»Hude«.

Svendborg

KALUNDBORG

**JØRGEN SCHULTZ**

Statsautoriseret Skibsmægler

KALUNDBORG

Lloyds Agent

TELEFON  
NO. 4. 601.

TLGR. ADR.  
SCHULTZ

**A. E. SØRENSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORG

TELEGRAM-ADR.: SHIPPING  
THE BOE CODE

TELEFONER: 1151—955  
PRIVAT: 1551



# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 36

FREDAG 13. SEPTEMBER 1946

53. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

60 AAR

Lørdag d. 14. September fylder Direktør for Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri, H. P. Christensen, 60 Aar og runder saaledes en af Livets Mærkepæle.

Direktør Christensen gennemgik fra 1903—07 Marinens fortrinlige Ingeniørelevskole og blev efter at have studeret videre ved den tekniske Højskole i Charlottenburg (1908—10) og ved engelske og tyske Skibsværfter i 1911 udnævnt til Værftingeniør ved Orlogsværftet for seks Aar senere at naa Underdirektørstillingen ved dette Værfts Skibsbyggeri. Allerede i 1919 kaldte det civile Liv imidlertid paa den unge, fremragende Skibsbygger, og han blev da ansat som Direktør ved Nakskov Skibsværft, hvorfra Vejen gik i 1925 til Direktørposten ved Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri.

Mange andre ansvarsfulde Hverv blev naturligvis i Aarene, der fulgte, lagt paa Direktør Christensens Skuldre. Her skal blot nævnes, at han i Dag er Formand for Industriraadet, for Industriforeningen i København og for Foreningen af Jernskibs- og Maskinbyggerier i Danmark og for Bestyrelsen for Det danske Staalvælværk samt for Søfartsteknisk Forening. Direktør Christensen er endvidere Medlem af Arbejdsgiverforeningens Hovedbestyrelse, af Vareforsyningsraadet og af Nationalbankens Repræsentantskab, ligesom mange andre Virksomheder og Institutioner har lagt Beslag paa hans store Arbejdskraft og omfattende Viden.

Mange arbejdsfyldte Aar ligger allerede bag Direktør H. P. Christensen. Paa 60-Aarsdagen maa man haabe, at dansk Industri og ikke mindst dansk Skibsbyggeri endnu i mange Aar maa faa Lov til at nyde godt af hans fremragende Virke.

### RADAR I »KRONPRINS FREDERIK«

Det første Radar-Anlæg paa et dansk Handelsskib er nu blevet installeret om Bord i Det Forenede Dampskibs-Selskabs nye Englandsbaad *Kronprins Frederik*. D. F. D. S. vil hurtigt forsyne andre af sine Baade med Radar. I November faar *Kronprins Olav* et Anlæg og i December *Parkeston*. Anlægget er leveret af det engelske Firma Metropolitan Vickers, og det har kostet omkring 70.000 Kr. Det engelske Firma vil demonstrere Anlægget om Bord i *Kronprins Frederik* under Skibets Ophold i Esbjerg den 14. ds.

### PROVINSMÆGLERFORENINGENS JUBILÆUM

Provinsmæglerforeningen fejrede som tidligere nævnt sit 50 Aars Jubilæum ved en Generalforsamling, der afholdtes i Odense, og sluttede med en Festmiddag, hvortil enkelte Gæster var indbudt. Endvidere mindedes Foreningens Stifter og tidligere Formænd ved Kransenedlægnings paa deres Grave.

Foreningens Formand gennem de sidste 25 Aar, Skibsmægler P. A. Nielsen, Faaborg, udnævntes til Ridder af Dannebrog.

### U-BAADE TIL FLAADEN

To af de Undervandsbaade, som Søværnet har lejet af den britiske Marine, ankom forleden Dag til Holmen. Det var *Vulpine* og *Dzik*, der sejledes hertil

af britiske Besætninger. Efter Kommandostrykning overtages Baadene af Kystflaaden og gaar til Eftersyn.

### ET NUTIDS-SKIB

De nye, moderne Passagerskibe har vakt betydelig Interesse hos Ungdommen, og Elever fra Kursus og Højskoler, Skoler og Børneorganisationer aflægger til Stadighed Besøg ombord i D.F.D.S.s nye Ruteskibe. Selskabet har derfor som Vejledning for Besøget ombord ladet udarbejde en flerfarvet Beskrivelse af »Et Nutids-Skib«, der vil blive udleveret ved Besøget ombord. I denne Beskrivelse gives i kort og populær Fremstilling og ved Hjælp af Fotos og Tegninger Oplysninger om Nutids-Skibets Tilblivelse og Indretning, lige fra de første Spanter rejses paa Skibsværftet til det færdige Skibs Manøvrering og Anvendelse i Trafiken.

### M.S. »NORDEN«

Dampskibsselskabet »Norden«s nye enkeltskruede Motorskib *Norden*, der er bygget ved Nakskov Skibsværft, har været paa Prøvetur i Langelandsbæltet. Skibet, der laster ca. 8300 Tons d.w., er bygget til Lloyd's højeste Klasse med aabent Shelterdæk med Bak og med Huse midtskibs og agter. Skibets Dobbelthund, der strækker sig over hele dets Længde, er indrettet til Brændselolie.

Skibet er forsynet med 2 Master og 2 Samsonposter, 12 Ladebomme, hvoraf 1 med 20 Tons, 1 med 10 Tons og 10 med 5 Tons Løfteevne, der betjenes af 10 Stk. 5 Tons elektriske Lossespil fra Thomas B. Thrige, Odense. Endvidere findes der ligeledes af Thomas B. Thrige's Fabrikat elektrisk drevne Ankerspil, Forhalingspil og elektrisk Styremaskine.

I Salonhuset er der, foruden en smuk Salon, indrettet lyse og komfortable Kamre for 1., 2. og 3. Styrmand samt Hovmesteren, med tilhørende Toilet og Baderum. Sammesteds er indrettet et stort Hospital med 3 Senge. Kaptajnshuset, der findes paa Underbroen, og hvori er indrettet Kaptajnens Opholdsrum og Sovelukaf med tilhørende Toilettrum, indeholder endvidere Kamre for 4. Styrmand og 1 Aspirant. Paa Kommandobroen findes Bestikhus og Radiostation med Radio-Pejleapparat.

I Maskinhuset findes Kamre for Mestre, Assistenten, Restaurationspersonale og Lærlinge, og her findes endvidere Officerernes Messer og Kabys med Komfur og Bageovn indrettet til Oliefyring. Mandskabskamre er indrettet som Enkeltmandskamre i et Dækshus agter, medens Messer for henholdsvis Dæks- og Maskinfolk findes midtskibs. Alle Opholdsrum for Officerer og Besætning er lyse, rummelige og hyggeligt udstyrede og godt ventilerede.

Skibets Maskineri bestaar af 1 Stk. 6 Cyl. Burmeister & Wain 4-Takts enkeltvirkende Dieselmotor paa 2850 IHK, der giver Skibet en Fart af ca. 12 Knob. Til Opvarmning af Skibet findes en Kedel, der er saaledes indrettet, at den i Søen opvarmes af Motorernes Spildegas, medens den ved Land opvarmes ved Oliefyring. Alle Skibets Lastrum er forsynet med Ildslukningsapparater.

### TYVERIERNE UNDER SØTRANSPORTERNE

I det nylig udkomne Nummer af »Assurandøren« beskæftiger man sig med de mange Tyverier under Søtransporterne, og det hedder indledningsvis, at der klages — og med Rette — over den overhaandtagende Risiko, som Tyverierne frembyder inden for Sø- og Transportforsikringen. Der gaar ikke en Dag, uden at alle de Selskaber, der driver den nævnte Forsikringsart, modtager Reklamationer paa store Beløb, og Søassurandørerne ser Fremtiden i Møde med største Bekymring. Deres Erfaringer fra Tiden efter den forrige Verdenskrig gaar ganske vist ud paa, at Forholdene efterhaanden vil trække sig i Lave, men denne Gang har de hidtil forgæves spejdet efter en Lysning.

Situationen for 25 Aar siden var overalt i Verden den samme som nu, og man saa Tilfælde, hvor store og ledende Selskaber i England og Amerika vægrede sig ved at indbefatte Tyveriforsikringen i Transportforsikringen selv mod Tillægspræmie, og andre Steder var det ikke muligt, selv mod meget høje Præmier, at dække Risikoen.

Hvor fristende det end kan være under de herskende lovløse Tilstande for Forsikringselskaberne at vægre sig ved at dække Tyveririsikoen under Søforsikring, kan, hedder det i »Assurandøren«, en saadan Beslutning ikke i Dag træffes, før ethvert Forsøg paa at rette Forholdene op har vist sig frugtesløst. Spørgsmaalet er herefter, om Søassurandørerne kan gøre noget for at komme Uvæsenet til Livs. Danske Søassurandører kender vel bedst Forholdene i danske Havne og Skibe, men Varerne har under deres Transport i og fra fremmede Lande været gennem saa mange forskellige Led, at det er vanskeligt for ikke at sige umuligt at fastslaa, hvor Tyverierne finder Sted.

Under den for Tiden over hele Verden raadende Mentalitet er det vanskeligt at give Anvisninger paa, hvor og hvorledes der skal sættes ind for at dæmme op for Uvæsenet. En Henvisning til et Samarbejde mellem danske Købmænd, Redere, Myndigheder, Transportvæsen og Assurandører er noget, men ikke nok. Problemet er internationalt, og maa — om det overhovedet er muligt — løses internationalt. Det er i Virkeligheden et Spørgsmaal om Tilvejebringelse af Ro og Orden i alle Verdens Lande, og Tanken herom forekommer vist de fleste som et skønt Fatamorgana. Paa den anden Side skal Varerne jo frem til de hungrende Befolkninger Verden over, thi før Varehungren er nogenlunde tilfredsstillt, er Chancerne for, at der skal komme Ro og Orden over Tilværelsen, yderst minimale; men slutter Artiklen, der er saa sandt ikke megen Mening i, at Forsikringselskaberne skal være Sorteper i denne Situation. Hvis Søassurandørerne under deres forestaaende Møde i Zürich den 24. September og følgende Dage ikke havde saa meget andet at drøfte, var her et glimrende Emne for International Union of Marine Insurance at tage op. Noget maa der nemlig gøres.

### D. D. P. A. 6 PCT. PLUS 4,8 PCT BONUS

Det Danske Petroleums Aktieselskab holdt forleden Dag sin årlige Generalforsamling.

Bestyrelsens Formand, Direktør Ernst Müller, aflagde Beretning om Selskabets Virksomhed i 1945, som for første Halvaars Vedkommende havde været præget af næsten helt svigtende Varetilførsler, medens andet Halvaar viste Fremgang, selv om Landets almindelige økonomiske Forhold medførte og fortsat i 1946 medfører Begrænsning i Importen af Selskabets Hovedprodukter. Midt i Aaret 1945 sattes Selskabets Tankskibsnybygning m.s. *Esso Nyborg* i Fart, og sent paa Aaret fik Selskabet de 2 ældre Tankskibe m.s. *Christian Holm* og s.s. *Scandia* tilbageleveret fra de Allierede, for hvem de havde sejlet under Krigen.

Alle 3 Tankskibe sejler nu i Fart mellem Amerika og Danmark.

Selve Aarets Driftsresultat havde været utilfredsstillende, idet Aarets Fortjeneste efter Reduktion af Varereserver med 1.277.776 Kr. 66 Øre kun androg 1.681.542 Kr. 56 Øre. Fra forrige Aar var overført 938.919 Kr. 16 Øre, og ved Rederivirksomhed i tidligere Aar var indtjent 1.691.028 Kr. 91 Øre, saaledes at der til Generalforsamlingens Raadighed ialt var 4.311.490 Kr. 63 Øre.

Beretning og Regnskab blev godkendt, og det vedtoges af det til Raadighed værende Beløb at overføre 528.000 Kr. til Selskabets Pensionsfond, at anvende 1.224.000 Kr. til Udbetaling af 6 pCt. Dividende til Aktionærerne og at overføre 2.559.490 Kr. 63 Øre til indeværende Aars Regnskab. De foregaaende 4 Aar har Dividenden været 4 pCt.

Udover Dividenden vil der til Selskabets danske Aktionærer blive udbetalt en Bonus paa 60 Kr. pr. Aktie (4,8 pCt.), der udredes af Standard Oil Company (New Jersey) i Anledning af dette Selskabs Overtagelse af D. D. P. A.'s tidligere Smørelieferretning i Sverige, for hvilken der yderligere er erlagt et betydeligt Beløb i svenske Kroner.

Det samlede Beløb for Dividende og Bonus til de danske Aktionærer udgør 135 Kr. pr. Aktie (10,8 pCt.), og Udbetaling heraf finder Sted fra den 9. ds. hos Københavns Handelsbank og paa Selskabets Hovedkontor.

Til Bestyrelsen genvalgte Direktør Ernst Müller, Formand, Direktør Erik Frandsen, Næstformand, Generalkonsul Christian Holm og Greve K. Ahlefeldt-Laurvig, og nyvalgte Højesteretssagfører Viggo Carstensen.

Til Direktionen genvalgte Direktør Ernst Müller, Formand, Direktør Erik Frandsen og Salgsdirektør Jens Jørgensen, ligesom Revisorerne genvalgte.

### NORDISK SKIBSREDERFORENING

Nordisk Skibsrederforening afholdt d. 29. August sin 54. ordinære Generalforsamling i Stockholm ledet af Generalkonsul Ole R. Thoresen.

Formanden udtalte først nogle Mindeord over to af Foreningens Medlemmer, der var afgaaet ved Døden siden sidste Møde, Direktør Johs. Jantzen og Skibsreder Alf Moen, hvorefter Aarsberetning m. m. blev gennemgaaet og godkendt. Bestyrelse og Revisorer genvalgte.

Formanden meddelte derefter, at han fra en dansk Reder havde modtaget en privat Henvendelse om danske Rederes Tilslutning til Foreningen. Planen herom var ikke moden, udtalte Formanden, men der arbejdedes med Sagen, som skal forelægges en ny Generalforsamling. Danske Redere var tilsluttet Foreningen indtil 1934, da de traadte ud og dannede en Sammenslutning, der fik Navnet Danske Rederes Retsværn med samme Opgaver som Nordisk Skibsrederforening.

I Forbindelse med Aarsberetningen rejste Formanden Spørgsmaalet om, hvad man burde foretage sig i Anledning af de nye argentinske Skatter, der vilde have store skadelige Virkninger for Skibsfarten. Foreningen samarbejder i dette Spørgsmaal med det norske Udenrigsministerium, og det var Hensigten at faa en Klaring i Sagen ad diplomatisk Vej i Samarbejde med andre Landes Regeringer, først og fremmest Sverige, England og U. S. A. Endvidere vilde man søge at faa indført Bestemmelser i Certepartierne om, at disse Skatter skulde betales af Befragterne og Ladningsmodtagerne.

### LODSERNES REJSEPENGE

Det midlertidige Tillæg til Lodsernes Rejsepenge forhøjes fra den 10. September og indtil videre fra 30 pCt. til 50 pCt. af de Beløb, der er anført i Takstbøgerne.

## Ugens Fragtberetning.

Den amerikanske Sømandsstrejke og de i Forbindelse hermed opstaaede Sympatistrejker er et nyt Slag imod Genopbygningsarbejdet. Strejken har i Realiteten lammed al Skibsfart til og fra U.S.A., og de Vanskeligheder, der er opstaaet som Følge heraf, er et slaaende Bevis for hvilken imponerende Faktor De Forenede Stater er i den internationale Handel. Hvorlænge Strejken vil vare er det umuligt at danne sig nogen Mening om, idet denne Strejke, i Modsætning til den lange Række af andre Strejker, der efter Krigen har hærget U.S.A., ikke drejer sig om en Lønstrid mellem Sømand og Redere. Disse Parter var enige om en Lønforhøjelse, men de amerikanske Priskontrolmyndigheder modsatte sig Lønforhøjelsen, idet denne, i Lighed med sidste Lønforhøjelse til Sømandene, antagelig vilde blive efterfulgt af et Krav fra Rederne om en Regulering af W.S.A. Raterne.

De oversøiske Markeder er naturligvis stærkt paa-virkede af Sømandsstrejken. Mange Skibe, deriblandt ogsaa danske, ligger stille i amerikanske Havne, og alle Afskibninger er stoppede derfra. For de kultrængende Lande i Europa rejser der sig alvorlige Problemer, hvis Strejken bliver langvarig, hvorimod det synes som om en Del af de for UNRRA sejlende Skibe bliver expederede. Al Befragtning fra U.S.A. er naturligvis stoppet i Øjeblikket. Fra St. Lawrence noteres forskellige Ladninger tungt Korn, bl. a. til Rotterdam eller Antwerpen til Rater omkring \$12. Cuba noterer forskellige Sukkerforretninger til UK. til den af den engelske Regering fastsatte Rate.

River Plate viser nogen Interesse for Tonnage til Skandinavien. Til Danmark ligger Raten paa 95/-,

hvorimod der synes at kunne gennemføres lidt mere til Sverige. Fra n.a. San Lorenzo til Gøteborg/Stockholm range noteres saaledes \$20. For Oliekager i Sække fra n.a. Rosario til Antwerpen betales \$18.

Nordpacific er for den amerikanske Dels vedkommende lammed af Strejken, hvorimod der fra B.C. stadig kan gøres fio. Forretning til UK. til omkring 100/-. Fra Chile søges Tonnage for Salpeter til Golfen eller South Atlantic, men der er næppe nogen Reder, der gaar ind for saadan Forretning i Øjeblikket. Chile/Alexandria indikerer 108/6d. for Oktober/November Lastning.

Fra Østen og Indien er Forholdene uden større Ændringer. Fra Sydafrika søges stadig Tonnage for Malm til UK. og USNH. Durban/Baltimore noteres uforandret i \$8.50 fio. Kul Durban eller Lourenco Marques til Buenos Aires er sluttet til 57/-.

De europæiske Markeder er stadig meget aktive. Middelhavet tager mange Skibe for Malm, Fosfat, Salt o. s. v. til kontinentale/UK. og skandinaviske Destinationer til uændrede Rater. Fra Østersøen er der stadig livligt Aftræk af Tonnage for DBB., Props, Masse, Malm o. s. v. Raterne er uden større Bevægelser. I Kulfarten fra UK./Emden og Polen til Danmark beskæftiges der et ikke ubetydeligt Antal danske Skibe til de fastsatte Rater.

Timechartermarkedet er uden større Ændringer. 9000 Ts. oliefyret Damper er sluttet for en Sydafrika Rundtur, Levering og Tilbagelevering UK. til 25/-, og en 6000 Ts. Kulbrænder er sluttet for 12 Maaneder, Levering og Tilbagelevering UK. til 21/6d. 10.000 Ts. Damper sluttedes for Timecharter trip across til 30/-.

### M.S. »STOCKHOLM«

Mandag d. 9. September søsattes ved Götaverken Svenska Amerikaliniens nye Atlantliner *Stockholm*, der i Daaben, fik samme Navn som det Skib, der d. 11. December 1915 aabnede den svenske Atlanterhavsroute.

M.s. *Stockholm* er det største Passagerskib, der nogensinde er bygget i Sverige. Dets Hoveddimensioner er følgende: Længde overalt 159,93 m, Bredde 21,03 m, Dybgaende paa fuld Last 7,55 m. Dets Bruttotonnage er ca. 11.000 Tons, Deplacementet 13.000 Tons og dets Dødvægtskapacitet inkl. Bunkers, Vand, Forraad, Passagerer og Besætning bliver ca. 4700 Tons.

Skibets Ydre adskiller sig stærkt fra tidligere Typer. Linierner er slanke og moderne, og Strømlinieprincippet gaar igon baade i Skroget og Overbygningerne. Det er forsynet med en stærkt udfaldende Stævn, »soft nose« og med en langstrakt Krydsershæk. Riggen med kun een Mast afviger ligeledes stærkt fra det gængse. Skibet bygges til Lloyds højeste Klasse og i Overensstemmelse med svenske og internationale Forskrifter, ligesom det er isforstærket. Svejsning har været anvendt i stor Udstrækning.

Skibet skal kunne medføre en Nyttelast paa mellem 2500 og 3000 Tons. Det har seks store Lastrum med rationelle Losnings- og Lastningsanordninger for at lette Behandlingen af Stykgods- og Ekspresgodslast. Til Transport af letfordærlige Varer som Fisk, frosset Kød o. lign. findes der Kølerum paa ca. 21.000 Kubikfod inddelt i tre adskilte Afdelinger. Temperaturen skal kunne holdes nede paa  $\div 18^{\circ}$  C.

Til Passagererne indrettes der to Klasser: Cabin-klassen og Standardklassen. Begge Klassers Spisesalon ligger paa samme Dæk og grænser op til hinanden. Særlig stor Opmærksomhed har man viet Udstyret af Salonerne, som — ogsaa for Standardklassens Vedkommende — ligger paa øverste Dæk, hvor der

indrettes Selskabsrum, Rygesaloner med Bar, Skrive-stuer, Verandakaféer m. m. Endvidere staar der Gymnastiksal med tilhørende Svømmebassin, Finsk Badstue, Biograf, Butikker, Post- og Telegrafstation m. m. til Passagerernes Disposition, ligesom der findes et veludstyret Hospital med Sygekahytter, Operations- og Konsultationsrum.

Den kunstneriske Udsmykning af Saloner m. m. vil blive lagt i Hænderne paa mange af Sveriges kendteste Kunstnere.

For at kunne udnytte saa meget som muligt af Dækspladsen til Glæde for Passagererne bliver fire af de seks Luger lagt helt i Niveau med det omgivende Dæk, saa at man undgaar Lugekarmene. De to forreste Luger forsynes med Staalluger.

Samtlige Kamre — baade til Passagerer og Besætning — ligger i Borde. Paa Cabinklassen faar Passagererne En- eller Tomandskamre, hvoraf de fleste har separate Badeværelser og Toiletrum, medens de fleste Kamre paa Standardklassen er Tomandskamre. Der findes dog her et mindre Antal Tre- og Firemandskamre. Gennemgaaende Trapper og et vist Antal Elevatorer er anvendt for at lette Forbindelsen mellem de forskellige Dæk, hvoraf der ialt er syv.

Paa almindelige Atlanterhavsrejser kan der medføres ialt 364 Passagerer, deraf 50 paa Cabinplads og 314 paa Standardklasse. Besætningen inkl. Officerer udgør ialt ca. 150 Mand.

Skibet er udstyret med et omfattende og effektivt Brandsikringssystem, hvor man har søgt at udnytte de seneste Erfaringer, og som er mere omfattende end de Forholdsregler, der kræves af Myndighederne. Der bliver saaledes komplet Sprinkleranlæg i alle Beboelsesrum, hvorved en eventuelt opstaaet Brand automatisk vil blive slukket.

Der findes 8 Redningsbaade, hvoraf de seks er af Letmetal, medens de 4 er Motorbaade. To af disse

er de saakaldte »emergency boats«, der kan sættes i Vandet meget hurtigt. Hver af de større Redningsbaade kan sættes i Vandet og hejses igen af een Mand.

Navigationsudstyret er naturligvis tiptop moderne og omfatter bl. a. Gyrokompas, Ekkolod, SAL-Log og Radiopejlanlæg, ligesom der vil blive installeret Radar og et af de nye Radionavigationssystemer.

Hovedmaskineriet bestaar af to 8-cylindrede, 2-Takts enkeltvirkende Dieselmotorer af Götaverkens Konstruktion direkte virkende paa hver sin Aksel og udviklende tilsammen ca. 14.600 IHK ved 110 O/M. Motorerne er de største, der hidtil er bygget i Sverige. Cylinderdiametere er 760 mm og Slaglængden 1300 mm. Farten bliver 19 Knob.

Endvidere installeres der et Evaporatoranlæg, der kan udvinde 40 Tons Ferskvand af Saltvand pr. Døgn.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Maskinistundervisningen

Direktøren for Maskinistundervisningen meddeler, at der til den i August afholdte Haandværksprøve var indstillet 38 Eksaminander, som alle bestod.

### Ændringer i Aktieselskabsregisteret

»Aktieselskabet Det østasiatiske Kompagni (The East Asiatic Company Limited)« af København. Medlem af Bestyrelsen Greve P. F. Ahlefeldt-Laurvig er afgaaet ved Døden.

»Aktieselskabet Dampskibsselskabet »Ærø« af Ærøskøbind. B. F. Schøsler er fratraadt som Bestyrelsens Formand og som korresponderende Reder. Medlem af Bestyrelsen H. Rixen er valgt til Bestyrelsens Formand og tiltraadt som korresponderende Reder.

»Aktieselskabet Det østbornholmske Dampskibsselskab« af Nexø. Under 11. Juli 1946 er Selskabets Vedtægter ændrede. K. A. Jensen er udtraadt af, og Købmand Jens Robert Mikkelsen Hammer, Gudhjem, er indtraadt i Bestyrelsen.

»Dampskibsselskabet Bes A/S« af Frederiksberg. Under 2. August 1946 er Selskabets Vedtægter ændrede.

»A/S Skandinavisk Samsøiling i Likvidation« af København. Efter Proklama i »Statstidende« for 9. November, 10. December 1945 og 10. Januar 1946 er Likvidationen sluttet, hvorefter Selskabet er hævet.

### Fra svenske Værfter

Som tidligere omtalt i Dansk Søfarts Tidende kunde Kockums mek. verkstad den 31. August aflevere Motorskibet *Nils Gorthon* til Rederi A-B. Gefion, et af Gorthon-Rederierne i Helsingborg.

*Nils Gorthon* er det første af en Serie paa tre Skibe, som Rederiet har bestilt, ligesom det ogsaa er det første af en ny Type, Værftet har konstrueret, og som specielt skulde være egnet for Østersørederier. Det er da ogsaa Værftets Haab at kunne bygge betydeligt flere af denne Type end de tre, der hidtil er bestilt.

Serien blev bestilt i 1943 omtrent samtidig med de tre 6000-Tons Skibe, der allerede er færdige. *Nils Gorthon* blev søsat i Marts i Aar, og Nr. 2 i Serien, *B. O. Børjesson*, søsattes i Maj med forventet Aflevering om et Par Maaneder. Det tredje og sidste af Skibene vil blive kølstrakt i December.

*Nils Gorthon* og dets Søsterskibe vil blive anvendt i Papi-massefarten paa England om Sommeren, mens de om Vinteren skal sættes ind i Fruglfarten England-Palæstina.

*Nils Gorthon* er af Shelterdæktypen med to gennemgaaende Dæk og laster 3500 Tons med en Nettotonnage paa 1200 Tons. Skibets Hoveddimensioner er følgende: Længde 300', Bredde 44', Dybgaaende 19,3'.

Hovedmaskineriet bestaar af en 9-cylindret, 2-Takts, enkeltvirkende Kockum-MAN Dieselmotor som udvikler 2550 IHK. Farten bliver 15 Knob. Skroget er isforstærket og helsvejsat. Der er fem Luger plus en paa Poopdækket. Den 2. September afleverede Götaverken efter en vel-

lykket Prøvetur m.s. *Bolivia*, 7850 Tons d.w., til Rederiet Nordstjernan, Stockholm, som dermed fik sit 24. Skib fra dette Værft. Nybygningen er et Søsterskib til Motorskibene *Argentina*, *Suecia*, *Venezuela* og *Panama*, som Værftet har bygget til Rederiet i de senere Aar.

M.s. *Bolivia* er bygget til Lloyds højeste Klasse og har følgende Hoveddimensioner: Længde 455' 4½", Bredde 56' 6", Dybde til Shelterdæk 37' 3". Middeldybgaaende paa Sommerfribord er 26' 17/8". Svejsning er i stor Udstrækning blevet anvendt ved Bygningen. Saaledes er Bordlægnings, Dæk, vandtætte Skodder og Inderbunden helsvejsede.

Hovedmaskineriet bestaar af to 6-cylindrede, enkeltvirkende, 2-Takts Dieselmotorer af Götaverkens Konstruktion og Bygning. Cylinderdiametere er 630 mm. og Slaglængden 1300 mm. Tilsammen udvikler Motorerne 9200 IHK, der vil kunne give Skibet en Fart paa 17 Knob paa fuld Last.

Skibet skal kunne medføre 30 Passagerer, for hvem der er indrettet en meget smagfuld Beboelse.

### Bog anmeldelse

*Louis E. Grandjean: SØKORTETS STEDNAVNE. Bd. II. Kr. 12,50. Udgivet af Søfartens Bibliotek. Andr. Fred. Høst & Søn's Forlag.*

I November 1945 udsendtes Bd. I. af den endelige Udgave af Bogen om »Søkortets Stednavne«, og nu foreligger Bd. II. Disse Bøger er udarbejdet af Direktør Louis E. Grandjean paa Foranledning af Søfartens Biblioteks Formand, Skibsreder Knud Lauritzen, og er den 6. Publikation fra Søfartens Bibliotek.

Bd. II. behandler Grundene i Sundet, Bælterne, den fynske og sjællandske Øgaard, Østersøkysterne samt Farvandet omkring Bornholm og Ertholmene. Ogsaa Navnene paa tidligere danske Grunde, som nu enten er svenske eller lyske, er undersøgt. Endvidere redegør Forfatteren i et særligt Kapitel for Stoffets Behandling i det hele taget. Endelig indeholder 2. Del fyldige Registre for begge Bind. Bd. II. er rigt illustreret.

I Afsnittet om Stoffets Behandling sammentrækker Forfatteren Materialet og nævner bl. a., at 40 pCt. af Grundene er blevet navngivet i første Halvdel af det 19. Aarhundrede. Kun 7,5 pCt. af Navnene er ældre end 1650. Stort set er henvend 1/3 af de nu anvendte Navne fra Tiden før 1750. Det skyldes navnlig Kartografen Johs. Mejers store Opmaalinger og Indsamlinger af Stednavne i Slutningen af det 17. Aarhundrede, at vi nu har Kendskab til saa mange af de gamle Navne.

## PERSONALIA

### 50 Aar

Den 17. September fylder Fører i D/S »Vendila«, Kaptajn *Chr. Nielsen* 50 Aar. Kaptajn Nielsen er Fører af S/S *Svend Pii*.

### Fyrvæscnet

Marineministeriet har under 23. August 1946 ansat Fyr-assistent-Aspirant *Emil Granbeck Jørgensen* som Fyr-assistent fra 1. September 1946.

## Positionsliste pr. 10. Sept. 1946

### Dannebrog

*Dansborg* ank. Hampton Road 8.9. — *Ellensborg* ank. Emden 8.9. laster for Danmark. — *Frederiksborg* ank. Næstved 8.9., derefter Kolding/Kbhvn. — *Lilleborg* ank. Gdansk 7.9. laster for Nyborg. — *Nordborg* ank. Emden 6.9. laster for Aarhus. — *Silkeborg* ank. Kbhvn. 27.8. Dok. — *Skodsborg* afg. Kbhvn. 9.9. til Gdynia/Danmark — *Søborg* ank. Frederikshavn 27.8. Dok. — *Taarborg* ank. Bilbao 9.9. laster for Port Talbot. — *Uranienborg* ank. Helsingør 31.8. Dok. — *Ørneborg* ank. Skellefteå 9.9. laster for Hamburg.

### En Lodstilling

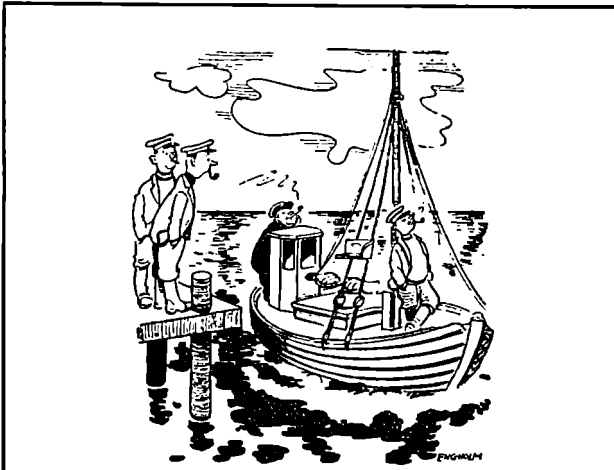
ved Helsingør Lodseri ønskes besat med en dertil kvalificeret Navigator mellem 25 og 37 Aar. Fortrinsvis Adgang til at komme i Betragtning har, under Forudsætning af, at de iøvrigt fornødne Kvalifikationer er lige, den der har erhvervet Bevis som Skibsfører. Skriftlig Ansøgning bilagt med bekræftede Afskrifter af Skibsfører- eller Styrmandsbevis og af eventuelle Forholdsattester modtages indtil den 10. Oktober d. A. under Adresse: Lodsdirktoratet, Overgaden o/V. 60. København K.

Lodsdirktoratet, den 7. September 1946.

## S. A. THE ENGINEERING CO.

### Skibsreparationer

10, Rue des Indes ANTWERPEN  
Telegr.Adr.: Engineering Tlf. 359 90 & 342 07



— De er vel nok blevet høje i Hatten paa Marianna siden hun er blevet malet med HEMPEL's Farver.

#### De forenede Kulimportører

*Cimbria* afg. Luleå 11.9. — *Concordia* ank. Emden 12.9. — *Dania* ank. Port Talbot 12.9. — *Hafnia* ank. Emden 13.9. — *Scandia* ank. Gdansk 11.9.

#### Det Dansk-Franske D/S.

*Blekinge* pass. Kap Matapan 6.9. — *Bornholm* ank. Port Bouet 4.9. — *Halland* due Odense 16.9. — *Skaane* ank. Svendborg 21.7. (Værf). — *Stesvig* ank. Hull 7.9.

#### Det Danske Kulkompagni

*Ivan Kondrup* afg. Aalborg 8.9. — *Wm. Th. Malling* ank. Yxpila 4.9.

#### D.F.D.S.

*Alabama* afg. Nr. Sundby 27.8. til Porto Alegre via Immingham for Bunkers. Afg. Immingham 3.9. — *Alexandra* afg. Kbhvn. 11.9. Fra Odense 12.9. Fra Aarhus 13.9. Fra Aalborg 14.9. til Leith. — *Argentina* afg. New York 30.8. til Oslo og Kbhvn. Forv. Ank. Oslo ca. 12.9. Ank. Kbhvn. 14.9. — *Bolivia* ank. Kbhvn. 5.9. Herfra til New York. — *Brasilien* afg. Izmir 7.9. til Jaffa, Haifa, Iskenderun, Cypren, Antwerpen og Danmark. — *Brynhild* ank. Kbhvn. 26.8. Afg. ca. 11.9. til Rotterdam/Antwerpen. Fra Antwerpen ca. 21.9. til Aalborg/Randers/Aarhus/Kbhvn. — *California* i Dok i Kbhvn. til ca. 21.9. — *Delaware* afg. Fr.havn 24.8. til Porto Alegre. Afg. Immingham 28.8. — *Dronning Alexandrine* i Dok i Helsingør fra 31.8. Forv. fra Kbhvn. 18.9. til Thors-havn og Reykjavik. — *Egholm* afg. Oporto 7.9. til La Pallice. Derfra ca. 10.9. til Kbhvn. — *Florida* ank. Kbhvn. 4.9. Herfra ca. 13.9. via Gdynia til London-Kbhvn. — *Frigga* afg. Aarhus 7.9. til Hull/Kbhvn. — *Garonne* i Fart Kbhvn.-Østnorge-Kbhvn. Afg. Oslo ca. 10.9. Fra Holmestrand ca. 11.9. Fra Drammen ca. 12.9. til Kbhvn. — *Georgia* ank. Kbhvn. 7.9. fra Gdynia. — *Halldan* afg. Manchester 4.9. til Kbhvn. Odense og Aalborg. Ank. Kbhvn. ca. 11.9. — *Harald* ank. Liverpool 31.8. Afg. ca. 12.9. til Kbhvn. — *Hebe* afg. Kbhvn. forv. 10.9. til Randers. Derfra ca. 12.9. Fra Horsens ca. 13.-14.9. til Leningrad/Kbhvn. — *Hindholm* afg. Kbhvn. 9.9. til Aarhus. Derfra forv. 11.9. til Kbhvn. Fra Kbhvn. ca. 12.9. til Oslo. Fra Oslo ca. 14.9. til Manchester/Danmark. — *Hjortholm* afg. Oran 10.9. til Algier og Tunis. — *Hroar* i Dok i Helsingør fra 20.8. til 9.9. Afg. ca. 11.9. til Hull. Derfra forv. 17.9. til Kbhvn. — *Ivar* ank. Alexandria 5.9. Derfra ca. 11.9. til Palæstina Beyrouth Cypren og Alexandria. — *J. C. Jacobsen* ank. Hull 6.9. Derfra ca. 11.9. til Kbhvn. — *Jolantha* i Fart Kbhvn.-Vestnorge-Kbhvn. afg. Kbhvn. ca. 10.9. Vestnorge. — *Katholm* ank. Antwerpen 2.9. Afg. ca. 13.9. til Odense, Kyndby og Kbhvn. — *Kentucky* ank. Kbhvn. 5.9. Afg. ca. 11.9. til Randers. Derfra forv. 14.9. til Le Havre/Vestengland. — *Knud* afg. Horsens 9.9. til Antwerpen.

Derfra ca. 17.9. til Esbjerg, Middelfart og Kbhvn. — *Louisiana* ank. Aalborg 8.9. Derfra til Nr. Sundby, Kbhvn. og Esbjerg. — *Maine* ank. New York 7.9. Derfra via Baltimore-New York-Oslo til Kbhvn. — *Margrethe* afg. Immingham 9.9. til Kbhvn. — *Marocco* ank. Antwerpen 3.9. Derfra ca. 13.9. til Casablanca, Tanger, Oran, Algier og Tunis. — *Paraguay* afg. Pernambuco 31.8. til Kbhvn. via Las Palmas for Bunkers. Afg. Las Palmas 10.9. Forv. Ank. Kbhvn. ca. 19.9. — *Saga* afg. Kbhvn. 6.9. til Newcastle/Kbhvn. — *Skjold* afg. Horsens 6.9. til London. Derfra ca. 13.9. til Kbhvn. — *Svanholm* ank. Middlesbrough 9.9. Afg. ca. 11.9. til London. Derfra ca. 14.9. til Kbhvn. — *Taarnholm* ank. Manchester 6.9. Afg. ca. 13.9. til Kbhvn. — *Texas* afg. Aalborg 8.9. til Antwerpen og Levanten. Ventes til Antwerpen 10.-11.9. — *Thyra* afg. Kbhvn. 8.9. til Leningrad/Kbhvn. — *Tomsk* afg. Swansea 6.9. til Hull. Derfra ca. 13.9. til Kbhvn. — *Trondhjem* ank. Kbhvn. 6.9. fra Grimsby. — *Tula* ank. Antwerpen 31.8. Derfra ca. 11.9. til Kbhvn. — *Tunis* i Dok i Helsingør til ca. 30.9. — *Uffe* ank. Kbhvn. 3.9. Afg. ca. 11.9. til Aarhus/Korsør/Antwerpen/Danmark. — *Uruguay* afg. Aarhus 22.8. til Santos/Victoria/Bahia. Ank. Santos forv. ca. 11.9. — *Virginia* afg. Holbæk 17.8. til Porto Alegre. Afg. Immingham 21.8.

#### J. Lauritzen

*Indian Reefer* ank. Antwerpen 10.9. — *Argentinean Reefer* ank. Dublin ca. 13.9. — *African Reefer* afg. Sousse 6.9. til Granton. — *Karla Dan* ank. Buenaventura 5.9. til Chile. — *Lotta Dan* afg. Callao 3.9. til Valparaiso. — *Laila Dan* afg. Cristobal 8.9. til Valparaiso. — *Jutta Dan* ank. Havana 6.9. til New York. — *Selma Dan* ank. New York 9.9. til Chile. — *Randa* afg. Coronel 8.9. til New York. — *Linda Dan* ank. Philadelphia 8.9., derefter New York. — *Ulla* ank. Svendborg 6.9., Reparation. — *Laura Dan* ank. Svendborg 6.9., Reparation. — *Maria Dan* ank. Sukkertoppen 6.9., til Ivigtut. — *Jelva Lau* ank. Top-pila 8.9., laster til England. — *Lilian* ank. Råfsø 7.9., laster til Belfast. — *Anna Lau* afg. Kemi 8.9. til Rochester. — *Inger Lau* afg. Ivigtut 7.9. til Philadelphia. — *Nerma Lau* ank. London 7.9., laster til Kbhvn. — *Katja Lau* ank. Sandvik 9.9., laster til Holland. — *Hedda Lau* ank. Bristol ca. 13.9. — *Nancy Lau* afg. Toppila 10.9. til Næstved. — *Ninna Lau* afg. Næstved 8.9. til Polen.

#### Myren

*Asbjørn* ank. Ghent 2.9. — *Astrid* afg. Hamburg 5.9. — *Birthe* afg. Hamburg 10.9. — *Chr. Sass* afg. Fredericia 20.8. — *Clara* afg. Esbjerg 5.9. — *Stal* forv. afg. Alexandria 11.9.

#### Navitas

*Navitas* afg. Stockholm 10.9. til Rönnskär.

#### Norden

*Norden* afg. Nakskov 6.9. til Hampton Roads. — *Nordfarer* afg. Bahia Blanca 23.8. til Marseille. — *Nordkap* forv. ank. Philadelphia 14.9. — *Nordkyn* afg. Kbhvn. 9.9. til Hampton Roads. — *Nordpol* afg. Philadelphia 28.8. til Kbhvn. Forv. ank. Kbhvn. 15.9.

#### Orient

*Astoria* afg. Santos 6.9. — *Westralia* afg. Philadelphia 6.9. til Kbhvn.

#### Vendila

*Svend Pii* ank. Hamburg 7.9. — *P. N. Dam* ank. Fredericia 7.9. — *E. M. Dalgas* ank. Frederikshavn 31.8.

#### Ø.K.

*Annam* afg. Adelaide 3.9. til Fremantle. — *Asia* ank. Rotterdam 3.9. — *Erria* i Nakskov. — *Falstria* afg. New York 7.9. til Kbhvn. — *Fionia* ank. Marseille 9.9. — *India* pass. Cape Wrath 1.9. til Baltimore. — *Java* afg. Portland 5.9. til Shanghai. — *Jutlandia* pass. Pentland Firth 5.9. til New York. — *Kina* ank. Shanghai 6.9. — *Korea* ank. Long Beach 3.9. — *Lalandia* afg. Capetown 31.8. til Melbourne. — *Malacca* ank. Kbhvn. 10.9. — *Manchuria* afg. Shanghai 8.9. til Hongkong. — *Meonia* i Nakskov. — *Mongolia* pass. Ushant 10.9. til Genoa. — *Norden* pass. Pentland Firth 8.9. til U.S.A.'s Østkyst. — *Selandia* pass. Minikoi 5.9. til Aden.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. B. EGGE

UDKOMMER HVER FREDAG OG KOSTER I ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
**ABONNEMENT KR. 5,00 PR. KVARTAL** **AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K**

Abonnement

Udlandet Kr. 24,00 pr. Aar

Redaktør

KAY JUNGEBSEN

Telefon \*Central 17030

samt paa alle Postkontorer

# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

NYBYGNINGER

SKIBS- MASKIN- OG  
KEDELREPARATION

## Aalborg Værft A/S

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

### SKIBSSKRUER

af

Bronce, Staal og Støbejern

### SV. DYHR

Øresundsvej 140

København S

Telefon: C. 8901

## PENSIONS FORSIKRINGS ANSTALTEN A/S



HAMMERENSGADE 6  
KØBENHAVN K. - C. 7809

### AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

### SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

### DANSKE LLOYD

Holmens Kanal 42

### NORDHAVNS-VÆRFTET A/S

KØBENHAVN

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

### MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - CINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K  
Telefon: 9246

Telegramadr.:  
MONTANAKUL

DAMPSKIBSSELSKABET

### PACIFIC A/S

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH  
Korresponderende Reder

## CHR. SALVESEN & Co.

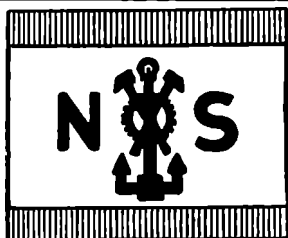
ETABLERET 1846

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. LEITH. GRANTON.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



## NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV ♦ DANMARK  
NYBYGNINGER  
OG  
REPARATIONER

♦  
Beddinger for Skibe Indtil 520' Længde  
Flydedok » » » 14500 Tons D.W.  
Ophalerbedding » » » 800 » »  
Telegram-Adr.: »SKIBSVÆRFT«. Telefon: STAT 3.



## DE PRIVATE ASSURANDEURER

LIMITERET

STIFTET 1786

Sø- og Transportforsikring  
Brandforsikring  
Driftstabsforsikring  
samt alle andre  
Skadesforsikringer.

PALÆGADE 2 TLF. CENTR. 6  
KØBENHAVN K.

## Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

By:		Telegramadresse:
Aarhus	Aarhus Stevedore Compagni Direktor L. Mikkelsen Foreningens Formand	abore
Nyborg	Mammen & Drescher Direktor Math. Møller	Spedition
København	Næstformand og Kasserer Hans Brandt Medlem af Bestyrelsen	
Aalborg	Stevedorekompagniet	Dispatch
Aarhus	Haasing & Drescher	
Esbjerg	Stevedore-Kompagniet A/S	Stevedore
Frederikshavn	Einar Sørensen	
Holbæk	S. J. Sørensen	
Horsens	Søren Andersen	Stevedoring
Kallundborg	Jørgen Schultz	Schultz
Korsør	Arbejdsgivernes Stevedore-Kontor	
København	Holger Jørgensen	Oldstevedore
—	Skjold Andersen	
—	Københavns Stevedore Comp.	
—	Julius Nielsen's Stevedoreforretning A/S	
Nakskov	Halfdan Rasmussen	Andrea
Nyborg	Henrik Basballe	Basballe
N. Sundby	Henry Petersen	
Odense	Simonsen og Møller	
Banders	S. Christoffersen & Co.	
Vejle	Vejle Stevedoreforretning v. Kaptajn Thygesen	

## DANSKE HAVNE

## KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Langelinokajen 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 3,2 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Tegholmene 7 m og i Teglværkshavnen fra 6—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,6—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 Bøjer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsforødenheder o. s. v., Ind- og Udtagning af Ballast. Alle Afgifter undt. Knippelsbro-Afgiften er midlertidigt forhøjet med 25 pct.

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

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

Ingen Lodstvang. Lodspenge betales efter Skibets Brutto-tonnage, Dybgangende og den Distance, der lodses og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Losning og Ladning. I Frihavnen besørger Losning og Ladning ofte 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 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 2 private, faste Kraner (Burmester & Wain) til Løft indtil 100 Tons.

Frihavnen. 7 Dampkraner til Løft indtil 8 Tons, 2 faste Kraner til Løft af 5 Tons og 42 bevægelige, elektriske Kraner til Løft af indtil 3 Tons. Moderne Kornlossapparater og moderne Fryserum. Vandforsyning ved Bolværk. Jernbane langs Kajerne

## FREDERIKSHAVN

Dybdene i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 6,0 m; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 m. Havnepenge pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sejlfartøjer, reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1911. Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m<sup>3</sup>. Losning og Ladning foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Tørdokker indtil 95,7 Meters Længde, 2 Flydedokker med indtil 3900 Tons Bæreevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

## HELSINGØR

Dybdene i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,8 til 7,8 m. Havnepenge (pr. N.R.T.) er for udenbys, maskindrevne Fartøjer: 25 Øre for Indg. og 25 Øre for Udg., for alle andre udenbys Fartøjer: 20 Øre for Indg. og 20 Øre for Udg. Reducerede Afgifter for reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Lods ved Havnen og i Fyrskibet »Lappegrund«. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastpenge: 4 Øre pr. N.R.T., Ballast ca. 5 Kr. pr. m<sup>3</sup>. Vand: i Havnen 1,75 à 2,00 Kr., paa Reden 4,00, alt pr. m<sup>3</sup>. Losning og Ladning til faste Takster. 2 af Svitzers Bjergningsdampere er stationeret i Havnen, 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 8 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. Moderne Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt, 2 Tørdokker indtil 115 m Længde. Kraner til 80 T. Løfteevne.

## HORSENS

Vanddybde i Indsejllingsløbet og i Ny-Havn 6,90 m. Indsejllingsfarvandet vel afmærket, Havnen kan besøjes ogsaa om Natten. Ingen Lodstvang. Havneafgift: Fartøjer med Maskinkraft pr. N.R.T. for saavel Indg. som for Udg. 15 og 25 Øre for henholdsvis inden- og udenbys Fartøjer, de tilsvarende Afgifter for Fartøjer uden Maskinkraft 10 og 20 Øre. Vand: 1,50 Kr. pr. m<sup>3</sup>, dog mindst 5 Kr. ialt. 2 faste Kraner med henholdsvis 5 og 15 T. Løfteevne, 2 bevægelige Stykgods-kraner med henholdsvis 1½ og 2½ T. Løfteevne samt 4 private Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Ophalingsbedding for mindre Fartøjer. Træskibsbyggeri og Motor- og Maskinfabrikker forefindes.

## NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 løb. m. Bolværk til større Skibe (6,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejllingen gunstig. Farvandene stærkt belyste. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankorbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejlak. 24 Øre, Sejlak. med Hjelpekruer 22 Øre. Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Vareafgift: Moderat. Bugserdamp. uforud. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Loan. og Lastn. besørger hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Ophalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

## RUDKJØBING

Indsejllingsløbet Nord for Havnen 6 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg.: Fartøjer forsynet med Maskinkraft over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 12 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lodstvang uden ved Bugsering (se Lods.). Bugsering faste billige Takster. Vand til Skibsbrug 8 Øre pr. R.-T., til Maskinbrug 2,50 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slanger benyttes. Losnings- og Lastningsomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibsmæde. Ophalingsbedding til Skibe indtil 375 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

## ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande: I det 200 m brede uddybede Leb over Gradybsbarren er der i fuld Bredde 7,5 m og i Fyrlinien 8,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Sluse-tærskelen 5,6 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,6—8,8 m, i Fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Fløjtetønder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodstvang. Lodspenge efter Dybgangende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m<sup>3</sup>. — Losning og Lastning: Losning og Lastning besørger af hervørende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeperonner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttefæde. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for Fartøjer paa indtil 500 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

## FAABORG

Indsejllingsløbet 6,8 m. I Yderhavnen 6,8 m, i Inderhavnen 6 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 30 Øre for Indg., 30 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodstvang. Vand: Dampskibe u. 800 R.T. 12 Kr., over 800 — 20 Kr. Sejlakibe 20—50 T. 2 Kr., 60—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons i Inderhavnen, Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. ved Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.



# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 37

FREDAG 20. SEPTEMBER 1946

53. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### 25 AARS JUBILÆUM

I Dag Fredag d. 20. September kan Kontreadmiral Kronprins Frederik fejre 25-Aars Dagen for sin Udnævnelse til Søofficer. Kronprins Frederik blev Søkadet i 1917 og udnævntes derpaa efter at have gennemgaaet Kadetskolen til Sekondløjtnant den 20. September 1921. I Januar 1929 fulgte derpaa Udnævnelsen til Kaptajnløjtnant efter adskillige Sætoger bl. a. som Torpedobaadschef, i 1935 naaede Kronprinsen Orlogskaptajnschargen, Kommandør i 1939 og endelig kom saa i 1945 Udnævnelsen til Kontreadmiral.

Kronprins Frederiks store Interesse for Søen og for Søens Mænd baade fra Orlogsflaaden og fra Kofardeflaaden er jo kendt af alle, og mange Lykønskninger vil utvivlsomt i Dag finde Vej til Amalienborg i Anledning af Jubilæet.

### D. F. D. S. AABNER ET NYT KONTOR I LONDON

Den 16. September aabnede D. F. D. S. et nyt Kontor paa Piccadilly, London, under Navnet *Det Danske Turistbureau*. Kontoret vil staa til Raadighed for alle Englændere, der ønsker at rejse til Danmark, og skal hjælpe dem i Samarbejde med Turistforeningen.

I denne Sammenhæng kan det nævnes, at der har været over 10.000 Englændere paa Besøg i Danmark i Sommer, hvoraf langt den overvejende Del kom som Turister, og der udstedes stadig et Par Tusind Visa om Maanedens for Rejsende til Danmark, saa der er utvivlsomt stærkt Brug for dette nye Kontor.

### SKIBSFARTEN PAA DANSKE HAVNE

Fra og med Nylaar i Aar er Statistisk Departement begyndt at foretage maanedlige Opgørelser over Skibsfarten paa danske Havne. Disse Opgørelser fremkommer dog saa sent — man er kun naaet til April — at de er uden aktuel Interesse, navnlig da de ikke ledsages af en Sammenligning med Trafiken i Krigsaarene og i de sidste Normalaar. Men udfra historiske Synspunkter er saadanne Tal vel ikke ganske betydningsløse.

Sammenlignet med Marts i Aar er Antallet af Skibsanløb i samtlige danske Havne i April steget fra 4738 til 5085, Skibenes Netto-Registertonnage fra 919.000 til 963.000 Tons, den udlossede Godsmængde fra 932.000 til 937.000 Tons og den indladede Godsmængde gaaet ned fra 361.000 til 342.000 Tons. Fra Januar Kvartal i Fjor til samme Kvartal i Aar er Antallet af Anløb steget fra 7600 til 11.743, Netto-Tonnagen fra 795.000 til 2.340.000 Tons, den udlossede Godsmængde fra 912.000 til 2.318.000 Tons og den indladede Godsmængde fra 714.000 til 902.000 Tons.

I April Maaned i Aar blev København anløbet af 1018 Skibe paa 364.369 Tons, som udlossede 417.337 Tons og indladede 68.242 Tons Gods. I Provinsen var de største Importhavne Aalborg-Nørresundby (98.764 Tons), Esbjerg (79.149 Tons), Aarhus (68.891 Tons), Rønne (26.376 Tons) og Odense (25.833 Tons) og de største Eksporthavne Aalborg-Nørresundby (48.485 Tons), Vejle (35.584 Tons), Aarhus (25.331 Tons), Horsens (25.043 Tons) og Fredericia (10.103 Tons).

### »GEORG STAGE« LÆGGER OP

Skoleskibet *Georg Stage* er nu afrigget og oplagt for Vinteren. 24 af Eleverne er med Statsskoleskibet *Danmark* for videre Uddannelse, og Resten af Elevholdet søger nu Hyre i Handelsflaaden.

### NORSKE SKIBSINGENIØRER STUDERER DANSKE VÆRFTER

I disse Dage befinder 14 Skibsingeniører fra forskellige norske Værfter sig paa en Studierejse i Sverige og Danmark. Formaålet er bl. a. at besøge Skibsværfter i Gøteborg, Malmø, København og Helsingør for at studere Brugen af Svejsning i Skibbygningen.

### DANMARK ER ENGLANDS STØRSTE KUNDE UDEFOR IMPERIET

Den nylig offentliggjorte Statistik over Englands Eksport i andet Kvartal af 1946 viser, at Danmark har importeret engelske Varer til en Værdi af 12,6 Mill. £. Kun Indien, Sydafrika og Australien møder med større Importcifre. Til Sammenligning tjener, at Englands Eksport til Frankrig har været 10,5 Mill. £ og til U. S. A. 8,9 Mill. £.

### OLIE I STEDET FOR KUL FRA U. S. A.

Brændselsspørgsmaalet er, som bekendt, et af de største øjeblikkelige Problemer for den danske Industri, og indenfor Industrien har man i længere Tid tumlet med den Tanke, om det ikke skulde være muligt at faa »konverteret« en større Mængde af de Kul, Danmark importerer fra U. S. A., til Olie. I en ledende Artikel i sidste Nummer af »Tidsskrift for Industri« slaas til Lyd for, at dette Spørgsmaal gøres til Genstand for nærmere Overvejelse.

Forholdet er nemlig det, skriver Industriraadets Organ, at en Sammenligning mellem Brændværdien af Kul og Olie i en overordentlig Grad falder ud til prismæssig Fordel for Olien. En saadan Sammenligning giver til Resultat, at Brændselsolien pr. kcal koster omkring Halvdelen af U. S. A.-Kullene. Hertil kommer iøvrigt mindre Forbrug af Tonnage med følgende Fragtbesparelse ved Transport af Olie i Stedet for Kul, idet man altsaa faar transporteret dobbelt saa mange nyttige Varmeenheder ved Olie for samme Fragt som for en given Kulmængde.

Hvorvidt en saadan Ombytning af amerikanske Kul mod Olie kan tænkes at faa nogen Indflydelse paa vore ECO-Allocationer, kan ikke siges, hedder det videre i Artiklen, men Spørgsmaalet er saa vigtigt, at det bør undersøges til Bunds.

I denne Forbindelse maa man ogsaa overveje den Tanke, i Stedet for, eller foruden Ombytning af U.S.A.-Kul med U.S.A.-Olie at faa indført større Mængder af Brændselolie fra Amerika.

Det vilde være overordentlig ønskeligt af Hensyn til dansk Produktionslivs Tarv, om en Del af den nye 50 Mill. Dollars Kredit, som Danmark nu søger at faa i U. S. A., kunde blive anvendt til Forøgelse af vor Brændselolieimport, eftersom Brændselpriserne spiller en saa betydelig Rolle for Industriens Omkostningsniveau.

Tidsskriftet nævner i denne Forbindelse, at den engelske Regering, baade af Hensyn til Kulknapp-

heden, men ubestrideligt ogsaa af Hensyn til Konkurrencedygtigheden, indtrængende opfordrer Englands Industri og offentlige Værker m. v. til at gaa over fra Kul- til Oliefyring.

For dansk Industri knytter der sig en overordentlig Interesse til Løsningen af dette Spørgsmaal, og Industriraadets Organ nærer ingen Tvivl om, at de danske Myndigheder deler Industriens Syn paa denne Sag, og at de med al mulig Energi vil søge vor Brændselolieimport fremmet.

#### ATOMKRAFT TIL SKIBE

Ved Institute of Marine Engineers Møde i London fornylig udtalte Præsidenten, Sir Amos Ayres, at man nu kan skønne over Anvendelsen af Atomkraft til Drift af store Skibe. Det synes, som om man kan opnaa Hastigheder, som aldrig før set. Saaledes skulde efter Beregningen et Skib paa 300 Meters Længde opnaa en Fart paa 63 Knob, men foreløbig maa man altsaa holde sig til Beregninger. Man regner ogsaa med Anvendelse af Atomkraft i Gasturbiner, og det synes — udtalte Præsidenten — at vi staar overfor en Udvikling indenfor Skibsfarten, som vil blive endnu større end de vældige Fremskridt i Løbet af de sidste halvtreds Aar.

Sir Amos kunde i sin Redegørelse kun løseligt skitsere, hvordan man kunde tænke sig, at denne Udvikling vilde forme sig indenfor Skibsfarten. Om Gasturbinen udtalte han saaledes, at den muligvis vil betegne det næste epokegørende Skridt i Skibsmaskineriets Udvikling, forudsat at det lykkes at fremstille et Materiale, der kan taale de meget høje Temperaturer, der vil blive Tale om, at Turbinen vil blive udsat for, og som vil naa helt op paa 1500<sup>0</sup> Fah. Et andet Spørgsmaal, der har stor Betydning i denne Sammenhæng, er, om Materialet kan holde til de høje Temperaturer, naar Maskinen skal være uafbrudt i Gang i længere Tid, men hvis det lykkes at løse disse Problemer, var Taleren ikke i Tvivl om, at man i Gasturbinen vilde faa et fortrinligt, vægt- og pladsbesparende Drivmiddel til Søs med øget Lasteevne som Nettoresultat.

Om Atomenergien udtalte Sir Amos, som ovenfor nævnt, at Muligheden for at kunne anvende den til Fremdrivning af større Skibe var indenfor Synsvidde, omend den maatte betegnes som et lidt fjernt Fremtidsperspektiv.

Det opgives, udtalte Sir Amos, at man med et lb. Uranium kan frigøre en Energi svarende til 1500 Tons Kul. Dette maa under Hensyntagen til den Maade, hvorpaa det nye Drivmiddel kan transporteres og udnyttes, føre til grundlæggende Forandringer i Principperne for Skibskonstruktionen, men man kan dog ikke endnu danne sig noget Billede af, hvilke Veje man vil komme til at betrede. Meget tilhører endnu kun Fantasiens Verden, sluttede Taleren, men erfarne Videnskabsmænd har sagt mig, at Atomenergiens Anvendelse i det praktiske Liv afgjort ligger indenfor Sandsynlighedens Grænser.

#### OLIELEDNINGER KAN BETALE SIG

I Sverige arbejder man, som maaske bekendt, i Øjeblikket med Spørgsmaalet om at anlægge en Olieledning fra Vestkysten til Østkysten for at spare Tankskibstransporten Sønden om Landet. Svenske Blade har i den Anledning interviewet den kendte amerikanske Olieledningseksperter, Mr. Harold W. Wickstrom fra Los Angeles, der i Øjeblikket gæster Sverige, om dette Spørgsmaal.

Mr. Wickstrom udtalte, at man i Amerika var begyndt Anlægningen af disse store Olieledninger paa Grund af Truslen fra de tyske og japanske U-baade. Man begyndte med Olieledninger fra den mexicanske Golf til New Jersey, og det viste sig hurtigt, at det var betydeligt mere økonomisk at transportere

Olien paa denne Maade end med Tankskibe, idet man kunde faa 50.000 Tons Olie frem om Dagen for 1,80 i svensk Mønt for de 1600 km, det drejede sig om. Der er ganske vist overordentlig store Vanskeligheder at overvinde ved Bygningen af disse mægtige Olieledninger, men Mr. Wickstrom var overbevist om, at det af hans Firma gennempøvede System vilde vise sig at være holdbart og efterlignelsesværdigt.

#### STOR NORSK ERSTATNINGSSAG

Salten Herredsret i Norge har taget fat paa Behandlingen af en større Sag mod et norsk Rederi, som gøres ansvarlig for Ødelæggelse af en Lading Grønsager.

Forhistorien er den, at Dampskibet *Banan* af Bodø i Oktober 1941 lastede et større Parti — ialt 1097 Tons — Kartoffler, Kaalrabi m. m. i Trondhejm for Finmarks Folkeforsynings Regning. Partiet skulde løses i Hammerfest og nogle andre Pladser i Finmarken. Skibet blev imidlertid liggende længe, før Løsningen kunde paabegyndes, og det viste sig senere, at Lasten var blevet til en eneste tyk Grød af dels frosne og dels ikke frosne Kartoffler og Grønsager.

Finmarkens Folkeforsyning hævder, at Ødelæggelsen af Varerne skyldes uforsvarlig Lastning og har derfor anlagt Sag mod *Banan's* Rederi, Aktieselskabet Sydfart, Bodø, med Krav om en Erstatning paa 300.000 Kr.

#### NORSKE REDERE OVERTAGER LIBERTY-SKIBE

Det norske Handelsdepartements Skibsfartsafdeling har fortaget en Fordeling til de norske Redere af de 14 Skibe, som den norske Stat under Krigen lejede paa »bare boat«s Basis. Af Liberty-Skibene er fem solgt til Oslo-Redere, tre til Bergen, et til Hauge-sund og et til Kristiansand. Af de 4 C1-Skibe er tre solgt til Oslo og et til Bergen.

Skibene skal, efter hvad »N. H. & S. T.« erfarer, overtages til en Pris, som Maritime Commission fastsætter, med Tillæg af 5 pCt. samt eventuelle Tillæg for Udgifter, som Nortraship har haft efter Overtagelse af Skibene ved Forandringer o. l. 25 pCt. af Beløbet til Maritime Commission samt det nævnte Tillæg skal betales kontant ved Overtagelsen. Resten kan betales kontant, men da med gamle Dollartilgodehavender fra før 20. Juli 1940 under Forbehold af Finansministeriets Samtykke.

Betaling kan ogsaa ske ved, at Køberen optager private Laan i U. S. A. Dette er dog afhængig af Ministeriets Samtykke, og der vil sandsynligvis blive forlangt, at Laanet skal afdrages i Løbet af en Periode paa mindst 10 Aar. Køberen anerkender den Kredit, som Maritime Commission mener at kunne yde, eventuelt ved Pantesikkerhed for Maritime Commission i Skibet. Det er endnu ikke afgjort, om den norske Stat skal være Garant overfor Maritime Commission i saadanne Tilfælde.

#### TRAFIKKEN PAA ØSTASIEN

Der er stor Konkurrence mellem de forskellige Nationer om den lønnende Trafik paa Det fjerne Østen, som tidligere praktisk talt var japansk Monopol. Amerikanske Rederier ønsker saaledes Subsidier for at kunne arbejde sig ind paa Hollandsk Indien og Straits Settlements, hvor Englænderne allerede tidligere har gjort et kraftigt Fremstød for at tilbagevinde sine gamle Forbindelser og erobre Japanernes gamle Kunder.

Den amerikanske Beslutning om at støtte U. S. A.'s Rederier med Subsidier bør gøre det klart for Verden, skriver Direktør Geeham i American Export Lines, at U. S. A. ikke har til Hensigt at lade sin Handelsflaade blive sparket bort fra Verdenshavene.

I denne Forbindelse kan nævnes, at Amerika i Hen-

## Ugens Fragtberetning.

Den amerikanske Sømandsstrejke præger stadig Situationen paa de oversøiske Markeder. I Slutningen af forrige Uge synes der at være Muligheder for en Genoptagelse af Arbejdet i Begyndelsen af indeværende Uge, men Haabet herom glippede, og i dette Øjeblik, da disse Linier skrives, synes Chancerne for en snarlig Løsning at være smaa. Forholdene kan naturligvis hurtigt forandre sig, saa det er muligt, at Arbejdet genoptages hurtigere, end man idag regner med. Iøvrigt synes Forholdene at have bedret sig i enkelte Havne. Flere danske Baade, der skulde laste Kul til Danmark, har saaledes faaet deres Last i de sidste Dage og er afgaaede, men Tidstab, selv om det heldigvis er begrænset, kan de naturligvis ikke faa erstattet.

I transatlantisk Fart noteres der stadig en Række Kulladninger fra U.S. Atlantic og Golfen til forskellige europæiske Destinationer til uforandrede Rater. Effektive Afslutninger finder vel næppe Sted, men betydelige Mængder regeringskontrolleret Tonnage holdes i Beredskab for disse Laster. Raterne er uden større Ændringer, d. v. s. ca. 10 pCt. under WSA-Niveaue. Om Raterne for Kul for danske Skibe fra Staterne til Danmark foreligger der endnu intet definitivt, men en Afgørelse ventes inden længe. Af anden transatlantisk Forretning kan nævnes ikke ubetydelige Afslutninger for UNRRA. for Korn fra St. Lawrence til Europa til de tidligere nævnte Rater, ligesom der ogsaa sluttet betydelige Mængder Sukker fra Cuba til UK/Cont. til de fastsatte Rater, d. v. s. Cuba/UK. til mellem 74/- og 79/-, og Cuba/Antwerpen eller Rotterdam til 78/-. New York Operators venter at kunne laste Tonnage paa netform omkring 20/25. Sept. og noterer herfor 25 Cents til Antwerpen eller Rotterdam. Sheet Harbour/Bordeaux-Dunkirk range er sluttet til 26 Cents paa netform.

River Plate viser stadig kun begrænset Interesse for Tonnage. Buenos Aires/Antwerpen er sluttet til \$17, og til Danmark er sluttet et Par Baade til UMA.

Raten, d. v. s. 95/- Basis. Endvidere er sluttet adskillige Skibe for Majs til Sydafrika til 80/-. Fra Brasilien til Middelhavet er sluttet flere Baade for Lumber til den gode Rate af \$30 pr. Ton d.w. fio.

Pacifickysten er uden større Interesse. Fra Nordpacific noteres Kullaster til Østen, bl. a. Shanghai til \$18 med laydays 7 Dage efter Strejkens Afblæsning. Fra Chile noteres de kendte Salpeterlaster til Alexandria til 108/6d. og til Vestitalien til \$21.

I Østen og paa de indiske Markeder dækkes Efterspørgslen stadig hovedsagelig med Linerspace. UNRRA. er aaben for en stor Baad fra Philipinerne til Odessa og indikerer omkring \$180.000 Lumpsum for en 500.000 Cbft. bale Baad.

Fra Sydafrika er sluttet yderligere Kul Durban/Buenos Aires til uforandret Rate. Durban/Baltimore indikerer uforandret \$8.50 for Malm.

De europæiske Markeder er uden større Ændringer. Middelhavet absorberer stadig mange Skibe til uændrede Rater. Svovlkis Huelva/UK. er sluttet til 30/- og for Malm fra Bona til UK. er betalt 31/3d. Raterne for Trælast o. s. v. fra Østersøen er uden større Ændringer. Et Par svenske Baade meldes sluttet for Trælast fra Sverige til UK. med fri Losning, hvilket Timber Control hidtil har modsat sig. En 700 Stds. Baad fik fra Mellemsverige til London 150/- med fri Losning og fra Sydsverige er sluttet til 146/3d. paa samme Basis. For Malm fra Oxelösund til Barrow er betalt 36/- og fra Luleå til Ardrossan 39/6d. Fra Østersøen til Kontinentet noteres mange Laster saavel fra den svenske som fra den finske Side. 900 Stds. Baad fra Piteå til Rotterdam er sluttet til 165/- med fri Losning. Props fra Finland til Tyne indikerer 145/- pr. fthm. med fri Losning. Kul og Koks Transporterne fra England og Vesttyskland til Danmark er uden Ændringer.

Af aktuelle Timecharterafslutninger kan nævnes: 9000 Tonner, Levering og Tilbagelevering Holland, 1 Sydafrika Rundtur 25/-, 2 mellemstore Dampere for 1 Aars europæisk Fart 21/6d.

hold til engelske Meddelelser har genoptaget Betalingen af Subsidier til 12 Rederier. I Aarene fra 1938—1941 betalte Staterne 42,7 Mill. Dollars i Statsstøtte til deres Skibsfart.

### 50 AAR

Torsdag den 19. September fyldte Skibsreder A. E. Sørensen, Svendborg, 50 Aar.

Skibsreder A. E. Sørensen begyndte sin Karriere i Toldetaten, men tog efter forrige Verdenskrig sin Afsked for at kunne bruge al sin Tid paa og lægge alle sine Kræfter i sin Shipping-Virksomhed, og inden Udgangen af 1920-Tallet stod han som vort Lands største Sejlskibsreder. Hvert af hans Skibe — han har haft indtil 27 paa een Gang — ejes af et særligt Aktieselskab eller Partrederi, hvor Aktierne eller Parterne er stykket ud i Beløb paa 500 Kr. og opefter. Foruden Motorsejlerne ejer han Dampskibet *Norco* (2250 Tons d.w.), og i de senere Aar er han slaaet ind paa at erstatte en Del af Motorsejlerne med fullpowered Motorskibe. Begyndelsen blev gjort i 1940 med 700-Tonneren *Mogens S.*, og et lignende Skib er for Tiden under Bygning i Marstal, mens et Søsterskib til dette skal bygges i Svendborg.

Ved Siden af Rederivirksomheden driver A. E. Sørensen en betydelig Klarerings- og Befragtnings-Forretning, og derudover beklæder han en Mængde Tillidshverv, bl. a. som Byrådsmedlem i Svendborg, Bestyrelsesmedlem i Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe og Medlem af Søfartsraadet og Fragnævnet, ligesom han er Formand for Skoleudvalget for Svendborg Handelshøjskole.

### DØDSFALD

Formanden for Mæglerkorporationen i København, Skibsmægler *Herman Hansen*, er Tirsdag den 17. ds. død paa Københavns Amtssygehus i Gentofte. Skibsmægler Herman Hansen, der blev 72 Aar gammel, var Indehaver af det gamle Mæglerfirma Petersen, Møller & Hoppe paa Sct. Annæ Plads, og han havde glædet sig til til Efteraaret at kunne fejre 50 Aars Dagen for sin Ansættelse i Firmaet og til næste Aar dettes 150 Aars Jubilæum, men Døden gjorde en brat Ende paa disse Forhaabninger.

Herman Hansen fik sin Uddannelse hos Skibsmægler O. M. Friis og i H. A. Hansens Rederi- og Befragtningsforretning paa Thurø, hvorefter han kom til København og blev ansat hos Petersen, Møller & Hoppe den 1. November 1896. I 1906 tog han Mæglereksamen og fik tre Aar senere Bevilling som Skibsmægler. I 1920 blev han Medindehaver af Firmaet og i 1926 Eneindehaver og fulgte samtidig sin gamle Chef Johan Baastrup som Korporationens Formand. Dette betydningsfulde Hverv paalagde ham en ikke ringe Arbejdsbyrde, ikke mindst i de 10—12 Aar, hvor den nye Mæglerordning af 1932 var under Forberedelse. Det lykkedes ham ikke fuldtud at overbevise den dasiddende Handelsminister og Rigsdagsudvalgene om, at Mægleren som Tillidsmand mellem Reder og Købmand maa have en Særstilling ogsaa i Lovgivningen, men naar Ordningen desuagtet blev saa god, som den blev, skyldtes det ikke mindst hans utrættelige Arbejde derfor.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Vendsyssel-Sørlandets Overfart

Forleden Dag afsejlede Rutebaaden *Gann* paa sin sidste Tur fra Vendsyssel til Norge efter i elleve Uger at have opretholdt Forbindelsen mellem Vendsyssel og Sørlandet. Ruten har Sommeren igennem været udnyttet i dens fulde Kapacitet, og der regnes med, at der ialt er befordret ca. 6000 Passagerer. Naar Anlættet ikke har været større, skyldes det udelukkende den Omstændighed, at *Gann* ikke har kunnet medføre flere Passagerer, og der har i vid Udstrækning maattet siges nej til mange Turister, en Række store Rejseselskaber og Foreninger, der havde planlagt Rejser paa Ruten. Det er Meningen til næste Aar at aabne Ruten en Maaned tidligere.

### Nyt Rederi i Marstal

Rederiaktieselskabet »Marstal« har holdt konstituerende Generalforsamling. Af Aktiekapitalen er indbetalt 100.000 Kr., men Tegningen fortsættes. Til Bestyrelsen valgtes Skibsreder H. Hermansen, Kaptajn M. C. Friis, Kaptajn J. P. Bager, Ekspeditor H. Grønne og Montør H. Hansen. Kaptajn M. C. Friis er Bestyrelsens Formand og Skibsreder H. Hermansen korresponderende Reder.

### Faaborg Havn

Faaborg Havneudvalg arbejder for Tiden med Planer til Udvidelse af Havnen. Udvalget har indstillet til Byraadet, at der, da man har mange Lejere til saavel Byggesom Kajplads, foretages en Udvidelse mod Vest. Der foreslaas fra den nuværende vestlige Mole bygget en Spunsvæg 90 m mod Vest og 70 m mod Nord. Dette Areal vil da ved Opfyldning andrage 6700 Kvadratmeter. Det oplystes ved samme Lejlighed, at man arbejder med Projekter om en Lystbaadehavn og en Fiskerihavn.

### Ændringer i Aktieselskabsregisteret

»Det Store Nordiske Telegraf-Selskab (Aktieselskab)« af København. Den Bror Vige Valfred Gloerfelt-Tarp, Jens Holger Munch-Christensen, Paul Morton Toft, Kai Kristian Larsen, Erik Pedersen og Christian Skylv meddelte Prokura er ændret derhen, at de tegner to i Forening eller hver for sig i Forening med enten Bestyrelsens Formand, Næstformand eller en af Direktørerne.

### Ændringer i Skibsregisteret

A/S Dampskibsselskabet Torm, København, er Ejer af nybygget m.s. *Olga S.* af København (OXAA), Brutto- og Netto-Tonnage henholdsvis 4479 og 3305 Tons.  
s.s. *Malmø* af København (OXEE) er udslettet som solgt til Udlandet.

Dampskibsselskabet Draco A/S, København, er Ejer af s.s. *Salling* af København (OWUE), Brutto- og Netto-Tonnagen er ansat til henholdsvis 2731 og 1607 Tons.

### s.s. Odin

Damperen *Odin*, der sank i Køge Bugt efter Kollision med Vraget af *Esbjerg*, vil næppe blive bjerget. Man har hidtil beskæftiget sig med Bjergningen af Ladningen, der bestod af ca. 2000 Tons Koks, og Vraget vil antagelig blive bortsprængt.

### Sunket i Præstøbugten

Motorsejleren *National* af Middelfart er forleden Nat løbet paa et undersøgt Vrag i Præstøbugten og sunket paa Gyldenløves Flak. Besætningen blev i god Behold indbragt til Rødvig. Skibet var paa Rejse fra Præstø til Middelfart med en Ladning Gødningskalk. Sviters Bjergningsdamper *Bien*, der laa i Køge, er afgaaet for at undersøge Bjergningsmulighederne.

### »Atlantide paa Jordomsejling

Billedhugger Jarls store Lystskonnert *Atlantide* vil — efter hvad »Svendborg Avis« erfarer — ikke blive ret længe i de hjemlige Farvande. Saa snart Formaliteterne er i Orden, og Skibet er klar efter Reparationer, der for Tiden foretages i Svendborg, starter man paa et Togt, der skal gaa det meste af Jorden rundt, og som beregnes at vare et Par Aar.

### Fra norske Værfter

Bergens mek. Verksteders Afdeling i Solheimsviken kunde forleden søsætte et 2600 Tons Dampskib til Rederiet Albert Schjelderup. Skibet fik Navnet *Breidablik*. Det er forsynet med en oliefyret Dampmaskine og vil antagelig være færdigt i Løbet af et Par Maaneder.

### Deviationssendere i svenske Havne

Aga-Baltic A-B. har faaet Tilladelse til at opstille Radiosendere til Deviationsundersøgelser i Göteborg, Stockholm og Malmø til Brug for Skibsfarten.

### Fra svenske Værfter

Den 11. September kunde Eriksbergs Mek. Verkstad aflevere Motorskibet *Hjelmaren* til Rederiaktiebolaget Transatlantic i Göteborg. Skibet, der er af den moderne Shelterdækttype, er paa 6275 Tons d.w.

M.s. *Hjelmaren* er nærlig af samme Type som Eriksbergs tidligere til samme Rederi leverede Motorskibe, men er dog noget større, ligesom Farten er forøget fra 14,5 Knob til 16,5 Knob.

Dets Hoveddimensioner er følgende: Længde 400', Bredde 57' 8", Dybde til Hoveddæk 25' 3", til Shelterdæk 35' 3". Dybgaaende 23' 6".

I Dækshuset midtskibs er der indrettet Beboelse for 12 Passagerer i 4 Enkeltmandskamre, 2 Tomandskamre og 2 Lukussuiter med tilhørende Baderum. Til Passagererne er der endvidere indrettet en Spisesalon, Rygesalon samt en Verandakafé. Officersbeboelsen befinder sig midtskibs, medens Folkene har deres Beboelse agter, idet dog deres Messe og et Sygelukaf er anbragt midtskibs.

Skibet har seks Lastrum, af hvilke et er indrettet til Frugttransport. Fryseanlægget er indrettet i et separat Rum paa Forkant af Maskinrummet. Et af Lastrummene er indrettet til Transport af Huder.

Der findes ti 5-Tons Bomme, af hvilke to ved en ekstra Tilrigning kan løfte 15 Tons. Lugerne paa Shelterdækket er forsynet med Staaldeksler af von Tell-Typen, med Undertagelse af Nr. 4, der er forsynet med almindelige Trædeksler.

Skibet er udstyret med det mest moderne Navigationsudstyr som Gyrokampas, Radiopileapparat, Ekkolod m. m.

Hovedmaskineriet bestaar af en enkeltvirkende 2-Takts direkte omstyrbar »solid injektion« Dieselmotor paa 6700 I.H.K.

Ved Lindholms Varv søsættes den 14. September et 3300 Tons Lastmotorskib til Rederi A/B. Vestanvik, Svend Rydberg, i Göteborg. Skibet, der fik Navnet *Nordanvik*, er af Shelterdækttypen og har følgende Hoveddimensioner: Længde 261', Bredde 41', Dybde til Hoveddæk 20' 11", Middeldybgaaende 10' 7".

Hovedmaskineriet, der er anbragt agterude, bestaar af en Polar Dieselmotor, Type M 58 M, direkte omslyrbar, 8-cylindret, 2-Takt, der normalt udvikler 1310 I.H.K. ved 250 Omdr.

Skibet faar 4 store Lastrum, der skal beljenes af 8 Bomme og 8 Spil. Kaptajnsbeboelsen ligger midtskibs, medens den øvrige Beboelse ligger agter.

### Zeebrügges Havn genaabnet

Genopbygningen af Zebrügges Havn er nu saa langt fremskredet, at søgaaende Skibe paany kan gaa ind i Slusen og Kanalen. Færgetrafikken paa Harwich er ogsaa blevet genaabnet, og der var arrangeret store Festligheder, da den første Færge fornylig løb ind i Havnen efter de seks Aars Forløb.

## FRA SØRETERNE

### M.S. »Lillebælt«

Motorskibet *Lillebælt* af Middelfart grundstødte for nogen Tid siden 2—3 Sømil Sydøst for Maarklappen. Skipperen, Jens Otto Petersen har nu afgivet Forklaring i Sø- og Handelsretten.

Skibsfører Petersen forklarede, at *Lillebælt*, der maaler 142 B.R.T., havde en Last Mønje om Bord. Man passerede Kl. 15,30 om Mandagen Trekosten Bakkegrund ved Bornholm med en Fart af 4—5 Knob, og siden dette Tidspunkt havde man ikke sikker Kending. Skibsføreren stod selv til Rors ved Grundstødningen Tirsdag Kl. 24 og mener, at Loggen viste for lidt. *Lillebælt* var ved Grundstødningen efter Skipperens Mening som Følge af Strøm blevet forsat ca. 4 Sømil nordover efter Bestik.

Af Forklaringen fremgik det iøvrigt, at Maskinen ikke tog Skade ved Grundstødningen. Lasten, der blev omladet ved Bjergningen, tog heller ingen Skade.

## J. MARTENSEN Skibsværft & Maskinfabrik

Tlf. 1085

Sønderborg

Tlf. 1085

Reparationer og Ombygninger udføres.

Skibssmedie . Maskinværksted

Snedkeri . Kedelrensning

Alt Arbejde udføres hurtigt og godt af Fagfolk.

## En Sag om Bjergeløn

Skibsreder S. Harksen blev forleden Dag i Sø- og Handelsretten dømt til at betale 800 Kr. i Bjergeløn til Skipper Poul Petersen, Odden, der den 14. August i Fjor med sin Fiskerbaad *Vivi* slæbte Motorgaleasen *Eva* af Vejle, tilhørende Skibsrederen, ind til Odden Havn.

*Eva* havde været paa Vej fra Odense til København med 32 Tons Brunkul, da den sprang læk. Selv om baade Maskin- og Haandpumpe blev sat i Gang, kunde den ikke holdes læns, og tilsidst slap Olien op. Da *Vivi* kom forbi, modtog *Eva's* Fører et Tilbud om at blive slæbt i Havn.

Reder Harksen har under Sagen gjort gældende, at *Eva* ikke var i egentlig Nødssituation, men dette mener Retten.

## Positionsliste pr. 17. Sept. 1946

## Danneborg

*Dansborg* afg. Newport News 15. 9. til Danmark. — *Elensborg* ank. Vejle 14. 9., laster for Kbhvn. — *Frederiksborg* afg. Kbhvn. 16. 9. til Frederikshavn (Dok). — *Lilleborg* ank. Nyborg 13. 9., derefter Luleå-Hamburg. — *Nordborg* ank. Aarhus 12. 9., derefter Oxeløsund-Barrow i/F. — *Silkeborg* ank. Kbhvn. 27. 8., Dok. — *Skodsborg* ank. Esbjerg 17. 9., derefter Emden-Danmark. — *Søborg* ank. Frederikshavn 27. 6., Dok. — *Taarndborg* afg. Port Talbot 15. 9. til Bilbao-Port Talbot. — *Uranienborg* ank. Helsingør 31. 8., Dok. — *Ørneberg* afg. Skellefteå 11. 9. til Hamburg, derefter Emden-Danmark.

## De forenede Kulimportører

*Cimbria* ank. Barrow in Furness 21. 9. — *Concordia* ank. Luleå 22. 9. — *Dania* ank. Kbhvn. 22. 9. — *Hafnia* ank. Luleå 25. 9. — *Scandia* ank. Gdansk 18. 9.

## Det Dansk-Franske D/S.

*Blekinge* ank. Antwerpen 17. 9. — *Bornholm* ank. Douala 16. 9. — *Holland* ank. Odense 16. 9. — *Skaane* ank. Svendborg 21. 7. (Værft). — *Slesvig* ank. Hull 7. 9.

## Det Danske Kulkompagni

*Ivan Kondrup* ank. Frederikshavn 12. 9. — *Wm. Th. Malling* afg. Yxpila 13. 9.

## D. F. D. S.

*Alabama* afg. Nr. Sundby 27. 8. til Porto Alegre, afg. Immingham 3. 9., ventes ank. Porto Alegre ca. 28.-30. 9. — *Alexandra* afg. Aalborg 14. 9. til Leith-Newcastle, derfra ca. 23. 9. til Kbhvn. — *Argentina* ank. Kbhvn. 15. 9., afg. ca. 23. 9. til Brasilien. — *Bolivia* afg. Kbhvn. 13. 9. til New York. — *Brasilien* ank. Jaffa 11. 9., derfra til Haifa, Iskenderun, Cypern, Antwerpen og Danmark. — *Brynhiid* afg. Rotterdam 16. 9. til Antwerpen, derfra ca. 21. 9. til Aalborg-Randers-Aarhus-Kbhvn. — *California* i Dok i Kbhvn. til ca. 21. 9., afg. Kbhvn. ca. 24. 9. til Porto Alegre. — *Delaware* afg. Fr.havn 24. 8. til Porto Alegre, afg. Immingham 28. 8., forv. Ankomst Porto Alegre ca. 28. 9. — *Dronning Alexandrine* afg. Kbhvn. 18. 9. til Thorshavn, derfra 21. 9. til Reykjavik. — *Egholm* ank. Kbhvn. 16. 9., afg. herfra ca. 24. 9. via Antwerpen til Middelhavet. — *Florida* afg. Gdynia 15. 9. til London-Kbhvn. — *Frigga* ank. Hull 11. 9., derfra ca. 20. 9. til Kbhvn. — *Georgia* ank. Fr.havn 15. 9. for Dokning. — *Halvdan* ank. Odense 15. 9., derfra ca. 17. 9. til Aalborg-Manchester. — *Harald* afg. Liverpool 12. 9. til Kbhvn., ventes til Kbhvn. 18. 9. — *Hebe* afg. Kbhvn. 15. 9. til Leningrad-Kbhvn. — *Hindsholm* afg. Oslo 16. 9. til Antwerpen-Danmark. — *Hjortholm* afg. Algier 15. 9. til Tunis og Marseille. — *Hroar* afg. Helsingør 11. 9. til Hull, derfra ca. 24. 9. til Kbhvn. — *Ivar* ank. Jaffa 12. 9., derfra til Telaviv, Haifa, Beirut, Cypern og Alexandria. — *J. C. Jacobsen* ank. Kbhvn. 16. 9. — *Jolantha* i Fart Kbhvn.-Vestnorge-Kbhvn., afg. Bergen 15. 9. for nordgaaende. — *Katholm* ank. Odense 17. 9., derfra ca. 19. 9. til Kyndby og Kbhvn. — *Kentucky* afg. Randers 17. 9. til Le Havre-Vestengland. — *Knud* ank. Antwerpen 13. 9., derfra ca. 18. 9. til Esbjerg, Middelfart og Kbhvn. — *Louisiana* ank. Kbhvn. 15. 9., herfra ca. 24. 9. til Esbjerg, derfra ca. 28. 9. til Porto Alegre. — *Maine* ank.

New York 7. 9., derfra via Baltimore-New York-Oslo til Kbhvn. — *Margrethe* ank. Kbhvn. 12. 9., herfra ca. 18. 9., fra Aarhus 19. 9., fra Aalborg 21. 9. til London-Kbhvn. — *Marocco* afg. Antwerpen 13. 9. til Casablanca, Tanger, Oran, Algier og Tunis, pass. Finisterre 16. 9. — *Paraguay* afg. Pernambuco 31. 8. til Kbhvn., afg. Las Palmas 10. 9., forv. ank. Kbhvn. 18. 9. — *Rota* fra Esbjerg hver Fredag, fra Grimsby hver Tirsdag. — *Saga* ank. Kbhvn. 16. 9. — *Skjold* ank. Kbhvn. 17. 9., fra Kbhvn. 18. 9. til London-Esbjerg. — *Svanholm* ank. London 14. 9., derfra ca. 19. 9. til Kbhvn. — *Taarndholm* ank. Manchester 6. 9., afg. ca. 17. 9. til Antwerpen og Kbhvn. — *Texas* ank. Antwerpen 10. 9., derfra ca. 16. 9. til Leixoes, Lissabon og Levanten. — *Thyra* ank. Leningrad 13. 9., derfra ca. 17. 9. til Kbhvn. — *Toms* ank. Kbhvn. 15. 9., fra Kbhvn. ca. 19. 9. til Antwerpen-Danmark. — *Trondhjem* ank. Kbhvn. 6. 9. fra Grimsby. — *Tula* ank. Kbhvn. 15. 9., fra Kbhvn. ca. 25. 9. til Rotterdam-Antwerpen. — *Tunis* i Dok i Helsingør til ca. 30. 9. — *Uruguay* ank. Santos 11. 9., derfra til Victoria-Bahia-Danmark. — *Virginia* afg. Holbæk 17. 8. til Porto Alegre, afg. Immingham 21. 8., forv. ank. Porto Alegre 17. 9.

## J. Lauritzen

*Indian Reefer* afg. Antwerpen 13. 9. til Rio de Janeiro. — *Argentinean Reefer* afg. Dublin ca. 17. 9. til Rio de Janeiro. — *African Reefer* ank. Granton 16. 9. — *Karla Dan* ank. Guayaquil 16. 9., derefter Chile. — *Lotta Dan* afg. Talcahuano 14. 9. til New York. — *Laila Dan* afg. Cristobal 8. 9. til Valparaiso. — *Jutta Dan* ank. New York 15. 9., derefter Chile. — *Selma Dan* ank. New York 9. 9., derefter Chile. — *Randa* afg. Coronel 8. 9. til New York. — *Linda Dan* ank. Philadelphia 8. 9., derefter New York. — *Ulla* afg. Svendborg ca. 21. 9. til Norge. — *Laura Dan* ank. Svendborg ca. 6. 9., Reparation. — *Maria Dan* ank. Ivigtut 16. 9., derefter Philadelphia. — *Jelva Lau* afg. Topila 14. 9. til Rochester eller Themsen. — *Lillian* afg. Råfsø ca. 19. 9. til Belfast. — *Anna Lau* ank. Rochester ca. 17. 9., derefter Emden. — *Inger Lau* afg. Ivigtut 7. 9. til Philadelphia. — *Nerma Lau* ank. Kbhvn. 16. 9., derefter Kotka. — *Katja Lau* afg. Sandvik ca. 17. 9. til Holland. — *Hedda Lau* afg. Bristol ca. 18. 9. — *Nancy Lau* ank. Næstved 16. 9., derefter Polen. — *Ninna Lau* ank. Horsens ca. 17. 9.

## Myren

*Asbjørn* afg. Ghent 12. 9. — *Astrid* afg. Luleå 12. 9. — *Birthe* ank. Luleå 16. 9. — *Chr. Sass* ank. Baltimore 16. 9. — *Clara* afg. Sundsvall 14. 9. — *Stal* ank. Tel Aviv 13. 9.

## Navitas

*Navitas* forv. afg. Hamburg 18. 9. til Emden-Danmark.

## Norden

*Norden* afg. Nakskov 6. 9., forv. ank. Hampton Roads 21. 9. — *Nordfarer* afg. Bahia Blanca 23. 8., forv. ank. Marseille 18. el. 19. 9. — *Nordkap* afg. Newport News 15. 9. til Danmark. — *Nordkyn* afg. Kbhvn. 9. 9. til Hampton Roads. — *Nordpol* ank. Kbhvn. 15. 9.

## Orient

*Astoria* ank. Buenos Aires 15. 9. — *Westralia* afg. Philadelphia 6. 9., forv. ank. Aarhus 23. 9.

## Vendilla

*Svend Pii* ank. Nyborg 16. 9. — *P. N. Dam* ank. Helsingør 12. 9. — *E. M. Dalgas* ank. Frederikshavn 31. 8.

## Ø. K.

*Annam* afg. Fremantle 12. 9. til Marseilles. — *Asia* ank. Antwerpen 14. 9. — *Erria* i Nakskov. — *Falstria* pass. Lindesnæs 17. 9. til Kbhvn. — *Fionia* ank. Port Said 16. 9. — *India* afg. Newport News 15. 9. til New York. — *Java* afg. Portland 5. 9. til Shanghai. — *Jutlandia* ank. New York 13. 9. — *Kina* ank. Shanghai 6. 9. — *Korea* ank. Long Beach 3. 9. — *Lalandia* afg. Capetown 31. 8. til Melbourne. — *Malacca* ank. Kbhvn. 10. 9. — *Manchuria* ank. Manila 16. 9. — *Meonia* ank. Kbhvn. 17. 9., forv. afg. 18. 9. til Middlesbrough. — *Mongolia* pass. Gibraltar 13. 9. til Genua. — *Norden* pass. Pentland Firth 8. 9. til U. S. A.'s Østkyst. — *Selandia* pass. Suez 16. 9. til Port Said.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGÉ

UDKOMMER HVER FREDAG OG KOSTER I  
ABONNEMENT KR. 5,00 PR. KVARTALABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
ANALIEGADE 33, KØBENHAVN K

Abonnement

Udlandet Kr. 24,00 pr. Aar

Redaktør:

KAY JUNGEBSEN

Telefon "Central 17030

samt paa alle Postkontorer

# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

## ODENSE STAALSKIBSVÆRFT A/S

(Odense Steel Shipyard Ltd. A/s.)

TELEGR. STAALVÆRFT

TELF. ODENSE 1859

Telegram Adr.: Flydedokken

Telefon 269 (2 Lin.)

Rigstelefon 21

## A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT

*Nybygninger og Reparationer*

NYBYGNINGER

SKIBS- MASKIN- OG  
KEDELREPARATION

## Aalborg Værft A/s

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9



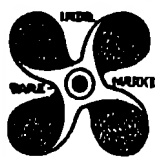
Viking  
Kompasser  
Viking  
Loddemaskiner  
Chronometre  
Sekstanter  
Marinekikkerter

Indehavere  
**SØLVER & SVARER**  
Norsk stabsant. Kompassrettere  
*Forlang Ul. Katalog*

**P**ENSIONS  
**F**FORSIKRINGS  
**A**NSTALTEN A/S



HAMMERENSGADE 6  
KØBENHAVN K. - C. 7809



Brug **INTERNATIONAL**  
**Skibsfarver**

til INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDE  
INTERNATIONAL FARVEFABRIK A/S

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

DAMPSKIBSSELSKABET

## PACIFIC A/S

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

## DANSKE LLOYD

Holmens Kanal 42

## NORDHAVNS-VÆRFTET A/S

KØBENHAVN

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

... og  
Pilsner  
det er  
**HOF**

*Tegn Deres  
Forsikringer  
i*  
**SKANDINAVIA**  
Kongens Nytorv 6, København K.  
Telefon Central 9316

**JAN M. LYNGBY**  
INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779  
TELEGR. »JANBY»

KJØBENHAVN K.  
TOLDBODGADE 18

elektrisk drevne  
**Imo-Pumper**  
som  
**Smøreoliepumper**  
**Brændseloliepumper**

AKTIESELSKABET  
**BURMEISTER & WAIN'S**  
MASKIN- OG SKIBSBYGGERI  
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT      MASKINFABRIK  
REFSHALEØEN      STRANDGADE 4

STØBERI OG STAALVÆRK  
TEGLHOLMEN

REPARATION OG  
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER  
3 DOKKER  
INDTIL 13.600 T.  
3 OPHALINGSBEDDINGER  
DIESELMOTORER  
FRA 10-3000 HK. PR. CYLINDER

**B&W**

## AKTIESELSKABET

**HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI**

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftene

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

**SIMONSEN & MØLLER**

STEVEDORES &  
 PAKHUSFORRETNING  
 ODENSE

**AARHUS  
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897  
 Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
 Stevedore-Firma i Aarhus  
 LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

## DAMPKIBSSELSKABET

**PACIFIC A/S**

AMALIEGADE 33

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

**L. R. SCHMITH**

Korresponderende Reder

**NORDHAVNS-VÆRFTET A/S**

KØBENHAVN

**DANSKE SKIBSMÆGLERE****AARHUS****AUG. O. HERLØV**

Statsautoriseret Skibsmægler

Dynkarken 2  
**AARHUS**

Telefon: 6280  
 Privat: 4628

Telegr.-Adr.:  
 „NAVIGATION“

**KOLDING****A. GJØRDING'S EFTF.**

SVANE &amp; GJØRDING

Statsautoriserede Skibsmæglere

**KOLDING**

BEFRAGNING — KLARERING — SPEDITION — ASSURANCE

AGENT FOR DEN KØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810—1811

**BANDHOLM****ALFR. HOVMAND**

SKIBSMÆGLER

**BANDHOLM**

Telefoner 11 &amp; 41

Telegram-Adresse:  
 »HOVMAND«

**MARIAGER****P. RUDBECK-LARSEN & MARIAGER**

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

Telf.: Cementcentralen Nr. 1

Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114

Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“

Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

**FAABORG****P. A. NIELSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING  
 SPEDITION — ASSURANCE

**FAABORG**

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 &amp; 606

**RANDERS****CARL HASSAGER & CO**

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

**RANDERS**

Telefoner 91 & 92  
 Statetelefon 17

Telegr.-Adr. „Hassager“

**HOBRO****CHR. RØRHOLM**

EDSVØREN SKIBSMÆGLER

**HOBRO**

TELEFON 418

TELEGR. „RØRHOLM, HOBRO“

**SVENDBORG****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 38

FREDAG 27. SEPTEMBER 1946

53. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### MINISTRYGNINGEN

I Løbet af August Maaned har de danske Ministrygere udsejlet en samlet Distance af 16.500 Sømil under en Strygning svarende til over 2000 effektive Strygetimer. Det totale Antal udsejlede Sømil under Strygning med danske Fartøjer regnet fra Kapitulationen er 106.700, hvortil kommer de tyske Ministrygere, der i samme Tidsrum har udsejlet 87.600 Sømil. Fra d. 5. Maj i Fjor til 1. September i Aar er der saaledes ialt i danske Farvande under Ministrygning udsejlet 194.300 Sømil, svarende til godt 9 Gange Jordens Omkreds ved Ækvator.

I dansk Ministrygnings Interesseomraade er der ialt siden Kapitulationen uskadeliggjort 105 Bundminer, hvoraf de 41 er strøget af Ministrygere. Heraf er der i August Maaned i Aar strøget ialt 7 Afstandminer, d. v. s. magnetiske eller akustiske Bundminer, deraf 5 af danske og 2 af tyske Ministrygere. To Miner er strøget i Lillebælt, to i den nye Rute Hundested—Grenaa, een i den sydlige Del af Storebælt, een udfor Hals Barre og een i Kattegat udfor Frederikshavn.

Det store Antal uskadeliggjorte Miner i denne Maaned, 16 ialt, viser, at Minefaren i danske Farvande stadig er en Realitet, der maa regnes med, og der kan derfor være Grund til paany at indskærpe Nødvendigheden af nøje at følge de minestrøgne Ruter.

### Ø. K. GENOPTAGER PACIFIC-LINIEN

Med Motorskibet *Erria's* Afgang herfra til Nord-Pacific-Kysten via Vestindien og Panama-Kanalen genoptager Det Østasiatiske Kompagni sin Pacific-Linie.

Før Krigen havde Ø. K. tre—fire af sine største og bedste Passagerskibe paa denne Rute, nemlig *Amerika*, *Europa*, *Canada* og *Erria*. Af disse er de tre første krigsforliste, og kun *Erria*, der ogsaa under hele Krigen sejlede for de Allierede, er tilbage.

Paa den første Rejse paa sin gamle Rute faar *Erria* ialt ca. 85 Passagerer, hvoraf de 65 gik ombord i København.

### FRANKRIGS-KABLET UNDERSØGES

Store Nordiske Telegraf-Selskab gaar om nogle Dage i Samarbejde med Ministrygningstjenesten i Gang med at undersøge Selskabets Kabel til Frankrig med Genoptagelsen af Telegrafforbindelsen Danmark—Frankrig for Øje.

Kabeldamperen var allerede for nogen Tid siden paa Vej mod Esbjerg, men blev undervejs kaldt til England for at tilse Englandskablet, der udgaar fra Ringkøbing over Søndervig. Ministrygningstjenestens Fartøjer er ankommet til Esbjerg, meddeler »Vestkysten«.

Det er dog kun det gamle Kabel, man kan komme til, idet det nye gaar gennem et Omraade, hvor Minerne ligger saa tæt, at det er umuligt at foretage Undersøgelser. Hvis det gamle Kabel er uskadt i Minefeltet, er Betingelserne for Genoptagelse af Forbindelse paa Frankrig til Stede, men er det beskadiget, er der næppe noget at gøre, før Minefelterne er rensat.

### DANMARK KAN ATTER IMPORTERE FODERKORN

Combined Food Board ophæver delvis Forbudet mod at anvende Majs til Opfodring.

Mens Danmark i Maanederne Januar—August 1938 indførte ikke mindre end 271.815 Tons Majs, Halvdelen fra Nordamerika, Resten fra Donaulandene og Sydamerika, har vi siden Befrielsen kun modtaget 8912 Tons, der udelukkende hidrører fra Sydamerika.

Baggrunden for denne voldsomme Nedgang er, at Combined Food Board har reserveret eksporteret Korn til Menneskeføde. Som bekendt anvendte vi før Krigen hele vor Majsindsørsel til Opfodring, navnlig i Svinestaldene; Prisen pr. Ton laa i 1938 paa 142 Kr. og i 1939 paa 123 Kr.; det lille Parti, vi har faaet fra Sydamerika efter Krigen, har kostet 280 Kr. pr. Ton.

Den store Verdenshøst i Aar har presset Kornpriserne ned, men den har ydermere muliggjort, at Combined Food Board lempet Forbudet mod at anvende Majs og maaske andre Kornsorter til Opfodring. Dette skulde betinge, at vi igen kan importere Partier af Betydning. Det har navnlig Interesse efter den voldsomme Prisstigning paa argentinske Oliekager, som hidtil har været Kreaturerens eneste væsentlige Tilskudsfoder.

Centralkontoret for Indkøb af Korn og Foderstoffer oplyser over for Erhvervenes Oplysningsraad, at Combined Food Board i næste Maaned vil give Eksportlicens for et vist Kvantum Majs til fri Disposition for Modtagerne — altsaa ogsaa til Opfodring.

Der er Sandsynlighed for, at de Partier, der frigives, alloceres mellem Aftagerlandene efter samme Linier, som gælder for Foderstoffer. Danmark kan altsaa ikke regne med at faa tilnærmelsesvis de Mængder, vi modtog før Krigen, men vor Svinebestand er jo ganske vist ogsaa siden reduceret til en Trediedel.

Da Majsen først for nylig er lagt i Jorden i Nordamerika, kan Afskibningerne først begynde i Januar—Februar 1947.

Ogsaa Sydamerika vil være i Stand til at eksportere Foderkorn, navnlig Majs, naar den nye Høst er indbjerget, men Leverancerne herfra kan næppe være i dansk Havn før i Maj—Juni 1947.

### FRAGTNÆVNET

Mens samtlige Statskontorer, herunder ogsaa de »saakaldte »midlertidige Institutioner« som Vareforsyningsdirektoratet og Prisdirektoratet, har forøget Personalet siden Befrielsen og hermed har berøvet Erhvervslivet værdifuld Arbejdskraft, er Fragnævnet gaet den modsatte Vej. Man beskæftigede medio 1944 55 Kontorfolk. I Dag er Antallet reduceret til 24.

### NY TORPEDOBAAD

Paa Orlogsværftet søsattes Lørdag d. 21. ds. en ny Torpedobaad, den 330 Tons »Bille«, der er den tredie Baad i denne Klasse. Chefen for Kystflaaden, Kontreadmiral *Bjørn Andersen*, udbragte et Leve for Nybygningen. Den nye Baad, der er 63 m lang, 6,4 m bred og har Plads til en Besætning paa ca. 65 Mand, er udstyret med fire Stykker 40 mm Rekykanoner i dobbelt Affutage, 4 Stkr. 20 mm Rekykanoner og 2 × 2 Stk. 45 cm Torpedoudskydningsapparater samt Dybd bomber.

## KULLENE

Europas Krav om Kul vil ifølge amerikanske Beregninger andrage op til 75 Mill. Tons om Aaret. Heraf kan Storbritannien levere 2—3 Mill. Tons, Polen ca. 8 Mill. Tons og Tyskland højst 12 Mill. Tons. Der kommer saaledes til at mangle ca. 50 Mill. Tons, og De forenede Stater er det eneste Sted, hvorfra de kan fremskaffes. I Øjeblikket udfører Staterne imidlertid kun ca. 2 Mill. Tons Kul pr. Maaned til europæiske Havne, og Udførelsen maa altsaa fordobles, hvis Behovet skal kunne dækkes.

## NORSKE SKIBSBESTILLINGER

Th. Brøvig's Rederi har bestilt to Lastskibe paa hver 1000 Tons d.w. hos Gävle Varv og Verkstads nya A/B. De to Skibe skal bygges med helsvejset Skrog og forsynes med Fredrikstad Dampmotorer. Farten skal være 13 Knob. Det ene Skib skal afleveres i Begyndelsen af 1948 og det andet Sommeren s. A.

Med disse to Bestillinger har Rederiet indgaaet ialt 5 Nybygningskontrakter paa ialt 50.400 Tons d.w. efter Krigen, idet det tidligere har kontraheret to Tankskibe, hvert paa 13.500 Tons, i Port Glasgow og et Tankskib paa 15.400 Tons ved Øresundsværftet. Under Krigen mistede Rederiet 5 Skibe paa ialt 40.000 Tons, og i Aar har det solgt et Tankskib paa 14.800 Tons. Rederiets disponible Faade bestaar i Dag af 8 Skibe paa ialt ca. 37.000 Tons. Med de fem Nybygninger vil Flaaden komme til at bestaa af 13 Skibe paa ialt ca. 97.000 Tons mod 14 Skibe paa ialt ca. 92.000 Tons pr. 9. April 1940. I Løbet af 1948 vil Rederiets Flaade altsaa være genrejst.

Moslunds Rederi, Farsund, har købt et canadiskbygget Tankskib af Victory-Klassen paa ca. 10.000 Tons. Skibet er bygget i 1943 og har faaet Navnet *Mosna*.

Som tidligere omtalt her i *Dansk Søfarts Tidende* har den norske Stat solgt 14 tidligere amerikanske under Krigen af Staten lejede Skibe til norske Redere. Der føres nu Underhandlinger om Købet af yderligere 8 Tankskibe. Da der i Amerika imidlertid er Chancer for at købe endnu flere krigsbyggede Skibe, har man fra norsk Side sonderet Muligheden for at købe endnu ca. 68 Skibe af Maritime Commission, saaledes at det ialt vil dreje sig om ca. 90 Skibe paa ialt ca. 800.000 Tons d.w. Det synes dog, som om Valutasituationen vil lægge sig i Vejen for Indkøbet af alle disse Skibe, saa man maa nøjes med færre.

## DE FINSKE STORSEJLERE

Midt i denne Maaned afgik *Viking* som den første af Sjøfartsraad *Gustaf Eriksons* stolte Storsejlere fra Mariehamn til Uleåborg for at laste Træ til East London, hvorfra det er Hensigten at fortsætte Rejsen til Australien efter en Last Korn til Europa. *Vikings* Fører er den kendte Kaptajn *Karl Broman* fra Mariehamn.

Ogsaa de andre Erikson-Sejlere *Passat* og *Pommern* er under Udrustning i Hjemhavnen, og det varer sikkert ikke længe, før ogsaa de staar bort mod fjerne Egne som de sidste Repræsentanter for en svunden Skibsfartens Eventyrtid.

## NYT SVENSK REDERI

Den svenske Broström-koncern har startet et nyt Rederi A/B Coasting, der skal drive regelmæssig Kystfart paa Havne i Middelhavet. Rederiets Skibe skal gaa mellem en Række mindre Havne ved Middelhavet for at samle Gods, der derpaa skal losses i Storhavnene til videre Transport med større Skibe.

Til Indsætning i denne nye Fart har Rederiet bestilt tre Skibe hver paa ca. 400 Tons d.w. ved Sölvesborg Varv & Rederi A/B. Det første af Skibene er allerede afleveret og har faaet Navnet *Alfa*.

## AMERIKANSK SYN PAA FREMTIDENS VERDENSHANDEL

I Washington er der fornylig offentliggjort en Hvidbog, der redegør for det amerikanske Syn paa, hvorledes De forenede Nationer skal ordne Fremtidens Verdenshandel. Forud for Offentliggørelsen af dette Dokument er der gaaet næsten to Aars indgaaende Studier foretaget af politiske og økonomiske Ekspertter, og Resultatet af disse Studier vil nu i Form af Hvidbogen blive forelagt af den amerikanske Delegation paa den forberedende, internationale Handelskonference, der aabnes i London d. 15. Oktober d. A., og hvori der deltager 19 Nationer, der skal forsøge at finde et Grundlag for videre Samarbejde mellem De forenede Nationer.

Det amerikanske Syn paa Verdenshandelen gaar i Korthed ud paa Bekæmpelse af Merbegunstigelsesprincippet, høje Toldtariffer og Monopoler. Det betyder derfor ogsaa et Fremstød for Afskaffelsen af Imperiepræferencerne mellem de britiske Dominions og Hovedlandet.

Australien og Indien har imidlertid allerede underrettet De forenede Stater om, at de vil være nødt til ogsaa i Fremtiden at beskytte deres egen, unge Industri, og at dette næppe kan gøres paa anden Maade end ved Toldafgifter.

## KINA — I DAG

Minister *Henrik Kauffmann* har i »Udenrigsministeriets Tidsskrift« i en Artikel »Kina — i Dag« givet en Række spredte Indtryk fra det vidtstrakte Land fra en Rejse, Ministeren gjorde i Maj-Juni. Ikke mindst interessante er Beskrivelserne af Søfarten, Handelen og Udlændingenes Forhold i Fremtiden.

Om Handelen og Søfarten skriver Ministeren, at Afbrydelsen af Jernbanetransporterne i Forbindelse med Befolkningens Ulyst til at afhænde deres Produkter uden mod Varer, gør, at kun faa Varer naar frem til Havnene, og Kinas Eksporthandel har de største Vanskeligheder med at komme i Gang.

Kina — og det vil sige baade Nationalregeringen og mange private — raader efterhaanden over meget store udenlandske Tilgodehavender, specielt U.S. Dollars. Til Trods for, at der er forskellige Importrestriktioner, vil kinesiske Firmaer — især de der raader over gode Forbindelser — kunne vente at opnaa Importlicenser for store Leverancer fra Udlandet. Hovedvanskeligheden i Øjeblikket er den, at de uklare politiske Forhold og Valutausikkerheden gør kinesiske Firmaer meget utilbøjelige til at indlade sig i finansielle Dispositioner paa længere Sigt, og at meget faa udenlandske Firmaer for Tiden er i Stand til at stille prompte Levering i Udsigt.

For Tiden kommer langt flere Varer til Kina, end der eksporteres. De fleste Skibe, der forlader Kina, maa gaa i Ballast. Shanghai er i Øjeblikket en af Verdens dyreste Havne, og hvad der gør Tingene værre, er Pladsmangel og Strejker etc., som bevirker, at der maa regnes med store Forsinkelser. Kystfart og Flodfart er nu forbeholdt kinesiske Skibe. Selv for UNRRA-Ladninger har det været praktisk taget umuligt at opnaa Dispensation fra de nye Regler. Høje Fragtrater mellem kinesiske Havne bevirker, at indenlandsk Skibsfart for Tiden er en meget lukrativ Forretning. Kineserne er dog som Regel kun interesserede i Køb af forholdsvis smaa, gamle Skibe, hvis Indkøbspris kan indtjenes paa nogle faa Rejser.

## NAVICERT M. M. KRÆVES IKKE MERE

Den britiske Regering meddeler med den amerikanske Regerings Samtykke, at fra og med 30. September kræves der ikke længere Dokumenter som Navicert, Ship Navicert, Certificate of Origin, Landcert og Expass. Det internationale Nød-Levnedsmid-

## Ugens Fragtberetning.

Den amerikanske Sømandsstrejkes Ophør har medført nyt Liv i den transatlantiske Fart. Der er atter kommet Gang i Kuleksporten fra U.S. Atlantic til Europa, og en lang Række Skibe er sluttede for September og Oktober Lastning til forskellige europæiske Destinationer. Hampton Roads/Rotterdam har betalt \$10 for prompt Lastning. Til Belgien er sluttet 2 Liberty Skibe til samme Rate fra Northern Range, og til Danmark er sluttet til \$11.16, d. v. s. 10 pCt. under W.S.A. Raten, fra USNH. — Alle disse Rater kan gentages for Oktober Lastning. For engelsk Rening er der sluttet yderligere Tonnage saavel fra Northern Range som fra St. Lawrence til UK. til Ministry Raterne. Stykgods fra New York til et Par Havne Nordafrika og 2 Havne Portugal er sluttet paa netform til 29 Cents. Sukker for Cuba til UK. er sluttet til Rater mellem 74/- og 79/- pr. Ton afhængig af Størrelse. Til Rotterdam er sluttet en stor Baad til 78/-. Genoptagelsen af Kuleksporten har ogsaa bragt nyt Liv i Farten paa Sydamerika. Der er sluttet yderligere Tonnage fra Hampton Roads til Santos til \$13.50. Endvidere bemærkes af Ordre ud over det almindelige et Par Kulladninger fra Baltimore til Java, for hvilke der noteres \$23 pr. Ton.

River Plate Markedet er stadigt relativt stille. Der er sluttet Liberty Tonnage fra n.a. Rosario til Sverige til \$21, og en mindre græsk Baad har faaet \$22, begge for Oktober. Dansk Tonnage er sluttet til Danmark til 95/-. Endvidere er der sluttet yderligere Tonnage fra Buenos Aires til Sydafrika til 80/-.

Pacific Kystens Markeder viser stadig kun ringe Interesse for Tonnage. Der er sluttet yderligere Skibsrum fra British Columbia til UK. til omkring 100/- pr. Ton dw. paa fio. Basis. Fra Nordpacific noteres

endvidere stadig forskellige Kulordrer til Kina til uforandret \$18. Fra Sydpacific noteres af ny Forretning Kul fra Peru til Kina paa fio. Basis til \$23.

Fra Østen og Indien er der stadig kun faa Ordre. Fra Vizagapatam er sluttet yderligere Tonnage for Malm til Baltimore til \$13.

De europæiske Markeder er stadig meget aktive. Det hjemgaaende Middelhavsmarked tager mange Baade til stort set uændrede Rater. En stor Baad er sluttet for Fosfat fra Casablanca til Rotterdam til 29/6d., og for Fosfat fra Sfax til Hamburg er gtagne Gange betalt 38/-. Fra Casablanca til Australien noteres flere Forretninger for Fosfat til 70/-.

Fra Østersøen er der meget stort Behov for Tonnage. Grunden hertil er naturligvis den, at Sæsonen lakker mod Enden, og det gælder for Befragterne om at faa deres indkøbte Varer afskibede, førend Isen forhindrer Sejlads. Raterne er uden større Ændringer. Kul og Koks fra UK. og Emden til Danmark fortsætter med at tage Tonnage til uforandrede Rater.

Paa Timechartermarkedet er Efterspørgslen stadig meget stor. Norsk 12½ Knobs Motorskib er sluttet for ca. 6 Maaneder til \$6, Levering og Tilbagelevering denne Side, og et ca. 10 Knobs Motorskib har faaet den gode Rate af sv. Kr. 22.50 for ca. 3 Maaneder. Forskellige engelske Dampere er sluttede for kortere Rundture til Rater omkring 20/- à 22/6d. efter Størrelse. Amerikanske Befragtere er stadig interesserede i moderne Dieseltonnage for Periode indtil 3 Aar, og selv om enkelte, især norske, Redere synes at være interesseret i saadan Forretning og har Fragtkontrolens Tilladelse hertil, synes Forhandlingerne herom at gaa temmelig trægt, da der er omkring 75 Cts. Forskel mellem Redernes og Befragternes Idé.

delraads Liste over reserverede Varer gælder dog fremdeles, og Forsendelser af Varer, der er opført paa denne Liste, samt af Varer, der kontrolleres af andre internationale Komitéer, bør kun sker i Overensstemmelse med Allokationerne.

### DE TYSKE ERSTATNINGSSKIBE

De tre tyske Motorsejlere, der er ført til Danmark som en Del af Tysklands Erstatningsydelse, er nu gaaet til Værft for Eftersyn og Bundbehandling. De vil ikke foreløbig blive solgt til danske Redere, idet deres endelige Skæbne formelt afhænger af en endnu ikke afsluttet Priseretsbehandling. Men da der er haardt Brug for al disponibel Tonnage, vil den danske Stat snarest muligt sætte Skibene i Fart. To af dem, nemlig *Cranz* og *Cremona*, skal disponeres af Skibsreder A. E. Sørensen, Svendborg, og det tredje, *Hanseat*, af Skibsreder Egenfeld Nielsen, København. Skibene laster hver godt 300 Tons d.w.

### BELGISKE SKIBSFARTSPLANER

Den belgiske Regering nedsatte for nogen Tid siden en Kommission til Undersøgelse af Transportsystemet, og denne Kommission har nu afgivet en Betænkning, i hvilken det bl. a. hedder, at Belgien maa have en national Handelsflaade paa mindst 1 Mill. Tons for at kunne dække Landets maritime Transportbehov. Det foreslaas, at denne Flaade skal bestaa af 45 Skibe paa 1500—2000 Tons Stk., 20 paa 3000—4000 Tons, samt 64 paa 8000—12.000 Tons med Farter mellem 12 og 14 Knob. Disse Skibe skal sættes ind paa følgende belgisk drevne Ruter: 1) til Norge, Sverige og andre nordiske Lande, 2) til Irland, 3) til franske Allanthavne, 4) til Nordspanien, 5) til Portugal, 6) til spanske Middelhavshavne, 7) til

Vestitalien med evt. Anløb af Tunis og Algier, 8) til østlige Middelhav inkl. Sortehavet, 9) til Afrika med Udvidelse af den nuværende Fart paa Congo, 10) til Australien og Ny Zealand, 11) til det Fjerne Østen, 12) til Indien og 13) til amerikanske Lande dækkende U. S. A., Canada, Centralamerika, Brasilien, Argentina, Chile, Peru og Venezuela. Officielle belgiske Regeeringskredse, der har Forslaget til Undersøgelse, stiller sig imidlertid ret kritisk overfor det og har saaledes bemærket, at der ikke i Forslaget er peget paa Nødvendigheden af at raade over mere Tankskibstonnage under belgisk Flag for at kunne transportere de 500.000—700.000 Tons Olie, der udgjorde Belgiens aarlige Førkrigsforbrug.

### SPANSK SKIBSBYGNING

Det er dyrt at bygge Skibe i vore Dage, men det synes at være særlig dyrt at faa bygget i Spanien, ja, saa dyrt er det blevet, at selv de spanske Blade er begyndt at klage over det. Fagbladet *Economia Mundial* i Madrid meddeler saaledes, at et Tankskib paa 7500 Tons og med en Fart paa 12 Knob koster £180.000 paa et engelsk Værft, hvad der svarer til 7,74 Mill. Pesetas, medens et tilsvarende Skib vilde koste over 25 Mill. Pesetas at bygge paa spanske Værfter. Et Motorskib paa 6000 Tons d.w. vil koste mere end 40 Mill. Pesetas. Et mellemstort Fragtskib med en Fart paa 13 Knob, bygget til Frugttransport, vil koste 4000 Pesetas pr. Ton Lasteevne.

Til Trods herfor ligger de spanske Værfter inde med ret betydelige Ordre paa ialt 220 Skibe paa tilsammen 316.707 Tons, hvad der synes at tyde paa, at Diktaturstatens Søfartspolitik gaar ud paa at forcere Bygningen af en national Handelsflaade uden Hensyn til Omkostningerne.

## HAANDBOG I CERTEPARTIER

Anden Udgave af *J. P. Royakkers* kendte Haandbog i Certepartier er nu udkommet i Antwerpen, og dermed har Forfatteren, der er velkendt i alle Shippingkredse som Direktør for Agence Maritime De Keyser Thornton, S. A., Antwerpen og for Association des Courtiers Maritimes Affreteurs i Antwerpen og som den belgiske Regerings officielle Befragter, skabt en overordentlig nyttig Haandbog for alle, der er beskæftiget med shipping.

Det er selvfølgelig umuligt indenfor et enkelt Binds Rammer at behandle alle de mange Spørgsmaal, der er knyttet til Søbefragtning, paa en udtømmende Maade, og Forfatteren har derfor begrænset sig til selve Certepartiet og til nogle generelle og almengyldige Betragtninger for at sætte Læseren i Stand til trods Bogens sammentrængte Form at fatte selve Begrebet Certeparti og forstaa dets forskellige Udtryk. Bogen er skrevet paa fransk.

## TYSKLANDS KANALSYSTEM

Under Forhandlingerne om Handelen mellem de forskellige Okkupationszoner i Tyskland er Opmærksomheden nu i stigende Grad blevet henledt paa det tyske Kanalsystem, som før Krigen transporterede en Fjerdedel af alt Gods i Tyskland. Tyske Arbejdere er nu i Færd med under allieret Ledelse at sætte Kanalerne i Stand igen efter Krigenes Ødelæggelser. Det drejer sig om ialt ca. 8000 km Kanaler, der igen skal gøres farbare, og om Genopbygningen af en Flaade paa ca. 6000 Slæbebaade og Pramme, der for en stor Del var blevet ødelagt ved Luftangreb m. m. Kanaltransporternes Stagnation var et af de alvorligste Problemer efter Krigen i Tyskland, ikke mindst fordi den lammede Transporten af Kul og Jern.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

## Minesprængning

Galeasen *Bent* af Aalborg blev d. 17. ds. minesprængt udfor Vejro. Galeasen sprang læk, men ingen om Bord kom til Skade, og Motoren kunde stadig gaa, saa det lykkedes at faa Skibet ind i Nærheden af Sletterhage, hvor det grundstødte. Besætningen, tre Mand, blev bjerget ind til Fyret.

## Admiral Carstensens Mindebæger

Marineforeningens »Admiral Carstensens Mindebæger« er for Aaret 1945—46 tildelt hjemsendt Værnepligtig af Søværnet Ingeniør *Bent Pedersen*. Ved en Højtidelighed paa Søværnskommandoens Personelkontor Lørdag d. 21. September blev Mindebægeret overrakt Ingeniør *Pedersen* af Marineforeningens Næstformand, Grosserer *Bonnelycke*.

Marineforeningens »Admiral Carstensens Mindebæger« uddeles een Gang aarligt for god Geværskydning i Forbindelse med eksemplarisk Opførsel i Tjenestetiden.

## Fra svenske Værfter

Den 19. September søsattes ved Götaverken et 12.600 Tons d.w. Tankmotorskib til Rederi A/B Transocean, forøvrigt det 33. Skib, som Værftet har bygget til Transkoncernens Rederier.

Skibet, der fik Navnet *Oljaren*, har følgende Hoveddimensioner: Længde 483' 6", Bredde 59', Dybgaende 27' 9". Det er et Søsterskib til m.t. *Zelos*, bygget 1942 til Transoil, m.t. *Balaktava*, bygget 1944 til Transmark, og *Kratos*, bygget 1945 til Transoil, alle byggede ved Götaverken. Ved Bygningen af *Oljaren* er Svejsning dog anvendt i større Udstrækning end ved Bygningen af de tre første Skibe. *Oljaren* er saaledes helsvejet og forsynet med Götaverkens svejsede Skodder.

Officersbeboelsen ligger hovedsagelig i Dækshuset midtskibs, medens Besætningen, hvoraf en stor Del faar Enmandskamre, har deres Beboelse agter.

Hovedmaskineriet bestaar af en sekscylinde, 2-Takts, enkeltvirkende Dieselmotor af Götaverkens Konstruktion med en Cylinderdiameter paa 680 mm og en Slaglængde paa 1500 mm. Den udvikler 5200 IHK ved 112 O/M. Farten bliver 13 Knob paa fuld Last.

## Fra norske Værfter

Trondhjems Mek. Verksted har nu modtaget saa mange Ordre baade fra Ind- og Udland, at Værftet ikke kan modtage flere før i 1950. Ialt er der 10 Skibe under

Bygning eller i Ordre, medens der er 10—12 Skibe under Reparation. Værftet kan i disse Dage aflevere en Nybygning paa 3400 Tons til Rederiet *Bachke & Co.* i Trondheim, der forøvrigt om kort Tid vil faa et lignende Skib afleveret fra Nylands Mek. Verksted.

A/S *Fredrikstad* mek. Verksted har fra Hvalfangeraktieselskabet Rosshavet modtaget Bestilling paa Bygningen af et Lastskib paa 7000 Tons d.w. til Levering i Oktober 1948.

Det Nordenfjeldske Dampskibsselskabs 3400 Tons Dampers *Svein Jarl* afholdt forleden Dag sin Prøvetur efter en omfattende Reparation og Ombygning ved *Fredrikstad* mek. Verksted. Skibet er bygget i 1943 ved *Trondhjems* mek. Verksted og gjorde Aaret efter sin første Tur, der gik til Hamborg, hvor Skibet imidlertid blev sænket under et Luftangreb. Det blev hævet igen efter nogen Tids Forløb og bragt til *Fredrikstad* mek. Verksted, hvor det blev repareret og ombygget efter Befrielsen.

Skibet skal sættes ind paa Rederiets Middelhavsroute.

## Norsk Skibssalg

Den norske Krigsforsikring for Skibe har solgt s.s. *Korsnes*, 2550 Tons d.w., til Skibsreder *O. Skjelbred Knudsen*, Kristiansand, for 2.605.000 Kr. Skibet ligger i Øjeblikket ved Bergens mek. Verksteder og er solgt i repareret og nyklasset Stand for Overtagelse efter Reparation. *Korsnes* er bygget ved *Rosenberg* mek. Verksted i 1936.

## Schweiz sælger Flaaden

Den schweiziske Regering meddeler, at den ikke har i Sinde at fortsætte med Anvendelse af den Flaade, som Schweiz skaffede sig under Krigen, efter at de normale Transportforhold paa Havet er kommet i Gang igen. De fire Fartøjer, som indkøbtes i 1942, skal nu sælges til den højstbydende.

## Normandie hugges op

Præsident Truman har givet den amerikanske Flaadekommission Ordre til at overtage den tidligere franske Occandamper *Normandie* som »gammelt Jern«.

Præsident Truman havde tidligere givet Bemyndigelse til Salg af Lineren til dens tidligere Ejere.

## Engelsk Nybygning til Ægypten

Burntisland Shipbuilding Co. søsatte i forrige Uge et 3000 Tons d.w. Dampskib til Ægypten. Skibet, der fik Navnet *Memnon*, er bygget til Transport af Stykgods og Frugt.

## »Queen Elisabeth«

Cunardliniens Kæmpedamper »Queen Elisabeth«, der under hele Krigen har været benyttet som Troppetransportskib, er for Tiden Genstand for et meget grundigt Efter-syn, ikke alene paa Grund af den haarde Brug, der blev gjort af den under Krigen, men ogsaa paa Grund af den mystiske Brand, der hjemsøgte den den 8. Marts i Aar, to Dage efter at den var kommet i Tørdok.

Kæmpedamperen har under Krigen sejlet ca. 750.000 km og transporteret over 800.000 Soldater — og nu skal den altsaa sættes i Stand, saa den inden Nytaar kan naa at gøre 5 Ture frem og tilbage over Atlanterhavet.

Der vil om Bord blive Plads til ialt 2315 Passagerer, 850 paa 1. Kl., 720 paa 2. Kl. og 745 paa Turistklasse. Der er allerede udsolgt til alle de 5 første Ture frem og tilbage.

## PERSONALIA

## 75 Aar

Tidl. Fører i D.F.D.S., Kaptajn *Oluf C. Petersen* fyldte den 23. September 75 Aar. Kaptajn *Petersen*, der sidst var Fører af s.s. *Hebe*, pensioneredes 1936 og er nu bosiddende Sømarksvej 15, Hellerup.

## 60 Aar

Fører i A. P. Mollers Rederi, Kaptajn *R. Løber*, fylder den 29. September 60 Aar. Kaptajn *Løber* er Fører af s.s. *Gudrun Mærsk*.

## 70 Aar

Tidligere mangeaarig Skibsfører i Skandinavien—Amerika Linien, Kaptajn *Viggo Voldborg*, fyldte Mandag d.

## J. MARTENSEN Skibsværft &amp; Maskinfabrik

Tlf. 1085

Sønderborg

Tlf. 1085

Reparationer og Ombygninger udføres.

Skibssmedie . Maskinværksted

Snedkeri . Kedelrensning

All Arbejde udføres hurtigt og godt af Fagfolk.

23. September 70 Aar. Kaptajn Voldborg tog Styrmands-eksamen i 1899 og blev samme Aar ansat i D.F.D.S. Han sejlede her med forskellige Skibe, indtil han i 1915 blev 1. Styrmand i *United States*. 6 Aar senere avancerede han til Fører af samme Skib og førte *United States*, indtil Skibet i 1934 blev lagt op. Saa gik Kaptajn Voldborg i Land efter at have gjort 160 Rejser Tur og Retur over Allanten med *United States* og i den Tid sejlede over 1 Million Sømil. Fra de mange Aar i Amerikafarten mindes Kaptajn Voldborg som en dygtig og afholdt Skibsfører.

## Positionsliste pr. 24. Sept. 1946

### Dannebrog

*Dansborg* afg. Newport News 15.9. til Kbhvn. — *Ellensborg* ank. Gdynia 23.9., laster for Danmark. — *Frederiksborg* ank. Frederikshavn 17.9. (Dok). — *Lilleborg* ank. Luleå 22.9., laster for Hamburg. — *Nordborg* pass. Helsingør 22.9. til Barrow in/F. — *Silkeborg* ank. Kbhvn. 27.8. (Dok). — *Skodsborg* ank. Emden 22.9., laster for Randers. — *Søborg* ank. Frederikshavn 27.6. (Dok). — *Taarnborg* ank. Port Talbot 21.9., derefter Sarfander/Cardiff. — *Uranienborg* ank. Helsingør 31.8. (Dok). — *Ørneborg* ank. Emden 22.9., laster for Odense.

### De forenede Kulimportører

*Cimbria* ank. Vivero 28.9. — *Concordia* ank. Ardrossan 3.10. — *Dania* afg. Kbhvn. 27.9. — *Hafnia* afg. Luleå 27.9. — *Scandia* afg. Kbhvn. 27.9.

### Det Dansk-Franske D/S.

*Blekinge* ank. Antwerpen 17.9. — *Bornholm* ank. Douala 16.9. — *Holland* ank. Odense 16.9. — *Skaane* ank. Svendborg 21.7. (Værft). — *Slesvig* ank. Hull 7.9.

### Det Danske Kulkompagni

*Ivan Kondrup* pass. Holtenau 25.9. — *Wm. Th. Malling* ank. Emden 23.9.

### D. F. D. S.

*Alabama* afg. Nr. Sundby 27.8. til Porto Alegre, Rio Grande, San Francisco og Bahia, afg. Immingham 3.9., ventes ank. Porto Alegre ca. 1.-2.10. — *Alexandra* ank. Newcastle 21.9., derfra ca. 23.9. til Kbhvn. — *Argentina* afg. Kbhvn. 23.9. via Las Palmas for Oliefyldning til Porto Alegre. — *Bergenshus* afg. Grimsby 23.9. til London/Esbjerg, derfra 4.10. til Grimsby. — *Bolivia* afg. Kbhvn. 13.9. til New York/Hampton Roads/New York-Oslo og Kbhvn. — *Brasilien* ank. Iskenderun 24.9., derfra til Limassol, Alexandria og Danmark. — *Brynhild* ank. Antwerpen 17.9., derfra ca. 24.9. til Kbhvn./Aalborg/Randers/Aarhus/Kbhvn. — *California* i Dok i Kbhvn., afg. Kbhvn. ca. 26.9. via Las Palmas for Oliefyldning til Porto Alegre. — *Delaware* afg. Frederikshavn 24.8. til Porto Alegre, San Francisco, Paranagua og Santos, afg. Immingham 28.8., forv. Ankomst Porto Alegre ca. 30.9. — *Dronning Alexandrine* ank. Reykjavik 23.9., derfra 25.9. fra Thorshavn 27.9. til Kbhvn. — *Egholm* ank. Kbhvn. 16.9., afaar herfra ca. 26.9. via Antwerpen til Middelhavet. — *Florida* ank. London 20.9., afg. forv. 25.9. til Kbhvn. — *Frigga* ank. Kbhvn. 24.9. — *Garonne* i Fart Kbhvn.-Østnorge-Kbhvn., ank. Oslo 21.9., derfra ca. 25.9. via Hurum og Drammen til Kolding og Kbhvn. — *Georgia* i Dok i Frederikshavn til ca. 16.11. — *Halldan* afg. Aalborg 21.9. via Methil til Manchester/Danmark. — *Harald* ank. Kbhvn. 18.9., fra Kbhvn. ca. 28.9. til Vestengland/Danmark. — *Hebe* afg. Leningrad 22.9. til Kbhvn., ventes Kbhvn. 25.9. — *Hindsholm* ank. Antwerpen 22.9., derfra ca. 26.9. til Middelfart, Odense og Kbhvn. — *Hjortholm* ank. Marseille 22.9., afg. ca. 24.9. til Genua, Spezia, Neapel, Messina og Calania. — *Hroar* ank. Hull 14.9., derfra ca. 24.9. til Kbhvn. — *Ivar* afg. Beirut 22.9. til Alexandria, Limassol, Famagusta, Antwerpen og Danmark. — *J. C. Jacobsen* ank. Kbhvn. 16.9., fra Kbhvn. ca. 2.10. til Østnorge/Kbhvn. — *Jolantha* i Fart Kbhvn.-Vestnorge-Kbhvn., afg. Bergen 23.9. via Haugesund, Stavanger og Risør til Kbhvn. — *Katholm* ank. Kbhvn. 23.9., fra Kbhvn. ca. 2.10. til Rotterdam/Antwerpen-Danmark. — *Kentucky* afg. Randers 17.9. til Le Havre/Newport/Swansea/Liverpool-Kbhvn./Randers, ventes til Le Havre Tirsdag

Middag. — *Knud* ank. Esbjerg 23.9., derfra ca. 25.9. til Middelfart og Kbhvn. — *Louisiana* ank. Kbhvn. 15.9., herfra ca. 26.9. til Esbjerg, derfra ca. 1.10 via Las Palmas for Oliefyldning til Porto Alegre. — *Maine* afg. Baltimore 23.9. til New York, derfra ca. 28.9. til Kbhvn., Gdansk og Oslo. — *Margrethe* afg. Aalborg 21.9. til London, derfra ca. 28.9. til Kbhvn. — *Marocco* ank. Algier 24.9., derfra til Tunis, Marseille og Genua. — *Paraguay* ank. Kbhvn. 18.9., afg. ca. 5.10. til New York. — *Rota* fra Grimsby 24.9. til Esbjerg, fra Esbjerg 27.9. til Grimsby, derfra til Newcastle/Kbhvn. — *Skjold* ank. London 23.9., derfra ca. 25.9. til Esbjerg. — *Svanholm* ank. Kbhvn. 22.9., fra Kbhvn. ca. 28.9. til London/Kbhvn. — *Taarnholm* afg. Manchester 18.9. til Kbhvn., ventes Kbhvn. Torsdag, fra Kbhvn. ca. 30.9. til Manchester/Danmark. — *Texas* ank. Lissabon 22.9., derfra 25.9. til Alexandria, Palæstina, Beirut og Cypern. — *Thyra* afg. Kbhvn. 24.9. til Horsens/Aarhus-Leningrad. — *Tomsk* afg. Kbhvn. 21.9. til Antwerpen, derfra ca. 26.9. via Rotterdam til Kbhvn. — *Trondhjem* ank. Kbhvn. 6.9. fra Grimsby, herfra 26.9., fra Aalborg 28.9. til Hull. — *Tula* ank. Kbhvn. 15.9., fra Kbhvn. ca. 25.9. til Antwerpen, derfra ca. 4.10. til Kbhvn. og Horsens. — *Tunis* i Dok i Helsingør til ca. 30.9. — *Uruguay* ank. Santos 11.9., derfra ca. 24.9. til Victoria/Bahia/Las Palmas/Kbhvn. — *Virginia* ank. Porto Alegre 17.9., derfra til Rio Grande-San Francisco-Madeira-Kbhvn.

### J. Lauritzen

*Indian Reefer* ank. Rio de Janeiro ca. 27.9., laster til Antwerpen. — *Argentinean Reefer* afg. Dublin 18.9. til Rio de Janeiro. — *African Reefer* ank. Aalborg 23.9. (Reparation). — *Karla Dan* afg. Guayaquil 17.9. til Chile. — *Lotta Dan* afg. Guayaquil 22.9. til New York. — *Laila Dan* ank. Valparaiso 23.9., derefter San Antonio. — *Jutta Dan* ank. New York 15.9., laster til Chile. — *Selma Dan* ank. New York 9.9., laster til Chile. — *Randa* afg. Manta 19.9. til New York. — *Linda Dan* ank. New York 21.9., laster til Ecuador. — *Ulla* afg. Svendborg 21.9. til Emden, laster til Danmark. — *Laura Dan* reparerer Svendborg. — *Maria Dan* afg. Ivigut 17.9. til Philadelphia. — *Jelva Lau* ank. Rochester 22.9., derefter Methil/Danmark. — *Lilian* afg. Råfsø 23.9. via Kbhvns. Red til Belfast. — *Anna Lau* afg. Emden ca. 24.9. til Haderslev. — *Inger Lau* afg. Philadelphia 22.9. til Ivigut. — *Nerma Lau* afg. Kbhvn. 19.9. til Kotka. — *Katja Lau* afg. Sandvik 18.9. til Amsterdam. — *Hedda Lau* ank. Emden ca. 23.9., laster til Danmark. — *Nancy Lau* afg. Gdansk 23.9. til Korsør. — *Ninna Lau* ank. Kbhvn. 22.9., derefter Gdansk.

### Myren

*Asbjørn* pass. St. Vincent 22.9. — *Astrid* ank. Emden 24.9. — *Birthe* afg. Luleå 17.9. — *Chr. Sass* afg. Baltimore 17.9. — *Clara* ank. Hamburg 20.9. — *Stal* afg. Famagusta 22.9.

### Navitas

*Navitas* afg. Emden 24.9. til Frederikshavn.

### Norden

*Norden* afg. Charleston 25.9. — *Nordfarer* afg. Marseille 25.9. til Amerika. — *Nordkap* afg. Newport News 15.9. til Aarhus. — *Nordkyn* afg. Norfolk 24.9. — *Nordpol* ank. Nakskov 25.9.

### Orient

*Astoria* ank. Buenos Aires 15.9. — *Westralia* ank. Aarhus 21.9.

### Vendila

*Svend Pii* afg. Nyborg 24.9. — *P. N. Dam* ank. Helsingør 12.9. — *E. M. Dalgas* ank. Frederikshavn 31.8.

### Ø. K.

*Annam* afg. Fremantle 12.9. til Aden. — *Asia* pass. Ushant 23.9. til Genua. — *Erria* afg. Kbhvn. 24.9. til Southampton. — *Falstria* ank. Gdynia 21.9. — *Fionia* afg. Aden 22.9. til Colombo. — *India* afg. New York 19.9. til Göteborg. — *Java* afg. Portland 5.9. til Shanghai. — *Jutlandia* ank. New York 13.9. — *Kina* ank. Hongkong 23.9. — *Korea* ank. Long Beach 3.9. — *Lalandia* ank. Melbourne 23.9. — *Malacca* ank. Göteborg 24.9. — *Manchuria* ank. Manila 16.9. — *Meonia* ank. Middlesbrough 21.9. — *Mongolia* afg. Genoa 20.9. til Singapore. — *Norden* ank. Charleston 22.9. — *Selandia* ank. Marseille 22.9.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. B. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K

Abonnement

Udlandet Kr. 24,00 pr. Aar

Redaktør:

KAY JUNGEBSEN

Telefon "Central 17030

samt paa alle Postkontorer

# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

NYBYGNINGER

SKIBS- MASKIN- OG  
KEDELREPARATION

## Aalborg Værft A/S

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

## SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY  
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING  
STRIKEFORSIKRING

Amallegade 33  
KØBENHAVN

TR. 16.861

## PENSIONS FORSIKRINGS ANSTALTEN A/S



HAMMERENSGADE 6  
KØBENHAVN K. - C. 7809

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

## MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K  
Telefon: 9246

Telegramadr.:  
MONTANAKUL

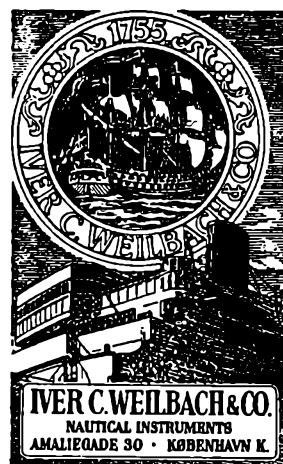
## DANSKE LLOYD

Holmens Kanal 42

## TUBORG



GRØN  
eller  
RØD



Viking  
Kompasser  
Viking  
Loddemaskiner  
Chronometre  
Sekstanter  
Marinekikkerter

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

## CHR. SALVESEN & Co.

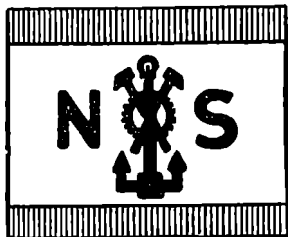
ETABLERET 1846

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. LEITH. GRANTON.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



## NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV • DANMARK  
NYBYGNINGER  
OG  
REPARATIONER

Beddinger for Skibe Indtil 520' Længde  
Flydedok » » » 14500 Tons D.W.  
Ophalerbedding » » » 800 » »  
Telegram-Adr.: »SKIBSVÆRFT«. Telefon: STAT 3.

Den store Succes

**CARLSBERG GRAPE-TONIC**



Tegn Deres  
Forsikringer

## SKANDINAVIA

Kongens Nytorv 6, København K.  
Telefon Central 9316



## DANSKE HAVNE

## KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Langeinlekkajen 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 3,2 m. Ved Engbave Brygge 6,3 m, ved Teglbolmen 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-Registertonnage + 12 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevæsenets Bolværker (Sejlfartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 6 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevæsenets 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. Knippelsbro-Afgiften er midlertidigt forhøjet med 25 pCt.

Modereret Fartsafgift: for Rute-fartøjer og reparerende Fartøjer m. m.

Fritaget for alle Afgifter: er Fartøjer, som alene anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrlings- eller Motorolie til Skibets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsfornødenheder, for Dykkerundersøgelser, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Lempling af Ladning, for at skifte 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, dor or nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejse.

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

Losning og Ladning. I Frihavnen besørges Losning og Ladning efter faeste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldbavnen efter mermere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet). Toldhavnen. Tærdokke for Skibe op til ca. 158 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 18.600 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatisk Kornlosseapparater, 2 flydende Kraner til Løft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Løft af 75 Tons (Orlogsværftet), 7 faeste Kraner til Løft indtil 25 Tons samt 2 private, faeste Kraner (Burmøller & Wain) til Løft indtil 100 Tons.

Frihavnen. 7 Dampkraner til Løft indtil 8 Tons, 3 faeste Kraner til Løft af 5 Tons og 42 bevægelige, elektriske Kraner til Løft af indtil 8 Tons. Moderne Kornlosseapparater og moderne Fryserum. Vandforsyning ved Bolværk. Jernbane langs Kajerne

## FREDERIKSHAVN

Dydden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 m; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 m. Havnepenge pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sejlfartøjer, reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1911. Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsøring efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m<sup>3</sup>. Losning og Ladning foretages af Private efter faeste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Tærdokker indtil 95,7 Meters Længde, 2 Flydedokke med indtil 9000 Tons Bæreevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

## HELSINGØR

Dydden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. Havnepenge (pr. N.R.T.) er for udenbys, maskindrevne Fartøjer: 25 Øre for Indg. og 25 Øre for Udg., for alle andre udenbys Fartøjer: 20 Øre for Indg. og 20 Øre for Udg. Reducerede Afgifter for reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere samt proviantrende Skibe er fri. Lodsar ved Havnen og i Fyrskibet Lappegrunde. Faeste Takster. Bugsøring efter Aftale. Ballastpenge: 4 Øre pr. N.R.T., Ballast ca. 5 Kr. pr. m<sup>3</sup>. Vand: i Havnen 1,75 à 2,00 Kr., paa Reden 4,00, alt pr. m<sup>3</sup>. Losning og Ladning til faeste Takster. 2 af Svitzers Bjergningsdampere er stationeret i Havnen, 2 faeste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. Moderne Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt, 2 Tærdokker indtil 115 m Længde. Kraner til 80 T. Løfteevne.

## HORSENS

Vanddybde i Indsejllingsløbet og i Ny-Havn 6,90 m. Indsejllingsfarvandet vel afmærket, Havnen kan besjles ogsaa om Natten. Ingen Lodstvang. Havneafgift: Fartøjer med Maskinkraft pr. N.R.T. for saavel Indg. som for Udg. 15 og 25 Øre for henholdsvis inden- og udenbys Fartøjer, de tilsvarende Afgifter for Fartøjer uden Maskinkraft 10 og 20 Øre. Vand: 1,50 Kr. pr. m<sup>3</sup>, dog mindst 5 Kr. ialt. 2 faeste Kraner med henholdsvis 5 og 15 T. Løfteevne, 2 bevægelige Stykgodskraner med henholdsvis 1½ og 2½ T. Løfteevne samt 4 private Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Ophalingsbedding for mindre Fartøjer. Træskibsbyggeri og Motor- og Maskinfabrikker forefindes.

## NYBORG

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

## RUDKJØBING

Indsejllingsløbet Nord for Havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg.: Fartøjer forsynet med Maskinkraft over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 30 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 12 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lodstvang uden ved Bugsøring (se Lods.). Bugsøring faeste billige Takster. Vand til Skibbrug 3 Øre pr. R.-T., til Maskinbrug 2,50 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slanger benyttes. Losnings- og Lastningsomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibsmedie. Ophalingsbedding til Skibe indtil 375 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

## ESBJERG

Dybdere ved daglig Højvande: I det 200 m brede uddybede Løb over Graadysbarren er der i fuld Bredder 7,5 m og i Fyrlinien 8,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Sluse-tærskelen 5,6 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,6—8,8 m, i Fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,5 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Fløjtetønder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodstvang. Lodspenge efter Dybtgaaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m<sup>3</sup>. — Losning og Lastning: Losning og Lastning besørges af henværende Firmaer til faeste Priser. Ved Havnen 10 faeste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttetæde. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for Fartøjer paa indtil 500 Tons D.V. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

## FAABORG

Indsejllingsløbet 6,3 m. I Yderhavnen 6,3 m, i Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 30 Øre for Indg., 30 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodstvang. Vand: Dampkibe u. 800 R.T. 12 Kr., over 300 — 20 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 Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.



# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 39

FREDAG 4. OKTOBER 1946

53. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### SKIBSREDER A. P. MØLLER 70 AAR

Onsdag d. 2. Oktober passerede en af dansk Skibsfarts mest markante og fremtrædende Skikkelser, Skibsreder A. P. Møller, 70-Aars Milepælen, travlt optaget, ikke af at se tilbage over de svundne Aartier, men fremover mod de Tider, der venter forude med Genrejsningen af hans vidtspændende, af Krigen saa haardt ramte Virksomheder.

Skibsreder A. P. Møller fødtes d. 2. Oktober 1876 som Søn af Kaptajn P. Mærsk Møller og begyndte sin saa straalende Shippingkarriere i Tyskland og England, hvorefter han kom til Rusland i 1900, hvor han blev ansat hos Befragtnings- og Rederifirmaet Poul Mørch i St. Petersborg. I 1903 vendte han omsider hjem til Danmark igen og traadte ind i Firmaet C. K. Hansen, hvor han særlig var beskæftiget med Befragtningen af »Dannebrog«s Skibe. Det varede imidlertid ikke længe, før den unge Befragter »begyndte for sig selv«, og allerede mens han var ansat hos C. K. Hansen, startede han *D/S Svendborg* for i 1912 at gøre Skridtet fuldtud. Dette Aar traadte han nemlig ud af det gamle Firma og startede *Dampskibsselskabet af 1912*, og dermed var Vejen banet fremover mod den saa betydningsfulde Stilling, som Skibsreder A. P. Møller i Dag indtager indenfor dansk Skibsfart.

Den første Verdenskrig og Aarene, der fulgte efter, gav A. P. Møllers Virksomheder yderligere Vind i Sejlene, saa de velkonsoliderede og under en kyndig »Skipper«s Ledelse kunde styre Fremtiden i Møde paa fredelige Erobringstogter Kloden rundt, og over alle de syv Have trak hans Skibe efterhaanden deres hvide Kølvaandsstriber, Danmark til Gavn og Ære. Langsomt, men sikkert byggedes Virksomhederne op, og snart kunde A. P. Møller drage et nyt Felt, Tankskibsfarten, ind under dansk Skibsfarts Virkeomraade.

Ved den anden Verdenskrigs Begyndelse raadede denne Afdeling over en halv Snes moderne Motorskibe. Ogsaa et Linierederi, der navnlig sejlede paa Amerika, hørte med til denne Periodes Nyskabelser. Endelig maa nævnes Odense Staalskibsværft, der i 1918 blev grundlagt af A. P. Møller og udviklede sig til at være en af Byens største Virksomheder. Under Krigen har A. P. Møller, ligesom alle andre danske Skibsredere, haft betydelige Tab; men han er med hele sin Energi gaaet ind i Arbejdet for at genvinde de tabte Positioner.

A. P. Møller har taget levende Del i Organisationsarbejdet indenfor Skibsfarten; han er saaledes Medlem af Dansk Dampskibsrederiforenings Bestyrelse, og har repræsenteret Danmark ved et stort Antal internationale Kongresser. Ved Landmandsbankens Rekonstruktion i 1923, da Staten indskød den nye Aktiekapital paa 50 Mill. Kr., hvoraf Majoriteten nu er afhændet, overtog A. P. Møller efter Opfordring Posten som Formand for Bankraadet, en Stilling han uden Afbrydelser har beklædt siden.

De syv Decennier, der nu er svundet, er vel ikke gaaet umærkeligt hen over A. P. Møller, men de har ikke formaat at svække den flammende Ildhu, hvormed han altid har gaaet i Brechen for sine Tanker og Ideer, hvad enten det nu gjaldt Skibsfartens Tarv eller hans andet store Hjertebarn, den nationale Sags Triv-

sel. Kendt i vide Kredse baade herhjemme og i England er saaledes hans indtrængende Indlæg i »Times« for nogen Tid siden om Sydslesvig, hvor han med stor Kraft hævdede Danmarks ubestridelige Ret i dette for Landet saa livsvigtige Spørgsmaal.

I mere end en Menneskealder har Skibsreder A. P. Møller staaet i forreste Række blandt de danske Søens Mænd. Paa denne hans 70-Aars Dag maa man have Lov til at haabe, at dansk Skibsfart endnu i mange Aar maa kunne nyde godt af hans Fremsyn og Dygtighed. Vanskelige Tider ligger vel og venter forude, og ilde vilde det være for dansk Skibsfart — og dermed for Danmark selv — om ikke A. P. Møller kunde være med til at sætte Kursen, der skal følges.

### 60 AAR

Søndag d. 29. September kunde Direktør *Ollo Bjør-Sling*, Det østasiatiske Kompagni, fejre sin 60-Aars Fødselsdag.

Direktør Bjørling blev allerede i 1911 knyttet til Kompagniet og blev ti Aar senere, i 1921, Bestyrer af Bangkok-Filialen. Her lagde han sit Arbejde i seks Aar, samtidig med at han fungerede som dansk Generalkonsul. I 1927 vendte han tilbage til Danmark og blev Kontorchef og Prokurist ved Hovedkontoret i København for i 1937 at blive Medlem af Kompagniets Direktion, hvor han især har beskæftiget sig med Kompagniets Regnskabs-Afdeling, et Arbejde, der i Krigsaarene krævede en Indsigt og Vurderingsevne, som han fuldt ud har vist sig i Besiddelse af.

Siden 1937 har Direktør Bjørling været Siams Konsul i København.

### M.S. AFRICAN REEFER

Rederiet J. Lauritzens Motorskib *African Reefer*, som den 9. April 1940 befandt sig i Funchal paa Madeira, i Sommeren 1941 gik til Amerika og sejlede for U. S. A. indtil 14. Juni i Aar, er nu vendt tilbage til Danmark. Skibet førtes ved Hjemkomsten af Kaptajn S. Jacobsen, der sejlede det til Amerika i 1941, og som atter tog Kommandoen, da Skibet i Sommer førtes tilbage til dansk Havn. Kaptajn Jacobsen har under Krigen sejlet for den amerikanske Hær. Af Skibets Besætning har 2. Maskinmester Louis Poulsen og 3. Maskinmester Preuthen været borte under hele Krigen, idet de begge har sejlet med *American Reefer* under argentinsk Flag.

### »DANA« HJEM FRA SOMMERTOGTET

Havundersøgelsesskibet *Dana*, der føres af Kaptajn *Kaj Böhne*, er nu vendt hjem fra Sommertogtet. I Togtet har deltaget Laboratoriebestyrer, Dr. phil. Åge Vedel Tåning, Marinebiologen, Magister K. Berthelsen, Hydrografen, Magister Jens Smed og Magister Grøntved. Togtet gik først til Nordsøen, hvor Forholdene var meget vanskelige paa Grund af Minerne, og derfra til Færøerne, hvor Minerne ogsaa laa i Vejen. Derfor fortsatte *Dana* til Island med den særlige Opgave at undersøge Fiskebestanden i Faxebugten paa Vestkysten, og Resultaterne af disse Undersøgelser vil nu blive forelagt de interesserede Lande med Forslag om en eventuel Fredning til Ophjælpning af Fiskebestanden.

## ILDFESTEN I HAVNEN

Den store, straalende Ildfest i Københavns Havn, som Foreningen Frihedskampens Venner havde arrangeret paa Kongens Fødselsdag til Fordel for Oprettelsen af en Mindehave for de omkomne Søfolk, indledes ved 19-Tiden med en omfattende Illumination, bl. a. i Form af Projektørlys, og allerede fra tidlig paa Aftenen var Københavnerne strømmet til Havnen i store Skarer. Ved 19,30-Tiden defilerede et flydende Fakkeltog af Roklubbernes Baade med Fakler forbi, samtidig med at der fra Havnens Bugserbaade afbrændtes Rødlys.

Senere nedkastede Flyvere et Fyrværkeri i røde og hvide Farver. Aftenens Clou blev et kæmpemæssigt »Luftbombardement«, der ved 20,30-Tiden opsendtes fra to i Havnen opankrede Skibe. Under hele Festen underholdtes Publikum af Marineforeningens Drengorkester, og der sluttedes af med en Kanonsalut fra Batteriet »Sixtus«.

Efter »Luftbombardementet« gjorde Aalborgbaaden »Aalborghus« et dybt og betagende Indtryk paa Tilskuerne. Det store, smukke Skib var illumineret fra Dæk til Master og lignede, da det stod Havnen ud, et Eventyrskib.

Festen gav efter de foreløbige Beregninger et Overskud paa 40.000 Kr.

## FARTEN PAA FREDERIKSHAVN

Ruten København—Frederikshavn—Oslo blev indstillet d. 30. September, idet *Frederikshavn*, der hidtil har besejlet denne Rute, skal indsættes som Afløsningsskib paa Selskabets Aalborg- og Aarhus-Ruter. I Stedet vil D.F.D.S. i Vintermaanederne indsætte en Paket til at gaa i Fart mellem København og Frederikshavn.

Frederikshavn—Gøteborg med *Kronprinsessan Ingrid* ophørte ligeledes Mandag d. 30. September, hvorefter samtlige Ruter mellem Norge og Sverige til Havnene i Hirtshals og Frederikshavn er indstillet i hvert Fald indtil videre, idet der fra norsk Side er Planer fremme om at sætte m.s. *Peter Wessel* i Fart igen, naar Vintersæsonen begynder i Norge.

## SKOLESKIBET »DANMARK«

Skoleskibet *Danmark* ankom d. 26. Sept. til Southampton. Det var ventet allerede den 21. September, men er blevet forsinket paa Grund af den sidste Tids haarde Vejr over Nordsøen. Alt vel ombord.

## DE FYNske HAVNETAKSTER

De fynske Havneudvalg har paa et Møde drøftet Havnetaksterne og foretaget Indstilling angaaende de nye Takster med Henblik paa Havnesammenslutningens Repræsentantskabsmøde i Fredericia i næste Maaned. Der foreslaas ikke væsentlige Ændringer i Taksterne.

## KABELDAMPEREN »MONARCH«

Mandag d. 30. September aflagde det store, nye, engelske Kabelskib *Monarch* en kort Visit i København i Forbindelse med den engelske Postministers Besøg i Landet. *Monarch*, der blev færdigbygget i 1945, er med sine 8050 Br. Tons Verdens største Kabelskib, og er naturligvis udstyret med alle de mest moderne Navigationsinstrumenter som Radar, Ekko-lod m. m., ligesom alt det telegraftekniske Materiel er tiptop moderne. Skibet kan medføre 2500 Sømil Kabler eller nok til at lægge et Dybvandskabel mellem England og Amerika i eet Stræk.

Skibet har en Besætning paa ialt 170 Mand, hvoraf 27 er uddannede Ekspertter i Oceanografi. Beboelsen baade for Officerer og Mandskab er meget komfortabel.

## ATLANTERHAVSFARTEN

De Forenede Stater genoptager nu Atlanterhavsfarten, idet s.s. *America* d. 17. Oktober afaar paa sin første Rejse efter Krigen fra U.S.A. til Europa. Skibet, der blev bygget i 1940, kan tage 1050 Passagerer. Billetpriserne opgives at blive 325 Dollars paa Første Klasse, 210 Dollars paa Anden Klasse og 160 Dollars paa Tredie Klasse. s.s. *America* skal gaa paa Ruten New York, Southampton, Le Havre.

Atlanterhavsfarten ad Søvejen nærmer sig altsaa efterhaanden Førkrigsstandarden, hvad Antal af Ruter angaar, men en ny Faktor i denne Fart, Lufttrafikken, er jo kommet til i Mellemtiden, og om dennes Udsigter og Fremtidsplaner redegjorde Direktør Per A. Norlin fra Stockholm forleden Dag udførligt i et Foredrag paa Det niende nordiske Handelsmøde i København, hvori han bl. a. angaaende Lufttrafikken over Atlanten udtalte, at den selvsagt maatte blive dyrere end Lufttrafik over Land. Ved International Air Transport Associations Konference i Juni i Aar beregnede man, udtalte Taleren, at der til Vinter skulde udføres 84 ugentlige Dobbeltture over Atlanterhavet, d. v. s. i Gennemsnit en Maskine hver anden Time. Ved 60 pCt. Udnyttelse af Lastrummet laa de forskellige Selskabers Omkostninger mellem 24 og 27,5 Øre pr. Passager-Kilometer. Driftsudgifterne fordelte sig med 21 pCt. til Besætning, Brændsel, Olie, Forsikringer og Personale-Uddannelse, 10 pCt. til Markorganisation, 20 pCt. til Vedligeholdelse, 6 pCt. til Passenger-Service, 6 pCt. til Administration, 14 pCt. til Afskrivinger, 6 pCt. til Annoncering og 3 pCt. til Forrentning. Udfra disse Beregninger fastsattes Prisen for den kommende Vinter til 9,5 Cents pr. Passager-Mile eller for Rejsen København—New York 386 Dollars imod nu 428 Dollars, svarende til henholdsvis 1866 og 2080 danske Kroner. Der kan ventes yderligere en ringe Sænkning af disse Takster, naar nye Maskiner indsættes, og Organisationsapparatet kommer bedre i Orden, men Taksterne for Atlantflyvning vil altid ligge væsentlig højere end for Flyvning over det europæiske eller det amerikanske Fastland.

Er der nu Trafik nok til en Flyvning over Atlanterhavet hver anden Time? Det lader til det. Man maa bestille sin Billet en Maaned eller to i Forvejen. En amerikansk Beregning gaa ud paa, at Luftfarten overtager 60 pCt. af Passagererne fra Skibenes 1. Kl. og »Cabin class«, 40 pCt. fra Turistklassen og 10 pCt. fra 3. Klasse, og at den nyskabte Trafik kan vurderes til 25 pCt. i Aar og 60 pCt. i 1955 — og disse Beregninger har vist sig at være yderst pessimistiske. Der synes ikke at være Grund til at tro, at Lufttrafikken over Atlanterhavet i nævneværdig Grad vil skade Søfartens Passagertrafik, men at Luftfarten har skabt en helt ny Trafik. Forudsætningerne for en god Post- og Godstrafik over Atlanterhavet er ogsaa gode.

## SKIBSFARTENS OMKOSTNINGER

Ved den fornylig i London afholdte Generalforsamling i det kendte Rederi Furness, Withy and Co. Ltd. udtalte Sir Earnest Murrant bl. a., at Skibsbygningspriserne i Øjeblikket ligger mere end 100 pCt. over Førkrigniveaue. »For at illustrere dette,« udtalte Sir Earnest, »kan jeg nævne, at vi nylig tilbød et herværende Skibsværft 100 pCt. mere for Bygningen af et Søsterskib til et Skib, vi fik bygget i 1938, men Værftet nægtede at bygge til den Pris. Dette betyder altsaa, at Værftet maa have en Basispris mere end dobbelt saa høj som Slutprisen for det i 1938 byggede Skib, og selv paa dette Grundlag maa den krævede Basispris være afhængig af hver eventuel Stigning i Omkostningerne mellem Kontraktens Dato og Leveringsdagen. I et andet Tilfælde,« fortsatte Sir Earnest, »bliver Afleveringen af en Nybygning mindst seks Maaneder forsinket, og Prisen kommer til at

## Ugens Fragtberetning.

Forholdene paa Fragtmarkedet har ikke været underkastet større Ændringer i den forløbne Uge. Paa de oversøiske Markeder er der stadig meget store Kvantiteter Korn, Kul, Foderstoffer o. s. v., der skal transporteres over Havet, og disse store Transporter lægger Beslag paa al disponibel Tonnage.

I transatlantisk Fart er det stadig Kulafskibningerne fra Northern Range til de kendte europæiske Destinationer, der er dominerende. Kul fra Hampton Roads til Belgien er sluttet til \$10, til Rotterdam er der sluttet til \$9.90, til Bordeaux/Dunkirk range til \$11.05 og til Vestitalien til \$12.70. Til Danmark er der ligeledes sluttet adskillige amerikanske Baade til \$11.16, d. v. s. 10 pCt. under W. S. A.-Raten. Net-Forretning fra Northern Range til Portugal og et Par Havne i Nordafrika noteres uforandret 29 Cts. pr. Cbft. bale, og for lignende Forretning fra Sheet Harbour og Halifax til Bordeaux/Dunkirk range betales 25, maaske 26 Cts. Fra St. Lawrence er der sluttet store Kvantiteter Korn til UK. til Ministry Rates. Montreal/Holland har betalt \$10.95 for heavy grain med hurtig Losning, og for en mindre Last tung Havre er der betalt \$14. I Kulfarten fra Nord- til Sydamerika er der sluttet et betydeligt Antal Skibe. Af sidste Slutninger skal nævnes Hampton Roads/Buenos Aires til \$11.50, Hampton Roads/Rio Grande do Sul til \$13 og Baltimore eller Philadelphia til Rio de Janeiro til \$11.50. Fra Golfen noteres Svovl til Buenos Aires til \$14. Sukker fra Cuba til UK. er sluttet til 74/- for stor Tonnage.

River Plate-Markedet har været ret aktivt i den forløbne Uge. Der er sluttet ikke saa faa Skibe til saavel norske, danske som svenske Destinationer. Nordmændene har faaet norsk Tonnage til UMA-Raten, hvorimod de for udenlandsk Tonnage synes at være villige til at betale lidt mere. Til Danmark er der ligeledes sluttet til UMA-Raten, hvorimod Svenskerne

har betalt \$21 for September-Afskibning og \$22 for Oktober-Lastning. Buenos Aires/Rotterdam eller Antwerpen meldes sluttet til 85/-, hvorimod der for fransk Regning nu ikke indikeres mere end \$16 til Bordeaux/Dunkirk range. Fra Brasilien er sluttet adskillige Laster Pine lumber for UNRRA's Regning til Middelhavet til særdeles gode Rater. Fra Porto Alegre eller San Francisco do Sul til Antwerpen noteres \$78 pr. Std.

Fra Pacific-Kysten noteres stadig forskellige Lumber-Laster fra British Columbia til saavel Australien som til Sydafrika til uforandrede Rater, men ellers er der ikke mange Ordre i dette Marked.

Østens og Indiens Markeder er uden større Interesse. Fra Sydafrika slutes stadig Malm til Northern Range til \$8.50. Fra Madagascar og Réunion til Marseille søges en stor Baad for Sukker til 85/- paa fio. terms.

Fra Middelhavet er der stadig meget stort Aftræk af Tonnage til stort set uforandrede Rater. Af sidste Slutninger skal nævnes Salt fra Port Said eller Alexandria til 1 Havn Vestnorge til 53/6d. fio., Malm Huelva/Glasgow 35/-, Fosfat Sfax/Hamburg 38/6d.

Fra Østersøen er Efterspørgslen stadig tilfredsstillende. For engelsk Regning noteres adskillige Propslaster, men for ikke engelsk Tonnage synes de tilbudte Rater ikke at være attraktive nok. Malmraterne fra Luleå og Oxelösund til UK. er uforandrede. Der slutes stadig adskillige Skibe for Kul og Koks fra UK. og tyske Nordsehavne til Danmark med uforandrede Rater.

Efterspørgslen efter Tonnage paa Timecharter er stadig meget betydelig. Norsk Motorskib ca. 8300 Ts. ca. 10 Mil er sluttet for 2—3 Maaneder transatlantisk Fart til \$5.75, og for en mindre og noget hurtigere Baad indikeres \$6 for transatlantisk Rundtur. 9500 Tonner ca. 10 Mil er fremme til \$6 for 6 Maaneder.

ligge ca. 125 pCt. over Prisen i 1939. Det samme Forhold gør sig gældende, naar der er Tale om Reparationer.«

»Jeg kan nævne andre Eksempler paa Stigninger i Skibsfartens Omkostninger,« udtalte Taleren videre. »Bunkerpriserne er saaledes gaaet op med mindst 125 pCt., hvis man tager Gennemsnittet af Priserne her i Landet og i Udlandet. Lastningsomkostningerne er gennemsnitligt steget med 100—150 pCt., og lignende Stigninger møder vi, forskellige i forskellige Lande, naar der er Tale om Proviant, Udrustning o. s. v. I mange Henseender er den almindelige Pristendens indenfor Skibsfarten i stadig Stigning.«

### DEN SVENSKKE MINESTRYGNING EFTER KRIGEN AFSLUTTET

Den svenske Ministrygning efter Krigen er i disse Dage afsluttet. Den strøgne Overflade udgør 52.600 Kvadratkilometer, idet der ved Beregningen er taget Hensyn til, at nogle Omraader er besejlet flere Gange.

Over 100 Skibe har deltaget, og alene i Sommer har de tilbagelagt 250.000 Sømil eller 11 Gange rundt om Jorden.

### DEN SVENSKKE HANDELSFLAADE

I August Maaned er der paa svenske Værfter bygget 8 Motorskibe paa ialt 11.705 Br. Tons til den svenske Handelsflaade, medens 1 Motorskib paa 2831 Br. Tons er blevet købt i Udlandet. 1 Motorskib paa 129 Br. Tons er forlist, medens 1 Dampskib paa 170 Br. Tons, 1 Motorskib paa 6307 Br. Tons og 4 Sejlskibe paa 453 Br. Tons er blevet solgt til Udlandet.

Handelsflaaden er saaledes blevet forøget med 9 Motorskibe paa ialt 14.536 Br. Tons i Løbet af August, medens Afgangen beløber sig til 1 Dampskib paa 170 Br. Tons, 2 Motorskibe paa ialt 6436 Br. Tons samt 4 Sejlskibe paa 453 Br. Tons.

Nettoreultatet blev altsaa, at Dampskibenes Antal formindskedes med 1, Motorskibenes Antal forøgedes med 7 og Sejlskibenes Antal formindskedes med 4. Ved Maanedens Udgang bestod den svenske Handelsflaade da af 672 Dampskibe med ialt 560.943 Br. Tons, 601 Motorskibe med ialt 1.056.862 Br. Tons, 787 Motorsejlere med 77.869 Br. Tons samt 1 Sejlskib med 34 Br. Tons eller ialt 2061 Skibe med 1.695.708 Br. Tons.

### GENOPBYGNINGEN AF DEN NORSKE HANDELSFLAADE

Norges Handels- og Sjøfartstidende har paa Grundlag af Oplysninger fra Norsk Veritas ladet udarbejde en Opgørelse over den norske Handelsflaades Tilvækst i de nu forløbne syv Maaneder af Aaret 1946. Det viser sig, at der er tilkommet 84 Skibe paa tilsammen lidt over 93,000 Brutto Tons, medens der har været en Afgang paa omkring en Snes Skibe paa tilsammen ca. 45.000 Tons. Der har saaledes været en Nettotilgang paa ca. 63 Skibe med ca. 48,000 Tons.

Afgangen bestaar hovedsageligt af Skibe, der er solgt til Udlandet, saaledes er syv Skibe paa 15,000 Tons solgt til Kina. Af de tilkomne Skibe er 56 paa tilsammen ca. 68,000 Tons nyere Skibe bygget efter 1940. Tankflaaden er blevet forøget med 19 Skibe paa ca. 45,000 Tons, hvoraf 12 er Motorskibe paa

lidt over 5,000 Tons medens 7 er Dampskibe paa ca. 40,000 Tons. De 12 Motortankskibe bestaar af mindre Skibe paa fra 200 til 700 Tons, de fleste paa 400—450. Der er tilkommet 23 Lastdampskibe paa ca. 25,000 Tons, 14 Fiskerfartøjer paa lidt over 2,000 Tons og 6 tidligere engelske Marineskibe paa 2,300 Tons, væsentligt 400 Tons Landgangsfartøjer.

Af de 84 Skibe, der er blevet tilført Handelsflaaden i de første syv Maaneder, er kun 18 over 1,000 Tons Brutto. Størsteparten bestaar altsaa af mindre Skibe, men næste Aar vil Forholdet blive et andet, idet Landet da kan vente at faa en stor Del af de større Skibe, der nu er under Bygning for norsk Regning.

#### NORSK REDERI-UDBYTTE

Vilhelm Torkildsens Rederi i Bergen har besluttet at udbetale 8 pCt. i Udbytte for hvert af Aarene 1940—45, hvilket er det højeste Udbytte, Loven tillader. Fra 1. Oktober udbetales 8 pCt. i Udbytte for 1940. Udbyttet for Aarene 1941—45 vil kunne udbetales med 6 Maaneders Mellemrum.

### FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

#### Radar-Anlægget hjalp »Kronprins Frederik« rettidig i Havn

Trods stærk Taage over Vesterhavet kom Englandsbaaden *Kronprins Frederik* forleden til Esbjerg Havn til planmæssig Tid. Skibet kunde ved Hjælp af det nyligt installerede Radar-Anlæg navigeres ind til Kajen i Esbjerg Havn, uden Skruen een eneste Gang havde været stoppet.

#### »Ebbas Forlis

Ved Retten i Gøteborg er der afsagt Kendelse i Sagen angaaende den danske Motorsejler *Ebbas Forlis* i November forrige Aar. Den danske Motorsejler blev paasejlet af en drivende svensk Motorsejler og kastet op paa et Skær, hvorefter den sank. Af den 4 Mand store Besætning blev kun een reddet.

Føreren af den svenske Motorsejler blev fundet ansvarlig for Ulykken, idet han ikke havde fortøjet sit Skib forsvarligt, og han dømtes til at belale 30 Dagbøder à 4 Kr. Hans Rederi dømtes til at betale det danske Rederi 550,000 Kr. eller i svensk Mønt 370,950 Kr. Ligesom det skal udrede Sagens Omkostninger.

#### En alvorlig Dom

Sætteskipper Egon Frede Hansen er ved Kriminalretten i Odense idømt en Bøde paa 1000 Kr., subsidiært 30 Dages Hæfte for Overtrædelse af Søloven. Den 5. Januar 1944 afsejlede han fra Odense til Frederiksværk med Motorskonnerten *Arre*, skønt den var saa overlastet og Lasten saa daarligt stuvel, at Rejsen var livsfarlig for de ombordværende. Skibet kæntruede da ogsaa ud for Hesselø. Paa en senere Rejse fra Lybæk til Odense forliste Skibet ud for Fehmern, ogsaa paa Grund af Overlastning.

#### Fra svenske Værfter

Torsdag den 26. Sept. søsattes ved Kockums Værft et 4,200 Tons Lastmotorskib til Rederi AB Gylfe i Helsingborg. Skibet, der i Daaben fik Navnet *Joh. Gorthon*, har følgende Hoveddimensioner: Længde 365', Bredde 53', Dybde til Hoveddæk 25' 3". Dybgaende fuldt lastet 23' 5". Det er af Shellerdækttypen og er bestemt til Køle- og Fryselast. Alle Lastrummene er isolerede og delt i otte fra hverandre adskilte Afdelinger, der hver kan holde sin bestemte Temperatur. Til Lastning og Losning findes 9 elektr. Spil og 2 elektr. Dækskraner. Aptereringen omfatter foruden Beboelse for Officerer og Besætning Kamre til 12 Passagerer. Heraf er to Luksussuiter med Salon og Sovkahyt, hver til 2 Passagerer, samt 8 Enmandskamre. Alle Passagerkamrene har sit Badeværelse, ligesom der findes Spisesalon, Rygesalon og Bar til Passagererne. Hovedmaskineriet bestaar af en 8-cylindret, dobbeltvirkende, 2-Taktis Kockum-Man Dieselmotor, der udvikler 5,500 IHK. Farten fuldt lastet bliver 17½ Knob.

#### Ændringer i Skibsregisteret

Sømandshøjskolen, Svendborg. Bestyrelsen: A. H. E. Cortsen er afgaaet ved Døden.

A/S N. C. Monberg, København. Bestyrelsen. Udtraadt: H. H. M. Bruun og K. Nielsen. Tiltraadt: Civilingeniør Jørgen Saxild, Gentofte.

A/S Motortramp, Kalvehave Kommune. Bestyrelsen: H. Hartmann er afgaaet ved Døden. Tiltraadt: Grosserer Godfred Birkedal Hartmann, København.

A/S Det Østasiatiske Kompagni, København. Bestyrelsen: P. F. Greve Ahlfeldt Laurvig er afgaaet ved Døden.

A/S Dampskibsselskabet Øresund, København. Bestyrelsen. Udtraadt: C. H. Neergaard. Indtraadt: Søfartschef Hans Jensen Bager, København.

A/S Dampskibsselskabet Øresund, København, er Ejer af s.s. *Helsingborg* af København (OXBQ). Brutto- og Netto-Tonnage henholdsvis 645 og 289 Tons.

Dampskibsselskabet Norden A/S, København, er Ejer af nybygget Motorskib *Norden* af København (OXBE). Brutto- og Netto-Tonnage henholdsvis 4,685 og 2,734 Tons.

s.s. *Koldinghus* af København (OYFD). Skibets Hjemsted er nu Vejle.

s.s. *Ydun* af Aalborg (OZDD). Skibets Hjemsted er nu Horsens.

s.s. *Limfjorden* af Thisted (OXJE). Skibets Hjemsted er nu Randers.

Brutto- og Netto-Tonnagen for Fuldskib med Hjælpe-motor *Danmark* af København (OXDK) er nu henholdsvis 778 og 551 Tons.

#### Ændringer i Aktieselskabsregisteret

»Dampskibsselskabet Orient, Aktieselskab«, af København. A. F. M. Evers er udtraadt af, og Prokurist Holger Jensen, Hjortevangen 7, Charlottenlund, er indtraadt i Bestyrelsen.

»Det Danske Petroleums Aktieselskab« af København. Højesteretssagfører Viggo Carstensen, Frederiksholms Kanal 20, København, er indtraadt i Bestyrelsen. Den K. Lorentzen meddelte Prokura er tilbagekaldt.

#### Bog anmeldelse

*Knud Andersen: TORDNENDE RØG. Roman fra Afrika. (Gyldendal). Pris: 9,50 Kr.*

Det er et stort Værk, der bliver til under Knud Andersens Hænder i disse Aar. Da Danmark blev frit, kunde han udsende Romanen »Den blinde Ørn«, der skildrer Kampen mellem Dansk og Tysk, og hvorom Pressen bl. a. skrev: »Knud Andersen, Havets Digter, har med dette Værk, som ogsaa har Hav og Havnebyer som Milieu, placeret sig midt i dansk Litteratur som en alsidig Menneskeforfatter med en fortryllende fabulerende Fantasi, der skaber Skikkelser saa levende og rige, at vi forelsker os i dem.« Og nu følger et nyt Afsnit af Frejdig Sønderhavs hændelsesrige og brogede Odysse.

Allerede den »Den blinde Ørn« viste, at Frejdig Sønderhav var en 100 pCt. Mand. Han folder sig fuldt ud i »Tordnende Røg«. Forfatteren tegner ham i hel Figur: sund og snarraadig, ligevægtig og munter. Han oplever en stor Kærlighed, da han møder en ung Englænderinde, og ny Flugt kommer der over Romanen, da Frejdig i portugisisk Østafrika er blevet Kaptajn paa en Floddamp, der fører Materialer ind i Landet til Imperiebyggeren og Eventyreren Cecil Rhodes' Jernbaneforetagender. Titlen har Bogen fra de store Victoria-Vandfald i Centralafrika, der af de Indfødte kaldes »Tordnende Røg«. Der optræder flere historiske Personligheder i Bogen, bl. a. Cecil Rhodes og Winston Churchill.

»Tordnende Røg« er en Roman, som er ødselt rig paa Stof. Her er hvide og sorte Skæbner, Tropernes kogende Nat, Elskov, Springflod, Malaria, Forsøg paa Mord og meget andet. Romanen bekræfter fremdeles, hvad der ved en anden Lejlighed blev sagt om Knud Andersen: Han har Humor og Forstaaelse af Mennesker; han kan fortælle.

## PERSONALIA

#### 75 Aar

Tidl. Fører i D.F.D.S., Kaptajn J. C. Jensen fylder den 6. Oktober 75 Aar. Kaptajn Jensen, der pensioneredes 1936, var sidst Fører af s.s. *Primula* og er nu bosiddende i Esbjerg.

#### 60 Aar

Den 6. Oktober fylder Fører i D/S »Dannebrog«, Kaptajn B. D. Larsen 60 Aar. Kaptajn Larsen, der var Fører af s.s. *Lilleborg*, forlod Søen den 1. Oktober.

#### Ny Skibsmægler

Under 26. September 1946 har Ministeriet for Handel, Industri og Søfart for Tiden indtil 1. Juli 1947 konstitueret Finn Torp som Skibsmægler i Randers.

## J. MARTENSEN Skibsværft & Maskinfabrik

Tlf. 1085

Sønderborg

Tlf. 1085

Reparationer og Ombygninger udføres.

Skibasmedie . Maskinværksted

Snedkeri . Kedelrensning

Allt Arbejde udføres hurtigt og godt af Fagfolk.

## Positionliste pr. 1. Oktbr. 1946

### Dania

*Cyrl* ank. Kbhvn. 1.10., derefter Danzig/Gdynia/Danmark. — *Tovelil* ligger i Mantyluoto, laster til Ghent.

### Dannebrog

*Dansborg* ank. Kbhvn. 29.9., derefter La Plata/Danmark. — *Ellensborg* ank. Kbhvn. 1.10., derefter Vejle/Kbhvn. — *Frederiksborg* ank. Frederikshavn 17.9., Dok. — *Lilleborg* pass. Sandhammeren 28.9. til Hamburg. — *Nordborg* ank. Barrow in/F. 29.9., derefter Santander/Cardiff. — *Silkeborg* ank. Kbhvn. 27.8., Dok. — *Skodsborg* pass. Kbhvn. 30.9. til Luleå. — *Søborg* ank. Frederikshavn 27.6., Dok. — *Taarborg* afg. Santander 28.9. til Cardiff. — *Uranienborg* ank. Helsingør 31.8., Dok. — *Ørneborg* ank. Odense 27.9., derefter Luleå/Hamburg.

### De forenede Kulimportører

*Cimbria* ank. Cardiff 5.10. — *Concordia* afg. Ardrossan 5.10. — *Dania* ank. Middlesbrough 6.10. — *Hafnia* ank. Emden 7.10. — *Scandia* afg. Aalborg 4.10.

### Det Dansk-Franske D/S.

*Blekinge* ank. Luleå 30.9. — *Bornholm* ank. Douala 16.9. — *Halland* afg. Odense 2.10. — *Skaane* ank. Svendborg 21.7. (Værfst). — *Slesvig* ank. Hull 7.9.

### Det Danske Kulkompagni

*Ivan Kondrup* ank. Ghent 27.9. — *Wm. Th. Malling* afg. Kbhvn. 1.10.

### D. F. D. S.

*Alabama* afg. Nr. Sundby 27.8. til Porto Alegre, afg. Inningham 3.9., ventes ank. Porto Alegre ca. 2.10. — *Alexandra* fra Kbhvn. 1.10., fra Odense 3.10., fra Aarhus 4.10., fra Aalborg 5.10 til Leith/Hull. — *Argentina* afg. Kbhvn. 23.9. via Las Palmas for Oliefyldning til Porto Alegre, forv. ank. Las Palmas 2.10. — *Bolivia* ank. New York 28.9., derfra til Hampton Roads Chester New York/Oslo og Kbhvn. — *Brasilien* ank. Limassol 29.9., derfra ca. 3.10. til Danmark via Oran. — *California* afg. Kbhvn. 1.10. via Las Palmas for Oliefyldning til Porto Alegre. — *Delaware* ank. Porto Alegre 29.9., derfra til Rio Grande, San Francisco og Santos. — *Egholm* ank. Antwerpen 1.10., derfra forv. 4.-5.10. via Lissabon til Middelhavet. — *Florida* afg. Kbhvn. 30.9. til London, derfra ca. 7.10. til Kbhvn. — *Frigga* ank. Kbhvn. 24.9. — *Garonne* i Fart Kbhvn.-Østnorge-Kbhvn., afg. Hurum 30.9. til Kolding og Kbhvn., skal i Dok i Helsingør. — *Halfdan* afg. Methil ca. 27.9. til Manchester, derfra ca. 9.10. til Kbhvn./Aarhus, forv. ank. Runcorn 1.10. — *Harald* afg. Kbhvn. ca. 5.10. til Bristol Kanalen/Liverpool/Kbhvn. — *Hebe* ank. Kbhvn. 25.9. fra Leningrad. — *Hindsholm* ank. Middelhavet 30.9., afg. ca. 2.10. til Odense og Kbhvn. — *Hjortholm* afg. Livorno 30.9. til Neapel, Messina, Catania, Algiers og Barcelona. — *Ivar* ank. Alexandria 24.9., derfra til Limassol, Famagusta, Antwerpen og Danmark. — *J. C. Jacobsen* ank. Kbhvn. 10.9., fra Kbhvn. ca. 2.10. til Østnorge/Kbhvn. — *Katholm* ank. Kbhvn. 24.9., fra Kbhvn. ca. 2.10. til Rotterdam/Antwerpen, fra Antwerpen ca. 11.10. til Kbhvn./Aarhus/Randers/Aalborg. — *Kentucky* afg. Swansea 30.9. til Liverpool, derfra ca. 10.10. til Kbhvn./Randers. — *Knud* afg. Middelfart c. 1.10. til Kbhvn. — *Louisiana* ank. Esbjerg 28.9., derfra ca. 3.10. via Las Palmas for Oliefyldning til Porto Alegre. — *Maine* afg. New York 27.9. til Kbhvn., Gdansk og Oslo. — *Margrethe* afg. London ca. 1.10. til Kbhvn. — *Marocco* ank. Marseille 1.10., derfra til Genua, Neapel og Spanien. — *Paraguay* ank. Kbhvn. 18.9., afg. ca. 7.10. til New York. — *Rota* ank. Grimsby 29.9., derfra til Newcastle, ca. 3.10. til Kbhvn. — *Skjold* afg. Esbjerg 28.9. til London, derfra ca. 3.10. til Kbhvn. — *Svanholm* afg. fra Kbhvn. ca. 1.10. til London, derfra ca. 10.10. til Kbhvn. — *Taarholm* afg. Kbhvn. ca. 1.10. til Manchester/Danmark via Methil for Bunkers. — *Texas* afg. Lissabon 27.9. til Alexandria, Palæstina, Beirut og Cypren, ventes ank. til Alexandria ca. 5.10. — *Thyra* afg. Kbhvn. 29.9. til Leningrad/Kbhvn. — *Tomsk* afg. Rotterdam 30.9. til Kbhvn., fra Kbhvn. ca. 8.10. til

Antwerpen, fra Antwerpen ca. 17.10. til Esbjerg/Kbhvn./Odense. — *Trondhjem* ank. Hull 1.10. fra Aalborg. — *Tula* ank. Antwerpen 29.9., afg. ca. 5.10. til Kbhvn. og Horsens. — *Uruguay* ank. Bahia 30.9., afg. forv. 1.10. via Las Palmas for Oliefyldning til Kbhvn. — *Virginia* forv. ank. Rio Grande 30.9., derfra til San Francisco-Madeira Kbhvn.

### J. Lauritzen

*Indian Reefer* ank. Rio de Janeiro 27.9., afg. ca. 1.10. til Antwerpen. — *Argentinean Reefer* ank. Rio de Janeiro ca. 2.10., laster til Buenos Aires. — *Egyptian Reefer* reparerer Aalborg. — *African Reefer* reparerer Aalborg. — *Karla Dan* ank. Valparaiso 29.9., *Lotta Dan* pass. Panamakanalen 30.9. paa Vej til New York. — *Laila Dan* afg. San Antonio 29.9. til New York. — *Jutta Dan* afg. New York ca. 1.-2.10. til Chile. — *Selma Dan* afg. New York 29.9. til Chile. — *Randa* pass. Panamakanalen 25.9. paa Vej til New York. — *Linda Dan* afg. New York 25.9. til Ecuador. — *Ulla* afg. Esbjerg ca. 1.10. til Oslo. — *Laura Dan* reparerer Svendborg. — *Maria Dan* afg. Philadelphia 29.9. til Halifax for Ordre. — *Jelva Lau* ank. Methil 30.9., afg. 3.-4.10. til Kbhvn. — *Lilian* afg. Råfsø 23.9. til Belfast. — *Anna Lau* ank. Rostock 30.9., laster til Vejle. — *Inger Lau* afg. Hamptonroads 24.9. til Ivigtut. — *Nerma Lau* afg. Kotka 30.9. til Themsen. — *Katja Lau* ank. Amsterdam 26.9., derefter Emden/Danmark. — *Hedda Lau* ank. Horsens 30.9., laster til Kbhvn. — *Nancy Lau* ank. Polen 30.9., laster til Vestfinland. — *Ninna Lau* afg. Polen ca. 1.10. til Kolding.

### Jutlandia

*Jens Toft* afg. Oxelösund 1.10. — *Karen Toft* forv. ank. Hamburg 2.10.

### Motortramp

*Stensby* pass. Gibraltar 17.9. paa Vej til La Plata/Danmark, forv. ank. Danmark primo Dec. — *Tureby* forv. afg. New York 5.10. til Frankrig. — *Vedby* forv. afg. Hamburg 28.-30.9. til Emden/Danmark, forv. ank. Danmark ca. 8.10.

### Myren

*Asbjørn* pass. St. Vincent 22.9. — *Astrid* afg. Esbjerg 1.10. — *Birthe* afg. Hamburg 29.9. — *Chr. Sass* forv. ank. Kbhvn. 4.-5.10. — *Clara* ank. Aabenraa 1.10. — *Stal* afg. Piræus 27.9.

### Navitas

*Navitas due* Luleå 3.10., derefter Hamburg/Emden/Danmark.

### Norden

*Norden* afg. Charleston 26.9. til Danmark. — *Nordfarer* afg. Marseille 26.9. til New York. — *Nordkap* ank. Aarhus 1.10. — *Nordkyn* afg. Norfolk 24.9. til Kbhvn. — *Nordpol* ank. Nakskov 25.9. (Værfstl).

### Orient

*Astoria* ank. Buenos Aires 15.9. — *Westralia* pass. Dunnet Head 1.10. til Amerika.

### Vendila

*Svend Pii* afg. Luleå 30.9. — *P. N. Dam* ank. Helsingør 12.9. — *E. M. Dalgas* ank. Frederikshavn 31.8.

### Ø. K.

*Annam* afg. Fremantle 12.9. til Aden. — *Asia* ank. Genoa 30.9. — *Erria* afg. Southampton 27.9. til St. Thomas. — *Falstria* pass. Lindesnæs 1.10. til New York. — *Fionia* ank. Colombo 30.9. — *India pass.* Pentland Firth 30.9. til Göteborg. — *Java* ank. Shanghai 28.9. — *Jutlandia* afg. New York 24.9. til Kbhvn. — *Kina* ank. Manila 27.9. — *Korea* ank. Long Beach 3.9. — *Lalandia* ank. Melbourne 23.9. — *Malacca* afg. Kbhvn. 1.10. til Oslo. — *Manchuria* ank. Cebu 29.9. — *Meonia* ank. Rotterdam 1.10. — *Mongolia* pass. Cape Guardafui 1.10. til Singapore. — *Norden* afg. Charleston 26.9. til Aarhus. — *Selandia* pass. Gibraltar 27.9. til London.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER FREDAG OG KOSTER I ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
**ABONNEMENT KR. 5,00 PR. KVARTAL** **AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K**

Abonnement

Udlandet Kr. 24,00 pr. Aar

Redaktør:

KAY JUNGEBSEN

Telefon "Central 17030

samt paa alle Postkontorer

# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

## ODENSE STAALSKIBSVÆRFT A/s

(Odense Steel Shipyard Ltd. A/s.)

TELEGR. STAALVÆRFT

TELF. ODENSE 1859

Telegram Adr.: Flydedokken

Telefon 269 (2 Lin.)

Rigstelefon 21

## A/s SVENDBORG SKIBSVÆRFT

*Nybygninger og Reparationer*

NYBYGNINGER

SKIBS- MASKIN- OG

KEDELREPARATION

## Aalborg Værft A/s

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9



Viking  
Kompasser  
Viking  
Loddemaskiner  
Chronometre  
Sekstanter  
Marinekikkerter

Indehavere  
**SØLVER & SVARRER**  
Norsk statsant. Kompassrettere  
*Forlang ill. Katalog*

**P**ENSIONS  
**F**ORSIKRINGS  
**A**NSTALTEN A/s



HAMMERENSGADE 6  
KØBENHAVN K. - C. 7809

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

## MONTANA A/s

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K  
Telefon: 9246

Telegramadr.:  
MONTANAKUL



Brigg **INTERNATIONAL**

**Skibsfarver**

til INDEN- OG UDENBORDS

DANK ARBEJDE

INTERNATIONAL FARVEFABRIK A/S

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

## AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

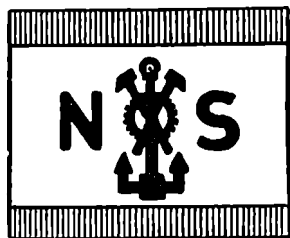
LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

## NORDHAVNS-VÆRFTET A/S

KØBENHAVN

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



## NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV ◊ DANMARK

NYBYGNINGER  
OG  
REPARATIONER

◊  
Beddinger for Skibe Indtil 520' Længde  
Flydedok » » » 14500 Tons D.W.  
Ophalerbedding » » » 800 » »  
Telegram-Adr.: »SKIBSVÆRFT«. Telefon: STAT 3.

## Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

By:		Telegramadresse:
Aarhus	Aarhus Stevedore Compagni Direktor L. Mikkelsen	abore
Nyborg	Foreningens Formand Mammon & Drescher Direktor Math. Møller	Spedition
København	Næstformand og Kasserer Hans Brandt	
Aalborg	Medlem af Bestyrelsen	Diapatch
Aarhus	Stevedorekompagniet	
Esbjerg	Hassing & Drescher	
Frederikshavn	Stevedore-Kompagniet A/S	Stevedore
Holbæk	Einar Sørensen	
Horsens	S. J. Sørensen	
Kallundborg	Søren Andersen	Stevedoring
Korsør	Jørgen Schultz	Schultz
København	Arbejdsgivernes Stevedor-Kontor	
—	Holger Jørgensen	Oldstevedore
—	Skjold Andersen	
—	Københavns Stevedore Comp.	
—	Julius Nielsen's Stevedoreforretning A/S	
Nakskov	Halfdan Raamussen	Andrea
Nyborg	Henrik Basballe	Basballe
N. Sundby	Henry Petersen	
Odense	Simonsen og Møller	
Randers	S. Christoffersen & Co.	
Vejle	Vejle Stevedoreforretning v. Kaptajn Thygesen	

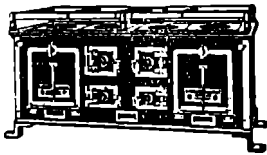


Tegn Deres  
Forsikringer  
i

## SKANDINAVIA

Kongens Nytorv 6, København K.  
Telefon Central 9316



**BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S**

HOLMBLADSGADE 47  
KØBENHAVN S.

*Kabys = Komfurer  
til Kul og Olie*

Forlang Katalog Tlf. C. 1630

**Dampskibsaktieselskabet****„Progress“**

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-Adr. »Marinsøne

Telefon Central 12057

**EM. Z. SVITZERS BJERGNINGS ENTREPRISE**

KVÆSTHUSGADE 1, KØBENHAVN K

TELEFON CENTRAL 5195  
UDENFOR KONTORTID CENTRAL 5195 A  
TELEGRAMADRESSE: SVITZERSALVAGE

**DANSKE SKIBSMÆGLERE****ASSENS****ALFRED LARSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER  
**ASSENS**

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

**KOLDING****A. GJØRDING'S EFTF.**

SVANE & GJØRDING

Statsautoriserede Skibsmæglere

**KOLDING**

BEFRAGNING — KLARERING — SPEDITION — ASSURANCE

AGENT FOR DEN KØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810—1811

**BANDHOLM****ALFR. HOVMAND**

SKIBSMÆGLER

**BANDHOLM**

Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:  
»HOVMAND»

**MARIAGER****P. RUDBECK-LARSEN ♦ MARIAGER**

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

*Statsautoriseret Skibsmægler*

Telf.: Cementcentralen Nr. 1

Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114

Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“

Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

**FAABORG****P. A. NIELSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLER  
BEFRAGTNINGSFORRETNING  
SPEDITION — ASSURANCE

**FAABORG**

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 606

**NAKSKOV****CASPER ANDRÉA'S EFTFLG.**

VED

HALFDAN RASMUSSEN  
STATSAUT. SKIBSMÆGLER

**NAKSKOV**

TELEGR.-ADR.: „ANDRÉA“

RIGSTELEFON NR. 7  
TELEFON NR. 108, 408 & 618

**HOBRO****CHR. RØRHOLM**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**HOBRO**

TELEFON 418

TELEGR. „RØRHOLM, HOBRO“

**SVENDBORG****E. W. v. d. HUDE & SØN**

Etableret 1852

A. THEJLL

Etableret 1852

Edsv. Skibsmæglere

**SVENDBORG**

Tlf: 25 (2 Lin.), 262

Stat 2.  
Privat 1030

Telegr.-Ad.

»Hude«  
Svendborg

**KALUNDBORG****JØRGEN SCHULTZ**

Statsautoriseret Skibsmægler

**KALUNDBORG**

Lloyds Agent

TELEFON  
NO. 4. 601.

TLGR. ADR.  
SCHULTZ

**A. E. SØRENSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**SVENDBORG**

TELEGRAM-ADR.: SHIPPING  
THE BOE CODE

TELEFONER: 1151—955  
PRIVAT: 1551



# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 40

FREDAG 11. OKTOBER 1946

53. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### FØR WASHINGTON

Ved United Maritime Consultative Councils Konference, der blev afholdt i Amsterdam i Juni i Aar, blev der som bekendt nedsat et Udvalg, der skulde forberede Oprettelsen af den af Raadet projekterede Regeringsorganisation, hvis Opgave skulde være »at staa til Raadighed med Raad i alle Skibsfartsanliggender, der bør drøftes mellem Regeringerne«, hvad der vel i Realiteten betød, at man fra visse Hold ønskede at fortsætte ad Krigstidens UMA-Baner med international Statskontrol og Reguleringer paa Skibsfartens Omraade.

Dette Udvalg har nu endt sit Arbejde og udarbejdet en Betænkning, der skal forelægges paa den nær forestaaende Skibsfartskonference i Washington. Der er imidlertid ikke Tvivl om, at denne Betænkning vil møde strid Modvind paa sin Vej gennem Konferencens Debatter, idet den, efter hvad der meddeles, indeholder Forslag om Oprettelsen af en permanent, international Skibsfartsorganisation, et Forslag, der for at bruge et mildt Ord, ikke vil vinde udelt Bifald blandt de søfarende Nationer, der vel ikke nærer noget højere Ønske om at se den Handelsflaade, de med store Ofre har genskabt efter Krigens Hærgen, paany blive lagt i en international Statskontrols Spænde-trøje.

Urovarslerne er da ogsaa hejst, allerede før Konferencen er traadt sammen i Washington, først og fremmest i de skandinaviske Lande, og da særligt i Sverige, mens danske og norske Kommentarer hidtil har været mere moderate, omend de skønt ikke saa skarpe, i det Store og Hele følger de samme Linier, som Formanden for Sveriges Redareforening, Generalkonsul *Gunnar Carlsson*, trak op i en Artikel offentliggjort fornylig i *Transbladet*, og hvori det bl. a. hed: »Der er nu udarbejdet et Forslag til den nye Organisation, og det er Hensigten at holde et nyt Møde i Oktober for at søge at gennemtrumfe dette Forslag. De svenske Rederes eneste Haab er nu, at de skandinaviske Regeringer før Washingtonmodel har faaet Øjnene op for, at det afgjort ikke kan være i de smaa Nationers Interesse at stille sig under udenlandsk Formynderskab paa den Maade, der her foreslaas, saa meget mere som dette Formynderskab hovedsageligt vil blive dirigeret af Stormagtsinteresser. Vor nuværende Handelsminister forsømmer ingen Lejlighed til i Taler at forsikre om sin store Interesse for det frie Næringsliv, det private Initiativ og den frie Konkurrence, men her er et oplagt Tilfælde, hvor han i Praksis kan vise, hvor dybt denne hans Interesse bunder. De svenske saavel som de øvrige skandinaviske Rederorganisationer er nemlig fuldt enige om, at det foreliggende Forslag ikke kan undgaa at gøre et stærkt Indgreb netop i det frie Næringsliv og i den frie Konkurrence.

Der er ingen, der vil vove at paastaa, at det skulde være tvingende nødvendigt at skabe den planlagte Organisation. Hvem er da de drivende Kræfter bag disse Planer? Det er ikke for meget sagt, at det oprindelige Initiativ er taget af en Gruppe udenlandske Embedsmænd, der øjner en Mulighed for at kunne

holde fast ved de Positioner, de opnaaede under Krigsaarenes Statskontrol af alt og alle. Et permanent Sekretariat og en permanent Sekretær vil sammen altid kunne producere tilstrækkeligt af »Sager«, der kan retfærdiggøre »Kontorets« fortsatte Eksistens overfor en Kreds, som man paa Forhaand ved sårner enhver Vilje til at begrænse den Statsbureaukratiisme, der truer med at kvæle det frie Næringsliv ikke blot i vort Land, men i hele Verden. Det er svært, for ikke at sige umuligt, at forstaa den Stilling, som vor Regering indtog i Amsterdam, for selv om Regeringen ikke følte sig foranlediget til at tage Hensyn til den Opinion, der kom til Udtryk i svenske og ogsaa i norske Rederkredse, skulde man dog tro, at den maatte have lært af den saakaldte UMA-Periode, hvor vanskeligt det er at forene en international Søfartssammenslutnings Interesser med de rent svenske Interesser. Udtrykket svenske Interesser dækker her ikke alene svenske Rederinteresser, men først og fremmest hele det svenske Næringsliv og den svenske Handels- og Prispolitik. Det viste sig nemlig meget hurtigt, at den Organisation, som maaske den gang var nødvendig, havde Interesser, der stadig kolliderede med den svenske Regerings forsyningsmæssige og økonomiske Interesser, og det var kun gennem en yderst forsigtig Balanceren, at det lykkedes de svenske Myndigheder i nogen Grad at faa koordineret disse modstridende Interesser. Hvis man trods disse Erfaringer paany skulde være villig til uden tvingende Grund at genoptage et saa vanskeligt Samarbejde, tyder det paa, at man er fuldstændig uvidende om, hvad der i Virkeligheden fandt Sted under UMA-Perioden, og om, hvad der derfor ogsaa kan ventes at blive Resultatet af det nu planlagte saakaldte internationale Samarbejde, et Samarbejde, der i Virkeligheden vil betyde, at man frivilligt gaar ind til, hvad der kun kan betegnes som et fremmed Formynderskab.«

Skarpt og grelt, for skarpt og grelt vil nogle maaske mene, trækker Generalkonsul *Gunnar Carlsson* her Linierne op for de svenske Rederes Stilling til den planlagte internationale Organisation, men om det bærende i Artiklen: at det specielt for de smaa Nationer maa være betænkeligt at lovfæste noget, der kan føre til Formynderskab og Hindring af det frie Initiativ indenfor Skibsfarten, kan vel alle være enige.

### ORDENSDEKORATIONER

Under 30. September 1946 er Direktør for det Østasiatiske Kompagni, Generalkonsul *Hakon Christiansen*, R. af D. og Dbm., udnævnt til Kommandør af Dannebrog.

Under samme Dato er Skibsreder *Eigil Hahn-Petersen*, København, udnævnt til Ridder af Dannebrog.

Under 2. Oktober 1946 er Søfartschef ved Statsbanerne *Hans Jensen Bager* udnævnt til Ridder af Dannebrog.

Under 25. September 1946 er Næstformand i Marineforeningen, Grosserer *Christian Poul Constantin Bønnelycke* benaadet med Ridderkorset af Dannebrog.

## BALTIC-SAGEN

Sø- og Handelsretten afsagde den 2. Oktober Dom i en principiel Sag, hvorunder Dampskibsselskabet Baltic A/S havde anlagt Sag mod den danske Stat ved Ministeriet for Handel, Industri og Søfart til Betaling af Kr. 109,666.03 med Renter 5 pCt. p. a. fra den 12. April 1940.

Den danske Stat blev frifundet, og i Dommen udtales det, at Aktieselskabet Baltic skal betale Sagens Omkostninger med 1500 Kr.

Sagens Forhistorie er den, at der ved Lov af 2. September 1939 blev nedsat et Fragtnævn blandt andet med den Opgave at være med til at sørge for, at Danmark fik nødvendige Tilførsler udefra. Fragtnævnet fik Bemyndigelse til bl. a. med dette Formaal at pålægge Rederne at lade deres Skibe foretage bestemte Rejser til Fragtrater, der bestemtes af Nævnet.

Ved Krigens Udbrud i September 1939 havde Aktieselskabet »Baltic« tre Dampere, s.s. *Bogø*, s.s. *Fanø* og s.s. *Dagø*, men allerede i December mistede man *Bogø*, der krigsforliste under en Ballastrejse til England efter Kul.

Efter Tabet rettede Selskabet Henvendelse til Fragtnævnet med Anmodning om Tilladelse til at sætte Rederiets to andre Skibe i Fart i et fjernere og mindre risikabelt Farvand end Nordsøen. Dette afslog Fragtnævnet, idet man henviste til den alvorlige Kul- og Koks-Situation her i Landet og Nødvendigheden af at skaffe Tilførsler fra England. *Bogøs* Rejse skete paa et Certeparti, indgaaet paa Betingelser, som var foreskrevet af Fragtnævnet.

Begivenhedernes Udvikling viste, at Fragtnævnets ordningen virkede ubilligt, idet Rederierne ikke havde Mulighed for at krigsforsikre deres Udlæg til Ballastrejser her i Landet, men kun kunde forsikre deres Fragt, naar Godset var indladet. »Baltic« førte forskellige Forhandlinger med Fragtnævnet, og da der ikke paa en Forespørgsel indløb Svar fra Ministeriet, blev der anlagt Sag. Herunder krævede man, at den danske Stat ved Ministeriet for Handel, Industri og Søfart skulde betale Rederiet Kr. 109,666.03 med Renter 5 pCt. p. a. fra den 12. April 1940.

Retten kunde imidlertid ikke gaa med til Rederiets Krav og frifandt den danske Stat.

## SØFARTENS BIBLIOTEK

Søfartens Biblioteks Beretning, som er udsendt i disse Dage, indeholder en udførlig Beretning om Virksomheden i 1945—46 foruden nogle korte illustrerede Artikler om »Kolterstokken« og »Røjlen« af Bibliotekets Leder, Kaptajn *E. Juul-Hansen*.

Ifølge Statistiken har der alene været 44.289 Udlaan, foruden det Antal Udlaan, som der ikke findes Opgørelse over, d. v. s. de Bøger, der har været udlaant i Skibene, som under Krigen og det meste af 1945 endnu sejlede for de Allierede.

I den »Vandrende Del«, som cirkulerer i Skibene, findes 17.853 Bind. Ialt findes der udsendt om Bord 236 Skabe og 43 Bogkasser med ialt 14.275 Bind. Herudover er der til Stadighed ca. 4000 Bind udsendt til Marinens Skibe og Institutioner.

I 1945—46 har Biblioteket udsendt to Skrifter: »Om Ankre« af Skibsfører *Carl V. Sølvér* og 1. Bind af den endelige Udgave af »Søkortets Stednavne« af Direktør *Louis E. Grandjean*.

Bibliotekets Driftsudgifter har beløbet sig til 55.055,17 Kr., medens Indtægter, Bidrag fra Redere, Søfartsorganisationer, Søfartsforeninger, Amter, Kommuner, Erhvervsvirksomheder og Private har andraget 56.534,59 Kr., inclusive det ordinære Statstilskud.

Desuden har Biblioteket modtaget mange gode Bog-gaver baade til den vandrende Del og især til Studiesamlingen, som indeholder søfartsfaglig og -historisk Litteratur, baade ældre og ny.

I store Træk har Biblioteket haft et meget virk-

somt Driftsaar med øget Udsendelse af Bøger, men det er vanskeligt for Biblioteket at tilfredsstille de store Krav om nye og flere Bøger til Skibene. Krigsaarenes store Antal Skibsforlis har paaført Biblioteket betydelige Bogtab, som i mange Tilfælde er uerstattede.

De Bøger, som er kommet hjem med Udeskibene, har næsten uden Undtagelse maattet kasseres, fordi de var ganske opslidt eller forældede, og Bogbestanden er derfor gaaet ned fra 27.415 Bind til 26.862 Bind paa Trods af store Indkøb Aaret igennem. Der er købt for ialt 30.255,78 Kroner Bøger.

Det er Bibliotekets Haab, at dets mange Venner atter i Aar vil støtte dets Arbejde med Bidrag og Bog-gaver.

## SØMANDSSKOLENS 40 AARS JUBILÆUM

Den 11. November har Sømandshøjskolen i Svendborg 40 Aars Jubilæum. Der er i Aarenes Løb uddannet mere end 2500 Elever fra Højskolen, og de har dels faaet deres Uddannelse paa selve Skolen og dels ombord i Skolens Øvelsesskib *Arken*. Undervisningsplanen er godkendt af Navigationsdirektoratet, og Eleverne faar Tilskud fra Handelsministeriet. Eleverne er delt i to Hold, et Vinterhold fra 1. November til 1. April — dette Hold er i Aar paa 50 Elever — og et Foraarshold fra 1. April til 1. Juli.

## 60 AAR

Lørdag den 5. Oktober fyldte Direktør *Christen Larsen*, London, 60 Aar.

Direktør *Larsen* blev ansat i Ø. K. i 1905 og knyttes til London-Filialen ved dennes Oprettelse i 1911, for efter den første Verdenskrig, da Filialen opgik i United Baltic Corporation, at indtræde i dennes Ledelse som Direktør for Shippingafdelingen.

Under den anden Verdenskrig fik Direktør *Larsen* Lejlighed til i London at øve en Indsats, der har været af overordentlig stor Betydning ikke alene for hans gamle Kompagni Ø. K., men ogsaa for danske Skibsfartsinteresser i det hele taget, idet han overvaagede Anvendelsen af danske Skibe, der sejlede i allieret Tjeneste, sørgede for det fornødne Tilsyn og varetog danske Interesser.

## NY FÆRØ-DAMPER

Den tidligere Islandsbaad *Gullfoss*, som i Aar trafikerede Ruten København—Reykjavik, og som i Foraaret blev solgt til et svensk-islandsk Konsortium, da Skibet laa i Københavns Havn i beskadiget Stand, er nu blevet videresolgt til Det Færøske Dampskibsselskab A/S til Erstatning for s.s. *Tjaldur*, som Selskabet mistede for et Par Maaneder siden.

Siden *Gullfoss* i Foraaret blev slæbt op til et Værft i Göteborg, har det været under Reparation, og det vil blive leveret fuldstændig nyistandsat til Bureau Veritas' højeste Klasse med nye, moderne Passagerkamre for ca. 50 første og ca. 30 tredje Klasses Passagerer, og der vil blive foretaget visse Ændringer, som vil gøre Skibet ideelt for Det Færøske Dampskibsselskabs Rute mellem København og Færøerne. Levering af Skibet skal finde Sted den 1. April næste Aar. Købesummen andrager 1.600.000 svenske Kr. Forretningen er formidlet igennem Firmaet Otto Danielsen, København.

## NY DIREKTØR FOR GÖTAVERKEN

Direktør *Hugo Heyman* trækker sig fra Nytaar tilbage fra Posten som administrerende Direktør for Göta Verken paa Grund af Alder. Direktør *Heyman* er nu 65 Aar gammel. Til hans Efterfølger er nu udset den hidtidige Vicedirektør *Karl Erik Jacobson*.

Direktør *Jacobson* er født i Majorna 1893 og tog i 1911 Eksamen fra Göteborgs Handelsinstitut. Han

## Ugens Fragtberetning.

Den nye Sømandsstrejke i U. S. A. — det er denne Gang Officererne, der strejker — har nu været mere end en Uge, og selv om der, efter de sidste Telegrammer fra New York at dømme, synes at være Mulighed for, at de Strejkende snart gaar i Arbejde igen, er disse gentagne amerikanske Transportstrejker en alvorlig Belastning for Genopbygningsarbejdet. I det foreliggende Tilfælde er Stillingen den, at det ikke alene er de amerikanske Skibe der rammes, men i visse Havne, f. Eks. Philadelphia og flere vigtige Golfhavne, har Havnearbejderne gjort fælles Sag med de Strejkende fra Skibene, og har ogsaa nægtet at arbejde paa udenlandske Skibe.

Paa de oversøiske Markeder er Stillingen i det store og hele uden større Ændringer, selv om det naturligvis ikke kan undgaas, at i visse Trades, hvor den amerikanske Tonnage har været dominerende, har Bortfaldet af denne Tonnage paa Grund af Strejken medført ikke ubetydelige Stigninger i Raten. Som et talende Eksempel kan nævnes Kulfarten U. S. Atlantic/Sydamerika. Hampton Roads/Buenos Aires sluttedes den 1. Okt. til omkring \$10.50, idag kan der for lignende Forretning opnaas omkring \$13. I transallantisk Fart derimod har Raterne været mere stabile. I Kulraterne fra U. S. Atlantic til de sædvanlige europæiske Destinationer har der ingen Ændringer været. Til Holland noteres stadig \$9.90, til Belgien \$10 og til Bordeaux/Dunkirk range \$11.05. Fra New York noteres stadig Net-Forretning til 5 Havne Portugal og Nordafrika til 29 Cts., og fra Sheet Harbour/Halifax er Franskmandene igen aabne for Tonnage til Bordeaux/Dunkirk range til 26 cts. Korn fra Baltimore til Middelhavet ikke Øst for Vestitalien noterer \$12.65. Korn fra Golfen til Antwerpen er sluttet til \$12.45 med hurtigt Losning. For Svovl fra Golfen til Fransk Middelhavshavn er betalt \$13.50, og for lignende Forretning til Buenos Aires indikeres \$14.

River Plate har været temmelig aktivt. Til Norge er der sluttet norsk Tonnage paa UMA. Betingelser, me-

dens amerikansk Tonnage har faaet \$19.50. Til Danmark er dansk Tonnage betalt med UMA.-Raten, medens Liberty-Baad skal være sluttet til \$19. Buenos Aires/Antwerpen indikerer \$16 for belgisk Regning, men det synes vanskeligt at faa Tonnage til denne Rate, saa meget mere som der sluttedes amerikansk Tonnage for svejtsisk Regning Buenos Aires/Antwerpen eller Rotterdam til \$18.

Fra Pacific Kysten er der stadig kun lidt Forretning. Kul fra Puget Sound til Shanghai noteres uforandret i \$18, og fra Vancouver er der sluttet yderligere Tonnage til UK. til 100/- pr. Ton dw., fio. Petroleum, Koks fra San Francisco til Antwerpen eller Rotterdam indikerer \$16 fio.

Ogsaa Østens Markeder er uden større Interesse for Tramptonnage. Fra Philippinerne er sluttet Tonnage for Copra til UK. til 105/- pr. 60 Cbft., og for 7000 Ts. Copra 2 Havne Philippinerne til Golfen indikeres \$25.50 paa berth terms. Fra Vizagapatam til Golfen er Raten for Malm uforandret \$13.

De europæiske Markeder er meget aktive. Den tilstundende Afslutning af Østersøsesonen har sat Efterspørgslen endnu en Tand i Vejret, og Trælastbefragternes Taktik i Sommer med at holde sig tilbage i Haab om lavere Rater synes nu at hævne sig, da det synes vanskeligt at faa Tonnage for alle Laster før Isen lukker Sejladsen. For DBB. er Raten idag 155/- fra Middle Zone Sverige til London med fri Losning. For Malm fra Luleå til Barrow betales nu 40/-. Middelhavsmerkederne tager stadig mange Skibe til uforandrede Rater.

Efterspørgslen efter Tonnage paa Timecharter Basis er uforandret. Der gøres dog stadig kun faa Forretninger, da det er et ubetydeligt Antal Skibe de forskellige Landes Kontrolorganer — svarende til vort Fragnævsn — kan afse fra den dirigerede Fart. For moderne Dieseltonnage ligger Raten stadig omkring \$6 for 4/6 Maaneders Fart. 4000 Tons Damper er sluttet til en Rate, der ligger tæt op til \$8 for 2/3 Maaneder.

virkede som Korrespondent i forskellige Göteborg-Firmaer, indtil han i 1918 blev ansat ved Götaverken som Indkøbschef. I 1931 avancerede han til Kamrer, i 1944 til Direktør og i Fjor til Vice verkställande Direktör.

Götaverken er Sveriges største Arbejdsgiver, idet Værftet for Tiden beskæftiger 4800 Arbejdere og 6—700 Funktionærer.

### DE NORSKE ERSTATNINGSSKIBE

Yderligere tre af de tidligere tyske Skibe, som Norge har faaet overdraget som Erstatning af de allierede Myndigheder, er nu ankomne til Oslo. Det drejer sig denne Gang om s.s. *Else Muller* paa 2,344 Tons d.w., bygget 1931, s.s. *Main*, 1,380 Tons d.w., bygget 1926 og s.s. *Königsau*, 1,265 Tons d.w., bygget 1921.

Norge mangler endnu at hjemføre 7 Skibe, af hvilke de tre nu snart er i Orden, saa de kan overføres til norsk Havn, mens de resterende fire antagelig først vil kunne være klar i November-December.

Alle Skibene vil blive solgt snarest muligt, men Tidspunktet for Salget kan endnu ikke opgives.

### MATERIALEMANGEL I U. S. A.

Præsident Truman har anmodet de Forenede Staters Marineudvalg om at udsætte Bygningen af to store, oceangaaende Skibe mindst et Aar for at spare baade Penge og Materialer, idet der nu raader stor Knaphed paa Staal i Staterne. En anden Grund til, at Præsidenten ønsker at udskyde Bygningen, er, at det trods Statens Priskontrol ikke har vist sig

muligt at hindre en stærk Prisstigning paa Skibsbygningsmaterialer.

De to Skibe skulde have været chartret af Moore-MacCormac Rederiet for at sættes ind paa Ruten U. S. A.-Sydamerika.

### DEN ARGENTINSKE HANDELSFLAADE

Den argentinske Handelsflaade har faaet en ny, stor Tilvækst, idet det 10.500 Tons store Tankskib *Washington* er blevet købt af Cia. Argentina de Navigacion og omdøbt til *San Nicolas*. Skibet ligger i Øjeblikket i New Orleans for Reparation, men vil snart kunne afgaa til Corpus Christi (Texas) for at indtage en Olielast til Buenos Aires. Dette Skib er det fjerde, Messrs. Dodero har indkøbt efter Krigen, idet de tidligere havde købt *Misiones* og *Chaco*, der allerede er ankommet til Argentina, samt *Formosa*, der i Øjeblikket laster i Norfolk.

### DYRT AT REPARERE I HONGKONG

Reparationsværfterne i Hongkong arbejder i Henhold til Lloyds List for Tiden under meget vanskelige Forhold, fordi den store Mangel paa Materialer i Forbindelse med de usikre Priser gør det næsten umuligt at give faste Tilbud paa Reparationsarbejder, skønt Værfterne i Øjeblikket er naaet op paa 3/4 af Førkrigskapaciteten. Daarlige Transportforhold og manglende Kranudstyr gør ogsaa sit til at komplicere Situationen.

Arbejdsomkostningerne er ogsaa steget i en meget betragtelig Grad, idet de totale Lønudgifter med 80 pCt. Stigning i Basislønnen og store Dyrtidstillæg i

Dag er fem Gange saa store som i 1941. Man haaber imidlertid, at de øgede Tilførsler af Mad og Materialer vil lægge en Dæmper paa den truende Inflation, saa at Arbejdsomkostningerne igen kan komme ned paa et rimeligt Niveau.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Esbjerg Havn

Trafikken paa Esbjerg Havn, der har været vanskeliggjort af Miner og andre Efterkrigstids Besværligheder, begynder nu at komme i Gang igen. I sidste Uge var man en Dag oppe paa 12 lossende Skibe, deriblandt 5 store Kulbaade. Besejlingen af Esbjerg Havn synes nu at foregaa uden Vanskeligheder, og selv i Dokhavnen, hvor man havde været belænkelig ved at tage dybtgaaende Skibe ind, har man haft en Kuldampere, der stikker 20 Fod.

### Ændringer i Aktieselskabs-Registeret

»A/S Dampskibsselskabet D. F. K.« af København. Prokura er meddelt: *Sven Aage Lavrits Dan* i Forening med en af de tidligere anmeldte Prokurister.

### Falsterbo-Kanalen

Den svenske Våg- og Vattenbyggnadsstyrelse har udarbejdet et nyt Reglement for Trafikken gennem Falsterbo-Kanalen, i hvilket det bl. a. foreslaas, at Kanalen lukkes for Gennemfart paa visse Tider af Dagen. Svenska Fartygsbefålsforening protesterer imidlertid mod denne nye Bestemmelse, som man mener vil kunne indebære en alvorlig Fare for den Smaaskibsflot, som maa antages at være Kanalens eneste »Kunde«, naar der atter indtræder normale Besejlingsforhold i dette Farvand, idet den største Tonnage utvivlsomt atter vil søge rundt Falsterbo-Rev for at spare Kanaludgifterne, medens Smaaskibene særlig med vestlig og sydvestlig Kuling sikkert stadig vil søge gennem Kanalen, men netop med disse Vindforhold vil det efter Foreningens Mening være yderst farligt, saafremt Kanalen kun er aaben paa bestemte Tider, fordi de Smaaskibe, der maatte ligge og vente paa at komme igennem, kunde komme i meget vanskelige Situationer.

### Fra svenske Værfter

Den 1. Oktober kunde Lindholmens Varv sende sit til Rederiaktiebolaget Svenska Lloyd nybyggede Lastmotor-skib *Algeria* ud paa en vellykket Prøvetur. *Algeria* er det niende Skib af samme Type, som Lindholmen har leveret det samme Rederi.

Skibet er af Shellerdæktypen og bygget til British Lloyds højeste Klasse med Isfortærkning og udstyret i Henhold til Svenska Fartygsinspektionens og Board of Trades Forskrifter for Oceanfart.

Skibets Hoveddimensioner er følgende: Længde 280', Brede 42', Dybde til Hoveddæk 19' 6", Middeldybgaende 19' 2½". Skibet maaler ca. 2950 Tons d.w. Hovedmaskineriet bestaar af en 2-Takts, enkeltvirkende, direkte omstyrebar Dieselmotor af Lindholmens G.V.-Type 520/900 VGS-6 med »solid injection« og udviklende 2250 IHK ved 160 O/M. Hjælpemaskineriet bestaar af 3 Stk. 3-cylindrede, enkeltvirkende 4-Takts Dieselmotorer med »solid injection« hver paa 115 IHK og koblede direkte til 75 KW Generatorer.

Officererne har deres Beboelse midtskibs, medens Mandskabet har Kamre og Messer agter.

### Svenske Skibssalg og -køb

Rederiet Adolf. Göteborg, har faaet Tilladelse til at sælge sin Damp *Hervor Bratt* til Colombia. Rederiet købte Skibet i 1942 som Erstatning for krigsforliste Skibe. Det laster 1650 Tons d.w. og er bygget i 1911. Købesummen andrager 700.000 Kr.

Svenska Sockerfabriks A/B har anmodet Regeringen om Tilladelse til at indføre den norske Damp *Terfnn*, 1250 Tons d.w. Købesummen er 640.000 Kr.

Rederi A/B Horn, Stockholm, har anmodet om Tilladelse til at indføre den norske Damp *Spurt*, 3360 Tons d.w. Købesummen er 975.000 Kr.

## S. A. THE ENGINEERING CO.

### Skibsreparationer

10, Rue des Indes ANTWERPEN  
Telegr.Adr.: Engineering Tlf. 359 90 & 342 07

### Engelske Aluminiumsskibe

I Følge engelske Kilder vil det ikke være længe, før Kølen kan strækkes til de første Last- og Passagerskibe af Aluminium paa de engelske Værfter. De Eksperimenter, som er blevet foretaget paa Værfterne i Nordengland, har været meget lovende. Det første Forsøgsskib, der skal bygges, bliver antagelig kun paa ca. 4000 Tons. Forsøgene viser, at et Aluminiumsskib vil kunne medføre ca. 30 pCt. mere Last end et tilsvarende Staalskib samt faa større Fart.

### Fra hollandske Værfter

Den hollandske Stat har bestilt fire 1800 Tons Motor-skibe til Fart i Ostindien hos Nederlandsche Dok en Scheepsbouw Maatschappij, Amsterdam. Skibene faar en Længde af 84 m, Brede 13 m og Dybgaaende 6 m. Hovedmaskineriet skal bestaa af en Werkspoor Sulzer Dieselmotor paa 1300 IHK, Farten 11 Knob. Hvert Skib skal kunne medføre 45 Passagerer.

## FRA SØRETTEN

### En Kollisionssag

Sø- og Handelsretten behandlede under et Søforhør fornylig en Kollision, der skete udfor Nyhavns Kanal, hvorunder s.s. *Helsingborg* af Helsingør paasejlede s.s. *Lapponia* af Helsingfors. Ved Kollisionen var *Lapponia* under Bugsering af Bugserbaaden *Brage*, hvis Fører, Kaptajn *Erik Rasmussen*, mødte til Søforhøret. Tilstede var endvidere fra *Helsingborg* Kaptajn *P. Kjeldsmark* og tre Medlemmer af Besætningen samt fra *Lapponia* Kaptajn *Jarl Sjöberg*.

Af Kaptajn Sjöbergs Forklaring fremgik, at *Lapponia* den paagældende Dag Kl. 12,50 afgik fra Frihavnens Banekaj med Lods for at gaa til Strandgadekajen. Kl. 13,10 tog man Bugserbaaden *Brage* til Hjælp for at svaje Skibet rundt. *Lapponia* svajede derefter rundt og blev i en Afstand af ca. 30 Meter fra Kajen slæbt parallelt med denne.

Videre fremgik det af Forklaringerne, at Kollisionen skete Kl. 13,30 ud for Nyhavns Kanal. *Lapponias* Lods, *H. Dauberg*, forklarede, at *Helsingborg* i det samme kom med Kurs fra den vestlige Side af Løbet ned mod *Lapponia* ca. 30 Meter fra Thulekajen. Da man paa *Lapponia* saa, at en Kollision var uundgaelig, gik man fuld Kraft frem med haardt Bagbord, samtidig med at *Helsingborg* slog fuld Kraft Bak.

*Helsingborg* tørnede med god Fart i en Vinkel paa 25—30 Grader midtskibs om Bagbord paa *Lapponia*. *Lapponias* Besætning forklarede, at der fremkom en stor Bule og Skade i Vandlinien, men her overfor ytrede Kaptajn *Kjeldsmark* Tvivl om, hvornaar Bulen i den finske Baad var kommet. Kaptajnen mente, at den var af ældre Dato.

Der bliver nu rimeligvis Proces om, hvem der skal betale Skaden.

## PERSONALIA

### 70 Aar

Den 14. Oktober fylder tidl. Fører i J. Lauritzens Rederi, Kaptajn *Chr. Rasmussen* 70 Aar. Kaptajn *Rasmussen*, der sidst var Fører af J. Lauritzens Skoleskib *Fano*, gik i Land 1933 og er bosiddende i Marstal.

\*

En af D/S paa Bornholm kendte Førere, Kaptajn *A. P. Johansen* fylder den 18. Oktober 70 Aar. Kaptajn *Johansen* gik i Land 1939 og nyder sit Olieum i Rønne.

### 60 Aar

Orlogskaptajn i Reserven, Kaptajn *Robert Andersen* fylder den 18. Oktober 60 Aar. Kaptajn *Andersen*, der har været Formand for »Foreningen af Søofficerer i Reserven« siden Foreningens Stiftelse i 1918, har udrettet et stort Arbejde for Reserveofficererne og deres Uddannelse og Stilling i Søværnet. For sine Fortjenester dekoreredes han med Ridderkorset ved Foreningens 25 Aars Jubilæum i 1943.

## Positionsliste pr. 8. Oktbr. 1946

### Dania.

*Cyrl* afg. Gdynia 8.10. til Fredericia. — *Tovelil* afg. Mäntyluohto 7.10. til Ghent.

### Dannebrog

*Dansborg* Dok Kbhvn. B. & W. 7.10. — *Ellensborg* ank. Kbhvn. 8.10., derefter Finland/Kbhvn. — *Frederiksborg*



Vort Varemærke er Garanti  
for de bedste Skibsfarver.

ank. Frederikshavn 17.9. Dok. — *Lilleborg* ank. Emden 5.10., laster for Danmark. — *Nordborg* ank. Santander 6.10., laster til Cardiff. — *Silkeborg* ank. Kbhvn. 27.8., Dok. — *Skodsborg* afg. Luleå 5.10. til Hamburg. — *Søborg* ank. Frederikshavn 27.6., Dok. — *Taarnborg* afg. Cardiff 4.10. til Safi. — *Uranienborg* ank. Helsingør 31.8., Dok. — *Ørneborg* ank. Luleå 7.10., laster for Hamburg.

#### De forenede Kullimportører

*Cimbria* forv. ank. Setubal 16.10. — *Concordia* forv. ank. Kbhvn. 14.10. — *Dania* forv. ank. Methil 16.10. — *Hafnia* forv. ank. Dansk Havn 12.10. — *Scandia* forv. ank. Gdynia 13.10.

#### Det Dansk-Franske D/S.

*Blekinge* afg. Luleå 3.10. — *Bornholm* afg. Douala 6.10. — *Holland* ank. Luleå 7.10. — *Skaane* ank. Svendborg 21.7. (Værft). — *Slesvig* ank. Hull 7.9.

#### Det Danske Kulkompagni

*Ivan Kondrup* ank. Emden 3.10. — *Wm. Th. Malling* afg. Kbhvn. 7.10.

#### D. F. D. S.

*Alabama* ank. Porto Alegre 3.10., derfra til Rio Grande Sao Francisco og Bahia. — *Alexandra* afg. fra Aalborg 5.10. til Leith/Hull. — *Argentina* afg. Kbhvn. 23.9. via Las Palmas for Oliefyldning til Porto Alegre. Afg. Las Palmas 2.10. — *Bolivia* ank. New York 5.10., derfra ca. 10.10. til Oslo og Kbhvn. — *Brasilien* afg. Cypern 2.10. via Oran til Danmark — *Brynhild* ank. Randers 6.10. Derfra ca. 9.10. til Aarhus og Kbhvn. — *California* afg. Kbhvn. 1.10. via Las Palmas for Oliefyldning til Porto Alegre. — *Delaware* afg. fra Rio Grande 8.10. til Sao Francisco og Santos. — *Dronning Alexandrine* afg. Kbhvn. 5.10. til Thorshavn-Reykjavik. Fra Reykjavik 12.10. til Thorshavn-Kbhvn. — *Egholm* afg. Antwerpen 5.10. via Lissabon til Middelhavet. — *Florida* afg. London 7.10. til Kbhvn. — *Frigga* i Dok i Frederikshavn fra 8.10. — *Garonne* ank. Kbhvn. 4.10. Fra Kbhvn. ca. 8.10. til Helsingør for Dokning. — *Haljdan* ank. Manchester 2.10. Afgaar ca. 9.10. til Kbhvn./Aarhus. — *Harald* afg. Oxeløund 4.10. til Newport/Cardiff/Swansea/Liverpool/Kbhvn. — *Hebe* ank. Kbhvn. 25.9. Herfra 9.10. Fra Aarhus 10.10. Fra Aalborg 11.10. til Newcastle/Kbhvn. — *Hindsholm* ank. Kbhvn. 6.10. — *Hjortholm* afg. Catania 7.10. til Algier, Barcelona, Tarragona og Valencia. — *Ivar* ank. Famagusta 7.10. Derfra til Oran, Spanien, Portugal og Danmark. — *J. C. Jacobsen* afg. Oslo 7.10. til Drammen/Sarpsborg/Kbhvn. — *Katholm* afg. Kbhvn. 3.10. til Rotterdam/Antwerpen. Fra Antwerpen ca. 12.10. til Kbhvn./Aarhus/Randers/Aalborg. — *Kentucky* ank. Liverpool 2.10. Afgaar ca. 10.10. til Kbhvn./Randers. — *Knud* afg. Kbhvn. 8.10. til Oxeløund. Derfra til Newport. —

*Louisiana* afg. Esbjerg 4.10. via Las Palmas for Oliefyldning til Porto Alegre. — *Maine* afg. New York 27.9. til Kbhvn. og Oslo. Venles ankomme Kbhvn. ca. 10.10. — *Margrethe* ank. Kbhvn. 6.10. — *Marocco* afg. Genua 7.10. til Livorno, Neapel og Spanien. — *Paraguay* afg. Kbhvn. 8.10. til New York, Newport News og Philadelphia. — *Saga* i Dok i Fr.-havn siden 19.9. — *Skjold* ank. Kbhvn. 8.10. Fra Kbhvn. ca. 10.10. til Antwerpen-Esbjerg/Middelfart/Odense. — *Svanholm* ank. London 8.10. Derfra ca. 10.10. til Kbhvn. — *Taarnholm* ank. Methil 5.10. til Manchester/Danmark. — *Texas* ank. Alexandria 4.10. Derfra til Jaffa/Tel-Aviv, Haifa, Beirut og Cypern. — *Thyra* afg. Leningrad 7.10. til Kbhvn. — *Tomsk* ank. Kbhvn. 3.10. Afgaar ca. 10.10. til Antwerpen. Derfra ca. 18.10. til Kbhvn. — *Trondhjem* ank. Hull 1.10. Afgaar ca. 9.10. til Kbhvn. — *Tula* afg. Antwerpen 6.10. til Kbhvn. og Horsens. — *Tunis* ank. Antwerpen 7.10. Derfra ca. 11.10. til Lissabon og Levanten. — *Tyr* afg. Hull 5.10. til Kbhvn. — *Uruguay* afg. Bahia 30.9. via Las Palmas for Oliefyldning til Kbhvn. Forv. Ank. Kbhvn. ca. 20.10. — *Virginia* ank. Sao Francisco 4.10. Derfra ca. 10.10. via Madeira for Bunkers til Kbhvn.

#### Jutlandia

*Jens Toft* ligger i Newport Mon. — *Karen Toft* forv. ank. Kbhvn. 10.10. fra Emden.

#### J. Lauritzen

*Indian Reefer* afg. Rio de Janeiro 1.10. til Antwerpen. — *Argentinean Reefer* afg. Rio de Janeiro 5.10. til Buenos Aires. — *Egyptian Reefer* reparerer i Aalborg. — *African Reefer* reparerer i Aalborg. — *Karla Dan* ank. Valparaiso 29.9. — *Lotta Dan* afg. Habana 5.10. til New York. — *Laila Dan* afg. Guayaquil 6.10. til New York. — *Jutta Dan* afg. New York 4.10. til Chile. — *Selma Dan* passeret Panama 6.10. paa Vej til Chile. — *Randa* afg. Habana ca. 2.10. til New York. — *Linda Dan* ank. Buenaventura 6.10. til Ecuador. — *Ulla* ank. Oslo 3.10., laster til Lissabon. — *Laura Dan* reparerer i Svendborg. — *Maria Dan* ank. Port Williams 5.10., laster til England. — *Jelva Lau* ank. Kbhvn. 6.10. derefter Kotka/Themsen. — *Lilian* afg. Belfast ca. 7.10. til Lissabon. — *Anna Lau* afg. Vejle 8.10. til Polen. — *Inger Lau* ank. Ivigtut 5.10., laster til Philadelphia. — *Nerma Lau* passeret Sunk 8.10. paa Vej til Themsen. — *Katja Lau* afg. Emden 6.10. til Kbhvn. — *Hedda Lau* afg. Kbhvn. 7.10. til Wismar. — *Nancy Lau* ank. Toppila 7.10. til Næstved. — *Ninna Lau* ank. Wismar 7.10., laster til Helsingfors.

#### Myren

*Absbjørn* forv. ank. La Plata 8.10. — *Astrid* ank. Luleå 8.10. — *Birthe* ank. Aalborg 7.10. — *Chr. Sass* ank. Kbhvn. 5.10. — *Clara* ank. Rostock 5.10. — *Stal* ank. Istanbul 3.10.

#### Norden

*Norden* afg. Charleston 26.9. til Aarhus. — *Nordfarer* afg. Marseille 26.9. til Hampton Roads. — *Nordkap* afg. Aarhus 8.10. til La Plata. — *Nordkyn* ank. Kbhvn. 8.10. — *Nordpol* ank. Nakskov 25.9. (Værft).

#### Orient

*Astoria* ank. Buenos Aires 15.9. — *Westralia* pass. Dunnet Head 1.10. til Amerika.

#### Vendilla

*Svend Pii* ank. Hamburg 5.10. — *P. N. Dam* ank. Helsingør 12.9. — *E. M. Dalgas* ank. Frederikshavn 31.8.

#### Ø. K.

*Annam* afgik Aden 6.10. til Port Said. — *Asia* pass. Messina 5.10. til Port Said. — *Erria* pass. Azorerne 1.10. til St. Thomas. — *Falstria* pass. Penland Firth 2.10. til New York. — *Fionia* ank. Port Swettenham 6.10. — *India* ank. Kbhvn. 4.10. — *Java* ank. Shanghai 28.9. — *Jutlandia* afg. Kbhvn. 8.10. til Gdynia. — *Kina* ank. Gasan 7.10. — *Korea* ank. Long Beach 3.9. — *Lalandia* ank. Sydney 5.10. — *Malacca* ank. Oslo 2.10. — *Manchuria* afg. Cebu 5.10. til Singapore. — *Meonia* pass. Ushant 7.10. til Gibraltar. — *Mongolia* pass. Minikoi 5.10. til Singapore. — *Norden* afg. Charleston 26.9. til Aarhus. — *Selandia* ank. Antwerp 8.10.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør. F. B. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K

Abonnement

Udlandet Kr. 24,00 pr. Aar

Redaktør:

KAY JUNGEBSEN

Telefon \*Central 17030

samt paa alle Postkontorer

# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

NYBYGNINGER

## Aalborg Værft A/S

SKIBS- MASKIN- OG  
KEDELREPARATION

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

**SKIBSSKRUER**

af

**Bronce, Staal og Støbejern**

**SV. DYHR**

Øresundsvej 140

København S

Telefon: C. 8901

**P**ENSIONS  
**F**ORSIKRINGS  
**A**NSTALTEN A/S



HAMMERENSGADE 6  
KØBENHAVN K. - C. 7809

**AARHUS  
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

**SIMONSEN & MØLLER**

STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

**DANSKE LLOYD**

Holmens Kanal 42

**NORDHAVNS-VÆRFTET A/S**

KØBENHAVN

REDERI- OG HANDELSSELSKABET

**MONTANA A/S**

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K  
Telefon: 9246

Telegramadr.:  
MONTANAKUL

DAMPSKIBSSELSKABET

**PACIFIC A/S**

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH  
Korresponderende Reder

**CHR. SALVESEN & Co.**

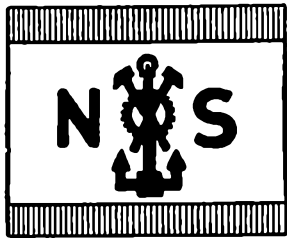
ETABLERET 1846

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



## NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV • DANMARK  
NYBYGNINGER  
OG  
REPARATIONER

Beddinger for Skibe Indtil 520' Længde  
Flydedok » » » 14500 Tons D.W.  
Ophalerbedding » » » 800 » »  
Telegram-Adr.: »SKIBSVÆRFT«. Telefon: STAT 3.



AKTIESELSKABET  
**BURMEISTER & WAIN'S**  
MASKIN- OG SKIBSBYGGERI  
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK  
REFSHALEØEN STRANDGADE 4

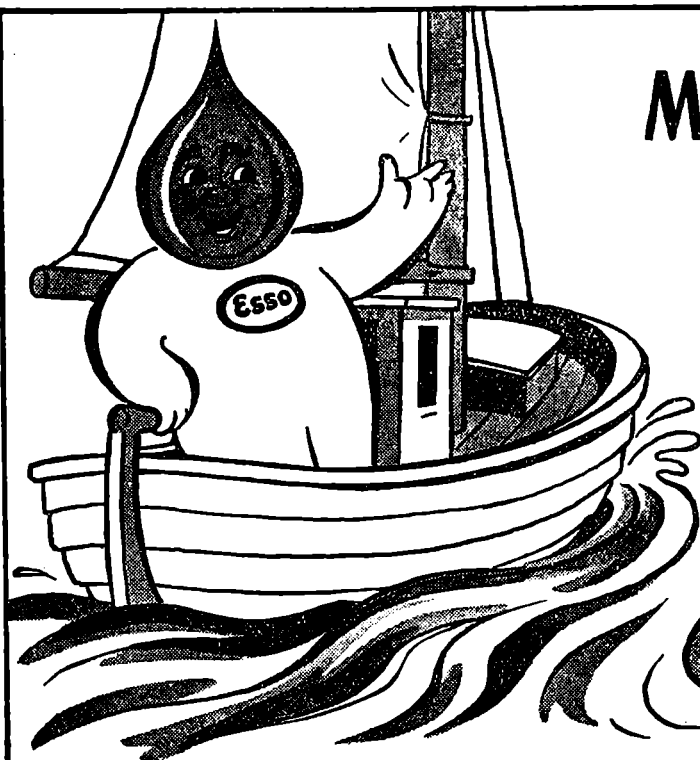
STØBERI OG STAALVÆRK  
TEGLHOLMEN

REPARATION OG  
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER  
3 DOKKER  
INDTIL 13.600 T.  
3 OPHALINGSBEDDINGER  
DIESELMOTORER  
FRA 10-3000 HK. PR. CYLINDER

# B&W

## Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

By:		Telegramadresse:
Aarhus	Aarhus Stevedore Compagni Direktor L. Mikkelsen Foreningens Formand	abore
Nyborg	Mammen & Drescher Direktor Math. Møller Næstformand og Kasserer	Spedition
København	Hans Brandt Medlem af Bestyrelsen Stevedorekompagniet	Dispatch
Aalborg	Hassing & Drescher	Stevedore
Aarhus	Stevedore-Kompagniet A/S	
Esbjerg	Elnar Sørensen	
Frederikshavn	S. J. Sørensen	
Holbæk	Søren Andersen	Stevedoring
Horsens	Jørgen Schultz	Schultz
Kallundborg	Arbejdsgivernes Stevedore-Kontor	
Korsør	Holger Jørgensen	Oldstevedore
København	Skjold Andersen	
—	Københavns Stevedore Comp.	
—	Julius Nielsen's Stevedoreforretning A/S	
Nakskov	Halfdan Rasmussen	Andrea
Nyborg	Henrik Basballe	Basballe
N. Sundby	Henry Petersen	
Odense	Simonsen og Møller	
Randers	S. Christoffersen & Co.	
Vejle	Vejle Stevedoreforretning v. Kaptajn Thygesen	

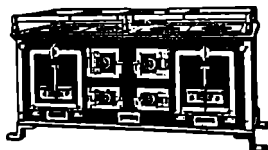


## Med Esso manden ved Roret

Der er Fremdrift i Søfarts-Erhvervet og uden Tvivl vil denne blive yderligere forøget efter at Esso-Manden har overtaget Føringen og de kendte Esso-Kvalitetsprodukter atter er paa Markedet.

**DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB**

### BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S



HOLMBLADSGADE 47  
KØBENHAVN S.

*Kabys = Komfurer  
til Kul og Olie*

Forlang Katalog Tit. C. 1630

### 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

### AKTIESELSKABET

## HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr. »Skibeværftene«

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

### REDERI, OG HANDELSSELSKABET

## MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K  
Telefon: 9246

Telegramadr.:  
MONTANAKUL

## DANSKE LLOYD

Holmens Kanal 42



# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 41

FREDAG 18. OKTOBER 1946

53. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### WASHINGTON-KONFERENCEN

Direktør J. A. Kørbing, D.F.D.S., og Skibsreder E. Hahn-Petersen. Det Dansk-Franske D/S, afrejste Lørdag den 12. Oktober med m.s. *Kronprins Frederik* fra Esbjerg for via England at begive sig til U.S.A., hvor de skal deltage som Danmarks Delegerede i den tilstundende Søfartskonference i Washington.

### NY FORMAND FOR MÆGLERKORPORATIONEN

Paa en ekstraordinær Generalforsamling har Mæglerkorporationen i København i Stedet for den tidligere Formand, edsv. Skibsmægler Herman Hansen, der den 17. September afgik ved Døden, valgt edsv. Skibsmægler V. Th. Sass til Formand og i hans Sted som Bisidder nyvalgt statsaut. Skibsmægler Ove Amsinck.

Korporationens Præsidium bestaar herefter af: Skibsmægler V. Th. Sass, Formand, og Varemægler F. S. Eskildsen, Næstformand, samt Varemægler Mogens Broe, Skibsmægler Aage Bruhn og Skibsmægler Ove Amsinck som Bisiddere.

Korporationens Adresse vil herefter være Amaliegade 36, Tlf. Central 69.

### SKIBSFARTEN PAA DANSKE HAVNE

Statistisk Departement oplyser, at samtlige danske SHavne i Maj i Aar blev anløbet af 4945 Skibe (mod 5085 i April) paa 827,000 (963,000) Netto-Registertons. Den udlossede Godsmængde var 764,000 (937,000) og den indladede Godsmængde 271,000 (342,000) Tons.

### FYR PAA GRØNLAND

Viceadmiral A. H. Vedel skriver i sidste Numer af »Grønlandsposten«, at efterhaanden som Besøjlingen af Grønland strækker sig over Størstedelen af Aaret, maa Skibsfarten ogsaa i disse Farvande kunne forlange en vis Fyrbelysning ligesom andre Steder. Det er da ogsaa Hensigten i Forbindelse med Grønlands Styrelse at gennemdiskutere dette Forhold og forhaabentlig allerede til næste Aar at faa et Par af Fyr- og Vagervæsenets Folk til Grønland for ligesom paa Færøerne og Island at gaa i Gang med at bygge de nødvendige Fyr. Amerikanerne har som bekendt oprettet visse Fyr deroppe under Krigen. I Island var der i 1906 8 Fyr og i 1939 63 Fyrstationer.

### KULLENE

Danmarks Kultildeling for November Maaned er fastsat til ca. 300,000 Tons, idet ogsaa de polske Kul nu tages i Betragtning. Det gælder dog ikke hele det Kvantum, Danmark faar fra Polen, idet en Del af det indføres som Følge af de særlige Arrangementer, der er truffet med den polske Regering.

Af de ca. 300,000 Tons er ca. Halvdelen amerikanske Kul, af de resterende 150,000 Tons er nogle faa Tusinde Tons engelske, mens de to Trediedele eller noget under 100,000 Tons er fra Ruhr, Resten er fra Polen.

Tildelingen fra Ruhr er saaledes ogsaa denne Gang noget mindre end Tildelingen i Aarets første Kvartal, og, som tidligere meddelt, vil Danmark næppe foreløbigt kunde vente større Kvantum af de eftertragede Ruhrkul.

### J. LAURITZENS SØFARTSSKOLE

Paa J. Lauritzens Søfartsskole i Kogtved holdtes d. 10. Oktober en festlig Afslutning for Sommerholdets Elever, 26 ialt. Blandt Talerne var Afdelingschef Ove Nielsen, der bl. a. sagde:

— Her foretages en Genopbygning, her formes et Stykke af Danmarks Fremtid. Dette Arbejdes Betydning kan ikke overvurderes. Jeg hører ikke til dem, der nærer Bekymring for, at vi ikke skal klare os gennem Efterkrigstiden. Vor Ungdom er bevaret, den er sund og veluddannet. Jeg ønsker Skolen Held og Lykke i Fremtiden.

Den norske Skibsreder Mørland, der er paa Studierejse i Danmark, udtalte i sin Tale:

— Det at have et Afgangsbrev herfra er det værdifuldeste Diplom nogen Sømand kan faa. De Præmier, der uddeltes i Aften, blev ikke givet for Dygtighed, men for Flid, Orden og godt Kammeratskab. Det er de Karakteregenskaber, der skal hjælpe os frem, baade i Danmark og Norge. Det, der er værdifuldt, er at kunne staa i en Storm uden at bryde sammen.

Vi mistede mange Skibe under Krigen, men det væsentlige er ikke at bygge Skibe, men at bygge en Sømandsstand, og det er det, en saadan Skole kan gøre. Jeg skal selv ind i et lignende Arbejde hjemme i Norge, og jeg vil tage de Erfaringer, jeg har faaet her, med hjem.

### JULEGAVER TIL SØFARENDE

Dansk Sømandsmission i fremmede Havne er i Øjeblikket travlt beskæftiget med at samle Julepakker ind til vore Søfarende. Om ca. 3 Uger skulde de første store Sendinger paa omkring 3000 Pakker afgaa til Stationerne i England, Belgien og Tyskland, hvor de bringes ombord i Skibe, der tilbringer Julen paa Søen. Omkring 1. December afgaar anden Sending af Julepakker, som er beregnet for de Søfarende, der kommer til Sømandskirkernes Julefester, hvoraf de første afholdes omkring 20. December, de sidste omkring 15. Januar. Formaålet er at skaffe 5000 Pakker, idet det er Sømandsmissionens Maal, at der ikke skal findes een eneste Sømand ude i Verden, som ikke til Jul faar en Hilsen fra Danmark i Form af en Julepakke med indlagt Brevhilsen. Pakken bedes sendt til Diakon Rasmussen, Kastellet, København Ø.

### m.s. JØRGA AF HASLE

For kort Tid siden blev det meddelt at Motorsejleren *Jørga* af Hasle var forlist udfør Ystad, og dermed afsluttedes en Skibstilværelse, der har været lidt ud over det sædvanlige, idet det lille, uanselige Motorskib en Tid lang gjorde trofast og værdifuld Tjeneste i den lille Eskadre, som »Det dansk-svenske Sørøveri A/S« kunde raade over under Besættelsens onde Dage til Vaabentransport m.m. fra Sverige til den danske Undergrundsbevægelse. Dag efter Dag Maaneder igennem sejlede *Jørga* støt sine værdifulde Laster over til Danmark fra den svenske Vestkyst, indtil den en Dag blev for godt kendt af Tyskerne og maatte trækkes tilbage til anden Tjeneste.

De danske Søofficerer, der startede det berømmelige Aktieselskab i Samarbejde med det svenske Po-

liti, Toldvæsen og enkelte Søofficerer, vil sikkert sende *Jørga* en venlig Tanke nu, da Efterretningen om Skibets Forlis bliver kendt.

#### BLIVER DET LETTERE AT REJSE?

EN Talsmand for den engelske Regering udtalte fornylig, at det allerede fra næste Aar vilde blive lettere at komme til England, idet der vilde blive udstedt langt flere Visa end i Aar. Mr. W. C. Warwick, Formand for Bestyrelsen i Houlder Brothers, udtalte i den Anledning, at Skibsrederne med største Glæde vilde samarbejde med »Come to Britain«-Bevægelsen, saasnart de vilde være i Stand til at skaffe den nødvendige Plads i deres Passagerskibe, men foreløbig var det kun meget faa Passagerskibe, der var blevet ført tilbage til Passagerfarten fra Troppettransporttjenesten. Mange Skibe var imidlertid allerede nu under Ombygning, saa de vilde være til Raadighed næste Aar.

Den største Hindring for et normalt Rejseliv var imidlertid efter hans Mening de nugældende Passbestemmelser. Den Tid var utvivlsomt lidt fjern, udtalte Mr. Warwick, da Drømmen om at kunne gaa ind paa Victoria Station og løse Billet til hvilken Plads, det skulde være, Kloden over, vilde blive til Virkelighed, men man kunde allerede nu gøre det første Skridt i den Retning. Skibsfarten havde sammen med Rejsebureauerne henvendt sig til Regeringen og klarlagt, hvilke Veje man kunde forsøge at vandre ad i dette Spørgsmaal. Man ventede dog ikke, at man kunde naa til en international Overenskomst om en Uge eller saa, og man ventede heller ikke at se Passene afskaffet med et Pennestrøg, men det, man kunde tænke sig, var at faa afskaffet Visumsystemet i en stor Del af Verden. Hvis U. S. A., Canada, Storbritannien og Frankrig gik i Spidsen for at simplificere de nødvendige Rejsepapirer, vilde man have gjort et stort Skridt frem mod at befri de Rejsende for de nuværende, irriterende, tidsspildende og kostbare Besværligheder foraarsaget af de mange Regulativer. Det er muligt, at man maa begynde med bilaterale Overenskomster, men man vilde henstille til Regeringen snarest muligt at indlede Forhandlinger i denne Retning.

#### SKIBE SOM EKSPORTARTIKEL

I en Verden, der stævner frem under Mottoet: Eksportere eller dø! spiller Spørgsmaalet om Udnyttelsen af det nationale Skibsbyggeri i den direkte Eksports Tjeneste naturligvis ogsaa en betydelig Rolle, men her gælder, i hvert Fald i Dag, hvor det altoverskyggende Spørgsmaal for Skibsfarten er Genopbygningen af den saa haardt medtagne Handelsflaade, den ellers almengyldige Regel, at Udemarkederne bør forsynes før Hjemmemarkedet, saa afgjort ikke, idet national Skibsfart jo er et valuta-skabende Instrument i Lighed med Eksporten af f. Eks. Smør og Flæsk, hvorfor dens Behov af Skibe maa dækkes saa hurtigt som muligt, selv paa Bekostning af en eventuel Nedgang i udenlandske Ordre.

Det er da ogsaa Kvintessensen af en Tale, som den kendte engelske Skibsbygger Sir Robert Johnson holdt forleden Dag, og hvori han bl. a. udtalte: »Skibe maa betragtes som Eksportartikler, hvad enten de sejler under britisk eller fremmed Flag, fordi de, indregistrerede i United Kingdom, Aar efter Aar bliver ved med at tjene Fragter ind til Landet, og det drejer sig dog om mellem £100,000 og £300,000 om Aaret. Det Staal og andet Materiel, der gaar med til at bygge et Skib, er som Eksportartikel betragtet langt mere værdifuldt end Mængder af Biler eller Flyvemaskiner. Et meget vigtigt Led i vor Eksportoffensiv er Bygningen af Skibe til vor egen Handelsflaade, for de vil blive ved med at

tjene Penge ind til Landet, saa længe de kan trække deres Kølvaandsstriber gennem the Seven Seas.»

Disse Sir Robert Johnsons Ord gælder utvivlsomt ogsaa andre Lande end Storbritannien.

#### NORGES HANDELSFLAADE

UNDER den norske Finanslovdebat fornylig kunde Handelsminister Lars Evensen meddele adskillige interessante Oplysninger om Genopbygningen af Norges Handelsflaade. Han meddelte bl. a., at Handelsflaaden først vil naa op paa sit Førkrigniveau omkring 1951, samt at Omkostningerne ved Genopbygningen vil overstige de Forsikringsbeløb, norske Redere har faaet udbetalt for forliste Skibe med ikke mindre end 1,15 Milliard Kroner.

Om Flaadens Vækst i Tiden efter Befrielsen meddelte Ministeren, at den ved Krigens Afslutning var nede paa 2,350,000 Br. Tons, for 1. Juli 1946 at være vokset til 3,010,000 Br. Tons. Ved norske Værfter var der pr. 1. Juli kontraheret om Bygning af 138 Skibe paa tilsammen 204,000 Br. Tons mod ca. 117,000 Br. Tons i 1940. Pr. 15. September var der paa udenlandske Værfter kontraheret 232 Skibe paa tilsammen 1,200,000 Br. Tons. Fra Udlandet er der indkøbt ca. 175,000 Br. Tons, hvortil kommer den tyske Erstatningstonnage, ligesom der er givet Tilsagn om Valuta til Indkøb af ca. 200,000 Br. Tons. Gaar man ud fra, at alle Kontrakter og Købetilbud gaar igennem, og ser bort fra eventuelle Salg eller Forlis, skulde Handelsflaaden ved Midten af 1951 være kommet op paa Førkrigniveauet med ca. 4,800,000 Br. Tons, men man maa være opmærksom paa, at en stor Del af Flaaden er blevet gammel, ligesom man maa regne med en stor Afgang. Regner man imidlertid med den samme Afgang frem til Aaret 1951, som fandt Sted gennemsnitligt i Aarene 1930—39, ca. 130,000 Br. Tons pr. Aar, skulde Handelsflaaden efter Programmet i Juli 1951 være paa ca. 4,150,000 Br. Tons.

Den store Genrejsning koster imidlertid mange Penge.

Indtil nu var der blevet bestilt nye Skibe for 1,705 Mill. Kroner, hvortil kommer et Beløb paa 109 Mill. Kroner til Indkøb af færdig Tonnage, eller tilsammen 1,814 Mill. Kr., hvoraf udenlandsk Valuta tegner sig for de 1,430 Mill. Kr., nemlig 866 Mill. Kr. i Sverige, 300 Mill. Kr. i England, 119 Mill. Kr. i Danmark, 70 Mill. i Holland, 55 Mill. i Italien og 12 Mill. Kr. i Canada.

For de 1,814 Mill. Kr., der hidtil er anvendt til Flaadens Genopbygning, har man altsaa faaet 1,550,000 Br. Tons. For at naa Førkrigniveauet mangler der ca. 900,000 Br. Tons. Regner man med en Gennemsnitspris lig den, man hidtil har maattet betale, vil denne resterende Tonnage komme til at koste ca. 934 Mill. Kr., saaledes at Totaludgifterne vil komme op paa ca. 2,750 Mill. Kr. i samlede Genopbygningsomkostninger. Da de Assurancebeløb, som Nortraship regner med at faa ind m. m. kun andrager ca. 1,600 Mill. Kr., vil Genopbygningen af Flaaden altsaa koste 1,150 Mill. Kr. mere end Assurancebeløbet.

Valutaspørgsmaalet er ogsaa i Norge et af de prekæreste Problemer ved Genrejsningen af Handelsflaaden. Landet skylder saaledes endnu Sverige ca. 450 Mill. svenske Kr. for Nybygninger, ligesom der behøves 80 Mill. Dollars til Skibskøb i U. S. A.

#### NORSKE SKIBSSTILLINGER m. m.

Fred. Olsens første Søsætning efter Krigen fandt Sted d. 11. Oktober, da et 3600 Tons d.w. Motorskib, der i Daaben fik Navnet *Bengazi* løb af Stabelen ved Øresundsvarvet. Skibet skal afleveres i December og sættes ind paa Rederiets Middelhavsroute. Skibets Fart skal være 14<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Knob.

## Ugens Fragtberetning.

Den amerikanske Sømandstrejke er endnu ikke afsluttet, men de sidste Telegrammer fra New York antyder, at de Underhandlinger, der er i Gang, vil resultere i et Forlig.

Paa de oversøiske Markeder er Ugens mest bemærkelsesværdige Begivenhed Meddelelsen om, at en af de til Grækenland solgte Liberty-Baade er sluttet for consecutive Rejser, strækkende sig over et Aar, med Kul fra Northern Range til Rotterdam til \$9. Selv om denne Rate ligger ca. \$1 under, hvad der betales idag, tyder Afslutningen af denne Forretning dog alligevel paa, at Købmændene ikke venter nogen større Nedgang i Fragterne foreløbig. Et andet Spørgsmaal melder sig i denne Forbindelse, nemlig, hvilken Indflydelse vil det store Antal Liberty-Baade, som Amerikanerne er i Færd med at sælge til forskellige europæiske Nationer, faa paa Rateudviklingen i den kommende Tid. Mange af disse Baade sælges til Grækenland, Jugoslavien og andre Middelhavslande, hvor Driftsudgifterne er meget lave sammenlignet f. Eks. med de skandinaviske. I Øjeblikket er Spørgsmaalet næppe aktuelt, men tænker vi tilbage paa Begyndelsen af Trediverne, husker vi ogsaa, at særlig Grækerne var slemme »rate-cutters«. Det er vel desværre næppe saa meget et Spørgsmaal om disse Tider vil komme igen, som om *hvornaar*.

I de transatlantiske Trades er Forholdene uden større Ændringer. Amerikansk Tonnage er i Øjeblikket sat ud af Spillet, men nogen større Indflydelse paa Rateudviklingen har dette ikke medført. Kul fra Northern Range til Continentet noteres stadig \$9.90 til Rotterdam, \$10 til Antwerpen og \$11.05 til Bordeaux/Dunkirk range. Til Danmark noteres i Øjeblikket ingen Ordre, men November Tonnage kan antagelig skaffes til \$11.16 Basis Lastning USNH. Fra St. Lawrence sluttes stadig adskillige Baade for engelsk Regning til Ministry Raterne, og det samme gælder for Sukker fra Cuba til UK. Northern Range/Rio noteres \$11.50 og til Buenos Aires er Raten \$12. Sulphur Gulf/Buenos Aires er gjort til \$14.

Fra River Plate er sluttet en Liberty-Baad for tidligere Decbr. Lastning til Sverige til \$21 og for Novbr. Lastning til Trondhjem/Oslo range til \$20.25. For fransk Regning noteres \$19 fra n.a. San Lorenzo til Bordeaux/Dunkirk range.

Pacifikkyst Markederne er stadig temmelig inaktive og det samme gælder for Østen og Indien. En Liberty-Baad er sluttet fra Philippinerne til Antwerpen til \$171.000 Lumpsum fio. for Copra. Malm fra Vizagapatam til Golfen er igen sluttet til \$13. Krommalm fra Ny Kaledonien til Baltimore indkerer \$14. Kul Calcutta/Colombo har betalt 25 Rupees.

Paa de europæiske Markeder noteres vedvarende mange Ordre. Middelhavsmarkederne tager mange Baade til uændrede Rater, bl. a. Fosfat Sfax/Hamburg til 38/—, Salt fra Iviza til UK. til 55/—, Fosfat Tunis/Sydfinland 70/—. Fra Østersøen er Efterspørgslen fortsat meget betydelig og særlig Englænderne synes at have Vanskeligheder med at skaffe den tilstrækkelige Tonnage, til Trods for at, som der skrives i en engelsk Rapport »an all-out effort is to be made to lift the maximum possible quantity of wood from the Baltic before the ice sets in«. Raterne er derfor ogsaa fortsat faste. Sidste Rateindikationer er 155/— fra Middle Zone Sverige til London med fri Losning, men det menes, at Englænderne bliver tvungne til at forhøje denne Rate yderlig. Fra Finland til Continentet noteres meget store Partier Props. Sidste Slutning Nordfinland/Antwerpen betalte 160/— pr. Fthm. med fri Losning, men Tendensen er stigende. I vore nære Farvande er Forholdene uden væsentlige Ændringer.

Paa Timechartermarkedet er Efterspørgslen stadig meget betydelig, men Tilbudet af Tonnage, der kan faa Tilladelse til at slutte saadan Forretning, er ikke blevet større. En engelsk ejet Liberty-Baad er sluttet for 6 Maaneders australsk Kystfart til 20/—. Adskillige store Baade er sluttet for trip out, Levering UK., Tilbagelevering Middelhavet/Sydafrika og Australien til omkring 16/—.

Ved samme Værft har Rederiet tidligere bestilt to Frugtskibe, hver paa 3900 Tons d.w. Det første skal leveres Efteraaret 1947, det andet Efteraaret 1948.

Skibsreder Birger Ekerholt, Oslo, har solgt s.s. *Mari*, 850 Tons d.w., bygget 1920 ved Akers. mek. Verksted, til Frankrig.

The Eastern Shipping Co. A/S i Oslo har bestilt seks helsvejsede Dieselmotortankskibe hos Lagan Construction Co., Ltd., og to lignende Skibe hos Warren Point Shipyard, der forøvrigt netop i disse Dage er overtaget af Lagan Construction Co., Ltd. Begge Værfter er beliggende i Nordirland. Skibsreder Roy Engelstad, der er Selskabets administrerende Direktør, oplyser overfor »N. H. & S. T.«, at de otte Skibe — Søsterskibe paa 1534 Tons d.w. og med 12 Knobs Fart — skal koste 92,500 Lstr. pr. Stk., tilsammen altsaa 740,000 Lstr. De skal forsynes med særlig kraftigt Pumpe- og Varmelednings-Udstyr. Det første af dem skal leveres i November 1947, de fire næste medio 1948 og de tre sidste i Foraaret 1949.

Selskabet har tidligere paa Ekensbergs Værft kontraheret to 11 Knobs Tankskibe paa 1450 Tons d.w. til Levering henholdsvis i Februar og September 1948. I Øjeblikket har Selskabet tre Tankbaade i Fart: *Kløveren* (500 tons d.w.) i nordafrikansk Kystfart, *Kløvertto* (1000 Tons d.w.) i fransk Middelhavs-fart, og *Kløvertre* (1000 Tons d.w.) i vestafrikansk Kystfart.

### DEN SVENSK-RUSSISKE HANDELSAFTALE

Direktør Högberg, Sveabolaget, oplyser overfor G. H. & S. T.'s Korrespondent, at den nye svensk-russiske Handelsaftale giver svenske Skibe Adgang til at deltage i Trafiken paa Rusland, og at Forberedelserne er i Gang for at opnaa nærmere Aftaler herom. For Sveabolagets Vedkommende drejer det sig væsentligst om Genoptagelse af Førkrigstidens Ruter paa Leningrad og de baltiske Havne.

#### m.s. KRISTINA THORDÉN

Den 11. Oktober opstod der midt i Atlanterhavet en meget alvorlig, endnu uopklaret Brand om Bord i det svenske Motorskib *Kristina Thordén*. Ved Branden omkom fem Personer, deriblandt den amerikanske Kommandør Walter Heiberg fra Legationen i Stockholm samt to finske Statsborgere.

Den norske Atlanterhavsliner *Stavangerfjord* og to svenske Skibe kom til Undsætning, og det lykkedes *Stavangerfjord* trods Storm og meget svær Sø at faa etableret Forbindelse med det nødstedte Skib og faa overført de saarede m. m. takket være en fremragende Sømandsindsats.

Det lykkedes efter nogen Tids Forløb at faa slukket Ilden, og Havaristen, hvis Maskinrum var blevet stærkt hærget af Branden, blev derefter taget paa Slæb af et andet svensk Skib, Søsterskibet *Selma Thordén*, der, om Vejret tillader det, vil slæbe det til Gøteborg eller muligvis en norsk Havn.

*Kristina Thordén*, der hører hjemme i Uddevalla, er paa 3889 Br. Tons og bygget i Åbo i 1941.

#### s.s. MAURETANIA

Hveranden Time Døgnet rundt vil en Passager-flyvemaskine lette for at flyve over Atlanterhavet i Vinter, meddele Luftfartsselskaberne, men trods denne kraftige og truende Konkurrence sætter engelske Dampskibsselskaber om ikke alle Sejl saa alle Hestekræfter ind for at gøre Sørejsen over Dammen saa hurtig, saa behagelig og last but not least saa sikker som mulig for de mange Mennesker, der brænder af Længsel efter at besøge Slægt og Venner og Forretningsforbindelser paa den ene eller den anden Side af Atlanten.

De to stolte »Dronninger« kan snart sættes ind i Atlanterhavsfarten, og til Nytaar vil den 35,677 Tons store Luksusdamper *Mauretania* være klar til at tage sin Tørn efter en gennemgribende Reparation paa Gladstone Dock-Værftet i Liverpool, hvor Skibet i Øjeblikket bliver forandret fra Transportskib til Passagerskib.

*Mauretania*, der blev søsat ved Cammel Laird & Co. Ltd. i Juli 1938, naaede at faa gjort sin Jomfrurejse til U. S. A. tre Maaneder, før Krigen brød ud, men blev derefter overtaget af Regeringen som Troppetransportskib, og under Krigen har Skibet sejlet mere end 538,000 Sømil og transporteret over 330,000 Mand. Det sejlede først i indiske og australske Farvande, bragte senere Tusinder og atter Tusinder af amerikanske Soldater til Storbritannien for at ende sin Krigskarriere med at bringe Folk hjem fra det mellemste Østen og Indien. Den allersidste »Krigsrejse« begyndte i August i Aar og gik til Halifax, N. S., hvor bl. a. Feltmarskal Montgomery var med.

#### DANSKE SKIBSSALG OG -KØB

Dampskibsselskabet Heimdal, København, har solgt sin Damper *Martin Carl* til Dampskibsselskabet Dania, København. *Martin Carl* er paa 2,380 tons d.w., bygget i Helsingør 1924, nyklasset i Fjor. Overtagelsen vil ske i Slutningen af denne Maaned.

*Martin Carl* var det sidste af Selskabets Skibet, og Salget er et Led i Selskabets Nybygningsprogram. Som bekendt har D/S Heimdal to Skibe under Bygning ved Helsingør Jernskibsværft og Maskinbyggeri, hvoraf det første vil blive afleveret i Løbet af November Maaned, og to Skibe under Bygning i Sunderland, som vil blive leveret i Løbet af næste Aar.

Dampskibsselskabet Helland A/S, København, har indkøbt den britiske Damper *Greensea*, ca. 2,296 tons d.w., bygget i Goole i 1920, samt Damperen *Calanda*, ca. 7,400 tons d.w., bygget i Sunderland 1913.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Skal »Esbjerg« hugges op

Det forenede Dampskibsselskabs tidligere Motorskib *Esbjerg* er nu efter endt Besigtigelse færdigt hos B. & W. Skibet er af Krigsforsikringen blevet tilbudt D. F. D. S., men dette Selskab ønsker ikke at generhverve Skibet, da det efter ret langt Ophold paa Bunden af Køge Bugt er saa medtaget, at det er tvivlsomt, om det kan betale sig at lade det reparere. Skibet er midlertidigt tætnet og skal nu bugseres bort fra Værftet og vente paa eventuelle Liebhavere. Sandsynligheden taler dog for, at det fordums smukke Skib maa sælges til Ophugning.

### Masnedø Færgehavn bliver Skibsværft

Fabrikant Svend Stigaard Amler, Kraghave, Nykøbing Falster, har af Statsbanerne købt den gamle Masnedø Færgehavn med det Formaal at oprette et Skibsværft i Havnen. Overtagelsen er sket 1. Oktober.

Fabrikant Stigaard Amler har sammen med en københavnsk Direktør dannet et Interessentskab, som skal føre Tanken ud i Livet. Foretagendet vil komme til at hedde »Masnedø Havne- og Skibsværft« I/S. Det gamle Færge-

leje skal først og fremmest fjernes for at skaffe Plads til en Bedding, der kan tage Skibe paa godt 300 Tons, og dette Arbejde begyndes omgaaende. Foruden den store Bedding skal der indrettes to mindre, en til mindre Baade og en til Lystbaade, og der bliver opført en større Hal, som skal bruges til Vinterleje for Lystbaade.

### »Oceanide« er nu opgivet

Den ved Bjørn Fyr strandede danske Motorgalease *Oceanide* af Marstal er efter resultatløse Forsøg af Bjergningsdamperen *Hermes* paa at tage Havaristen af Grunden nu blevet overladt til sin Skæbne. Skibets Trælast skal losses og føres ind til Fågelsundet, hvorfra den sandsynligvis næste Foraar skal videre til Danmark. Den Olie, som Skibet havde om Bord, gaar nu til Fågelsundet, hvor den sælges til Fiskerne. Bjergningsdamperen *Hermes* har iøvrigt taget sig af alt Inventar paa Skibet.

### Medicin fra Luften

Da det svenske Motorskib *Gripsholm* forleden Dag befandt sig 130 Miles Nordøst for Aberdeen, udsendte Kaptajnen en Radiomeddelelse om, at en af Passagererne, C. C. Wickmann, var blevet syg, og for at redde hans Liv, maatte man have en bestemt Slags Medicin. Medicinen blev rekvireret fra Edinburgh, og en Dakotamaskine gik op fra Prestwick med en Pakke, som Flyveren lod falde i Nærheden af en Redningsbaad, der var sat ud fra *Gripsholm*. Kaptajnen takkede senere for den værdifulde Hjælp og meddelte, at den syge Passager nu befandt sig bedre.

## FRA SØRETTENE

Fire af A. P. Møllers »Mærsk«-Baade forliste under Krigen i allieret Tjeneste, og i den Anledning afholdtes Søforhør i Sø- og Handelsretten forleden Dag.

### m.s. Hulda Mærsk

I det første Tilfælde drejede det sig om m.s. *Hulda Mærsk*, der krigsforliste den 15. Juni 1942. For Skibet mødte Kaptajn V. A. Vernum og for Rederiet Skibsinspektør K. H. Larssen og Fuldmægtig E. K. Christensen, der begge mødte ogsaa i Forhørene vedrørende de øvrige tre »Mærsk«-Baades Forlis.

*Hulda Mærsk* var den 15. Juni ca. 10 Sømil Syd for Pantellaria i Konvoj-Fart fra Glasgow til Malta. Kl. 7,30 om Morgenen blev Skibet under Luftbombardement ramt af flere Bomber i Agterskibet og sank i Løbet af faa Minutter. Af Besætningen, som bestod af 87 Personer, var kun tre danske, Føreren iberegnet. Ingen af disse omkom. Skibets Papirer bjergedes. Dagen efter ankom alle de reddede i god Behold til Malta.

### m.s. Niel Mærsk

*Niel Mærsk* forliste den 5. Juni 1942 ved Torpedering. Skibet befandt sig da i omtrentlig Position 13 Gr. Syd og 42 Gr. Øst i Nærheden af Mombasa. Det havde udført forskellige Rejser i allieret Krigstjeneste efter at være blevet beslaglagt den 12. Juli 1941 af U. S. Maritime Commission.

Kun to Mand, en Brasilianer og en Svensker, omkom ved Forliset. Resten kom i god Behold i Land paa Afrikas Østkyst. For Skibet, der var bygget i 1930, mødte Kaptajn A. U. Rørup.

### m.s. Anna Mærsk

Vedrørende Forliset af m.s. *Anna Mærsk* mødte Føreren, Kaptajn K. Hansen.

*Anna Mærsk* forliste den 12. Decbr. 1944, 10 Sømil Vest for Vlissingen paa Rejse fra Antwerpen til New York i Konvoj og med Lods om Bord. Skibet stødte haardt mod et undersøisk Vrag, hvorved Bunden blev flænget, og da Skibet fyldtes med Vand, sank det hurtigt.

Alle Mand blev reddet i Baadene og blev senere optaget af en engelsk Korvet og bragt ind til London. *Anna Mærsk* var bygget 1932.

### m.s. Lexa Mærsk

Det sidste Forlis, hvorved m.s. *Lexa Mærsk* gik ned, var det mest dramatiske. *Lexa Mærsk* var paa Vej fra U. S. A.'s Østkyst til England med Krigsmateriel, da det den 12. November uden Varsel blev torpederet ca. 500 miles Vest for Irland.

Skibet, der sejlede alene, blev Kl. 19,15 ramt af to Torpedoer, en for og en agter. Det lykkedes imidlertid at faa hele Besætningen og Passagerer, ialt 72 Mand, i Baadene, og Kl. 19,35 sprang Skibet i Luften, da 5000 Tønder Flyverbenzin i Lastrummet eksploderede.

De reddede var i fire Baade, der forsøgte at sejle sammen, men i Mørke og haard Kulning kom de fra hinanden, og først tolv Dage efter Forliset blev den sidste Baad

fundet af en Flyvemaskine. Stærkt forkommen blev Besætningen Dagen efter taget op af en engelsk Destroyer og indlagt paa Hospital. I Forhøret mødte Kaptajn Arthur Jensen for Skibet, der var bygget 1938-39.

## PERSONALIA

### 75 Aar

Kaptajn *Jens Sorensen*, tidligere Fører i D. F. D. S., fyldte Mandag d. 14. Oktober 75 Aar. Kaptajn S. førte sidst s.s. *Thyra*, fra hvilken han i 1921 gik i Land paa Grund af svigende Helbred. Han bor nu Harsdorffsvej 7 B, hvor han tilbringer en stor Del af sin Tid med at bygge Skibsmodeller, af hvilke han har skænket flere til Marineforeningen. Han har ligeledes udført en stor og smuk Model af Fregatten *Jylland*, som blev skænket til Søderköping Kirke som Tak fra danske Flygtninge.

## Positionsliste pr. 15. Oktbr. 1946

### Dania

*Cyrl* ank. Danzig 14. 10. — *Tovelil* ank. Ghent 14. 10.

### Dannebrog

*Dansborg* i Dok Kbh. B. & W. 7. 10. Derefter La Plata/Danmark. — *Ellensborg* afg. Kbh. 12. 10. til Finland/Danmark. — *Frederiksborg* ank. Frederikshavn 17. 9. Dok. — *Lilleborg* ank. Kolding 13. 10. Derefter Vejle/Kbh. — *Nordborg* ank. Cardiff 12. 10. — *Silkeborg* ank. Kbh. 27. 8. Dok. — *Skodsborg* ank. Emden 14. 10. Laster for Danmark. — *Søborg* ank. Frederikshavn 27. 6. Dok. — *Taarnborg* pass. Cape Finisterre 14. 10. til Fredericia. — *Uranienborg* ank. Helsingør 31. 8. Dok. — *Ørneborg* ank. Hamburg 13. 10. Derefter Emden/Danmark.

### De forenede Kulimportører

*Cimbria* ank. Setubal 20. 10. — *Concordia* afg. Kbh. 19. 10. — *Dania* ank. Kyndby 21. 10. — *Hafnia* ank. Gdynia 18. 10. — *Scandia* afg. Gdansk 16. 10.

### Det Dansk-Franske D/S

*Blekinge* afg. Glasgow 15. 10. — *Bornholm* ank. Grand Bassam 10. 10. — *Holland* afg. Kbh. 12. 10. — *Skaane* ank. Svendborg 21. 7. (Værft). — *Slesvig* ank. Hull 7. 9.

### Det Danske Kulkompagni

*Ivan Kondrup* ank. Aarhus 14. 10. — *Wm. Th. Malling* afg. Aarhus 16. 10.

### D. F. D. S.

*Alabama* ank. Porto Alegre 3. 10. Derfra til Rio Grande Sao Francisco og Bahia. — *Alexandra* ank. Hull 11. 10. Derfra ca. 16. 10. til Kbh. — *Argentina* afg. Kbh. 23. 9. via Las Palmas for Oliefyldning til Porto Alegre. Afg. Las Palmas 2. 10. Forv. Ank. Porto Alegre 17. 10. — *Bolivia* afg. New York 12. 10. til Oslo og Kbh. — *Brasilien* afg. Oran 13. 10. til Aalborg. — *Brynild* ank. Kbh. 12. 10. — *California* afg. Kbh. 1. 10. via Las Palmas for Oliefyldning til Porto Alegre. Afg. Las Palmas 13. 10. — *Delaware* ank. Sao Francisco 10. 10. Afgaar forv. 14. 10. via Santos til Danmark. — *Dronning Alzadrine* afg. Thorshavn 14. 10. til Kbh. — *Egholm* afg. Lissabon 15. 10. til Leixoes og Nordafrika. — *Florida* ank. Kbh. 10. 10. — *Frigga* i Dok i Frederikshavn fra 10. 10. — *Garonne* i Dok i Helsingør siden 10. 10. Fra Helsingør ca. 19. Okt. til Aalborg. Derfra ca. 22. Okt. via Kbh. til Antwerpen/Kbh. — *Halfdan* afg. Manchester 10. 10. til Kbh. og Aarhus. — *Harald* ank. Newport 13. 10. Derfra ca. 17. 10. til Liverpool/Kbh. — *Hebe* afg. Aalborg 12. 10. til Newcastle. Derfra ca. 18. 10. til Kbh. — *Hindholm* ank. Kbh. 6. 10. — *Hjortholm* afg. Valencia 14. 10. til Torreveja, Lissabon, Frankrig og Kbh. — *Hroar* afg. Kbh. 12. 10. til London. Derfra ca. 17. 10. til Kbh. — *Ivar* afg. Famagusta 9. 10. til Oran, Spanien, Portugal og Danmark. — *J. C. Jacobsen* ank. Kbh. 11. 10. Fra Kbh. ca. 15. 10. til Bandholm. Derfra ca. 18. 10. via Kbh. til Oslo/Fjordplads/Kbh. — *Katholm* afg. Antwerpen 12. 10. til Kbh./Aarhus/Ran-

ders/Aalborg. — *Kentucky* afg. Liverpool 10. 10. til Kbh./Randers. — *Knud* afg. Oxelösund 11. 10. til Newport/Cardiff/Swansea/Liverpool/Danmark. — *Louisiana* afg. Esbjerg 4. 10. via Las Palmas for Oliefyldning til Porto Alegre. Afg. Las Palmas 13. 10. — *Maine* ank. Kbh. 10. 10. Herfra ca. 15. 10. til Oslo. — *Margrethe* ank. Kbh. 6. 10. Herfra 17. 10. Fra Aarhus 18. 10. Fra Aalborg 19. 10. til London/Kbh. — *Marocco* ank. Malaga 13. 10. Derfra til Huelva og Kbh. — *Paraguay* afg. Kbh. 8. 10. til New York, Newport News og Philadelphia. — *Skjold* afg. Kbh. 12. 10. til Antwerpen-Esbjerg/Middelfart/Odense. — *Svanholm* afg. Grimsby 14. 10. til Kbh. — *Taarnholm* ank. Manchester 9. 10. Derfra ca. 19. 10. til Kbh. og Aalborg. — *Texas* ank. Jaffa/Tel-Aviv 14. 10. Derfra til Haifa, Beyrut og Cypren — *Thyra* ank. Kbh. 11. 10. — *Tomsk* afg. Kbh. 12. 10. til Antwerpen. Derfra ca. 18. 10. til Kbh. — *Trondhjem* ank. Kbh. 13. 10. — *Tula* ank. Kbh. 9. 10. Fra Kbh. ca. 16. 10. til Horsens/Kbh. — *Tunis* afg. Antwerpen 11. 10. til Lissabon og Levanten. Ventes til Lissabon 15. 10. — *Tyr* ank. Horsens 15. 10. Derfra ca. 15. 10. via Odense til Dunkirk og Havre. Derefter London/Kbh. — *Uruguay* afg. Bahia 30. 9. via Las Palmas for Oliefyldning til Kbh. Forv. afg. Las Palmas 11. 10. Forv. Ank. Kbh. ca. 20. 10. — *Virginia* afg. Sao Francisco 14. 10. via Madeira for Bunkers til Kbh.

### Jutlandia

*Jens Toft* ligger i Newport Mon. — *Karen Toft* paa Vej til Rönneskär.

### J. Lauritzen

*Indian Reefer* ank. Antwerpen ca. 16. 10. Derefter New York. — *Argentinean Reefer* afg. Buenos Aires ca. 14. 10. til Rio de Janeiro. — *Egyptian Reefer* reparerer Aalborg. — *African Reefer* reparerer Aalborg. — *Karla Dan* afg. Valparaiso 10. 10. til New York. — *Lotta Dan* afg. New York ca. 19. 10. til Peru og Chile. — *Laila Dan* pass. Panamakanalen 12. 10. paa Vej til New York. — *Jutta Dan* pass. Panamakanalen 14. 10. paa Vej til Chile. — *Selma Dan* pass. Panamakanalen 6. 10. paa Vej til Chile. — *Randa* afg. New York ca. 23. 10. til Colombia, Ecuador og Peru. — *Linda Dan* ank. Buenaventura 14. 10. til New York. — *Ulla* afg. Oslo 10. 10. til Lissabon. — *Laura Dan* reparerer Svendborg. — *Maria Dan* afg. Port Williams 8. 10. til Liverpool. — *Jelva Lau* afg. Kbh. 13. 10. til Kotka, laster til Themsen. — *Lillian* afg. Belfast ca. 7. 10. til Lissabon. — *Anna Lau* afg. Gdansk 13. 10. til Nørresundby og Aalborg. — *Inger Lau* afg. Ivigtut 10. 10. til Philadelphia. — *Nerma Lau* ank. Ghent 13. 10., laster til Kbh. — *Katja Lau* ank. Rostock 12. 10., laster til Kolding. — *Hedda Lau* afg. Wismar ca. 14. 10. til Aarhus. — *Nancy Lau* afg. Toppila 13. 10. til Næstved. — *Ninna Lau* afg. Wismar 11. 10. til Helsingfors.

### Myren

*Absjorn* ank. Buenos Aires 10. 10. — *Astrid* afg. Luleå 9. 10. — *Birthe* ank. Aalborg 7. 10. (Værft). — *Chr. Sass* afg. Kbh. 11. 10. — *Clara* ank. Odense 14. 10. — *Stal* afg. Samos 15. 10.

### Norden

*Norden* ank. Aarhus 13. 10. — *Nordfarer* afg. Baltimore 14. 10. til Danmark. — *Nordkap* afg. Aarhus 8. 10. til La Plata. — *Nordkyn* afg. Kbh. 15. 10. — *Nordpol* ank. Nakskov 25. 9. (Værft).

### Orient

*Astoria* afg. Buenos Aires 11. 10. — *Westralia* ank. Hampton Roads 14. 10.

### Vendila

*Svend Pii* afg. Emden 15. 10. — *P. N. Dam* ank. Helsingør 12. 9. — *E. M. Dalgas* ank. Frederikshavn 31. 8.

### Ø. K.

*Annam* afg. Port Said 14. 10. til Marseille. — *Asia* pass. Suez 9. 10. til Aden. — *Erria* afg. Balboa 13. 10. til Los Angeles. — *Falstria* ank. New York 11. 10. — *Fionia* ank. Singapore 13. 10. — *India* ank. Kbh. 4. 10. — *Java* ank. Shanghai 28. 9. — *Jutlandia* ank. Kbh. 13. 10. — *Kina* ank. Catanaun 12. 10. — *Korea* ank. Long Beach 3. 9. — *Lalandia* ank. Sydney 5. 10. — *Malacca* ank. Göteborg 10. 10. — *Manchuria* ank. Penang 13. 10. — *Meonia* afg. Marseille 14. 10. til Genoa. — *Mongolia* ank. Singapore 11. 10. — *Norden* ank. Aarhus 13. 10. — *Selandia* ank. Göteborg 12. 10.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør F. B. EGGÉ

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

Abonnement

Udlandet Kr. 24,00 pr. Aar

Redaktør:

KAY JUNGEBEN

Telefon "Central 17030

samt paa alle Postkontorer

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33, KØBENHAVN K

# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

## ODENSE STAALSKIBSVÆRFT A/S

(Odense Steel Shipyard Ltd. A/S.)

TELEGR. STAALVÆRFT

TELF. ODENSE 1859

Telegram Adr.: Flydedokken

Telefon 269 (2 Lin.)

Rigstelefon 21

## A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT

*Nybygninger og Reparationer*

NYBYGNINGER

## Aalborg Værft A/s

SKIBS- MASKIN- OG

KEDELREPARATION

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9



Viking  
Kompasser  
Viking  
Loddemaskiner  
Chronometre  
Sekstanter  
Marinekikkerter

Indehavere

**SØLVER & SVARRER**

Norsk statsant. Kompassrettere

Forlang *W.* Katalog

**P**ENSIONS  
**F**ORSIKRINGS  
**A**NSTALTEN A/S



HAMMERENSGADE 6

KØBENHAVN K. - C. 7809



BRUG  
**INTERNATIONAL**  
Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDE  
INTERNATIONAL FARVEFABRIK A/S

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

DAMPSKIBSSELSKABET

## PACIFIC A/S

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

## SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

## NORDHAVNS-VÆRFTET A/S

KØBENHAVN

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



... og  
Pilsner  
det er  
**HOF**

*Tegn Deres  
Forsikringer*

**SKANDINAVIA**  
Kongens Nytorv & København K  
Telefon Central 9316

**JAN M. LYNGBY**  
INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779  
TELEGR. »JANBY«

KJØBENHAVN K.  
TOLDBODGADE 18

elektrisk drevne  
**Imo-Pumper**  
som  
Smøreliepumper  
Brændseloliepumper

AKTIESELSKABET  
**BURMEISTER & WAIN'S**  
MASKIN- OG SKIBSBYGGERI  
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT      MASKINFABRIK  
REFSHALEØEN      STRANDGADE 4

STØBERI OG STAALVÆRK  
TEGTHOLMEN

REPARATION OG  
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DØKKER  
INDTIL 13.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER

DIESELMOTORER  
FRA 10-3000 HK. PR. CYLINDER

**B&W**

## AKTIESELSKABET

**HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI**

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftets»

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

**SIMONSEN & MØLLER**

STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING  
ODENSE

**AARHUS  
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus  
LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

## DAMPKIBSSELSKABET

**PACIFIC A/S**

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH  
Korresponderende Reder

**NORDHAVNS-VÆRFTET A/S**

KØBENHAVN

*DANSKE SKIBSMÆGLERE*

## AARHUS

**AUG. O. HERLØV**

Statsautoriseret Skibsmægler

Dynkarken 2  
AARHUS

Telefon: 6280  
Privat: 4628

Telegr.-Adr.:  
„NAVIGATION“

## ODENSE

**CHR. CLEMMENSEN**

Grundlagt 1866

INDEHAVERE:

UFFE CLEMMENSEN, edsv. Skibsmægler  
KAI BACKHAUSEN, statsaut. Skibsmægler

ODENSE

Telgr. Adr.: "Clemmensen"

Telf. 14 og 83  
Rigstelefon 33

## BANDHOLM

**ALFR. HOVMAND**

SKIBSMÆGLER

BANDHOLM

Telefoner 11 &amp; 41

Telegram-Adresse:  
»HOVMAND«

**FRIIS & FREDERIKSEN**

(H. RASK-PETERSEN)

STATSAUTORISERET SKIBSMÆGLER

ODENSE - BOGENSE

Tlf. 30 - 2 Lin.  
2830

Tlf. Adr. Friis

## FAABORG

**P. A. NIELSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING  
SPEDITION — ASSURANCE

FAABORG

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 8 &amp; 606

**C. HOPPE & CO.**

Partners:

C. Hoppe  
edsv. Skibsmægler

Joh. Sørensen  
P. M. Michelsen

ODENSE

Telefon:  
988-688

Telegr. Adr.  
Brokerhoppe

## HOBRO

**CHR. RØRHOLM**

EDSVØREN 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"



# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 42

FREDAG 25. OKTOBER 1946

53. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### SØFOLKENES MINDEHAVE

Planerne og Tegningerne til Søfolkenes Mindehave, der er udarbejdet af Dekorationschef *Odehahn*, foreligger nu færdige. Det fremgaar heraf, at selve Haven skal omkredses af en Mur. Indenfor Muren skal anbringes en Pergola, og paa hver af Stolperne tænkes plantet Roser, Caprifolier, Clematis og alle blomstrende Slyngeplanter, som vil udgøre et skygende Tag over Gangen langs med Muren.

Paa selve Muren vil Navnene paa hver enkelt af de ca. 4000 Søfolk, som satte Livet til for Danmarks Sag, blive anbragt. Navnene vil blive lavet i Bronze og irret, under hvert Navn vil blive anbragt en Krog, hvor Familie og Paarørende kan hænge de smaa Kranse, som man kender fra Krematorierne. Selve Gangen vil blive belagt med Fliser, og inde ved Muren vil den være hævet med Plads til større Kranse og Buketter. I selve Midten af Haven vil blive anbragt en Mindebrønd, hvor en Vandledning vil blive sat til under Vandoverfladen, saaledes at runde Ringe stadig vil bølge i Overfladen paa samme Maade, som naar man kaster en Sten ud i stille Vand. Hele Midterpartiet af Haven omkring Brønden vil blive beplantet med alle Aarstidens Blomster.

»Frihedskampens Venner«, der har taget Initiativet til denne Mindehave, forhandler med Ministeriet om Havens Placering, og man har Haab om, at den kan blive anlagt i Bernstorffs Slotspark, hvor Omgivelserne fortrinligt egner sig for en saadan Mindehave.

Slotsparken er utvivlsomt ogsaa fortrinligt egnet til Mindehave, blot maaske ikke saa meget til en Mindehave for Søens Folk, for Søen har Parken dog ikke saa megen Tilknytning til. En Indsender i Medlemsbladet for Maskinmestre foreslaar i Stedet for at lægge Mindepladsen ved Nyhavn, en Tanke, der er saa rigtig, at den ikke maa forbigaa under Debatten om Mindehavens Beliggenhed. Indsenderen skriver bl. a.:

»Naar Planen om en Mindeplads for faldne danske Søfolk forhaabentlig snart skal føres ud i Livet, bør det alvorligt overvejes, om ikke det eneste rette Sted at lægge den paa netop bør være Stedet paa Kongens Nytorv, hvor hidtil Grankorset har staaet, — det Sted, som stadig af mange betragtes som den danske Sømands Mindelund.«

### SKOLESKIBET DANMARK

Skoleskibet *Danmark* befandt sig Lørdag d. 19. Oktober 600 Sømil Sydvest for Kanarieøerne. Alt vel.

### AARHUSIANSK HAVNEUDVALG PAA BESØG I LONDON

Et aarhusiansk Havneudvalg med Borgmester *Unmack Larsen* i Spidsen er for Tiden paa Studiebesej i London, hvor det forleden Dag blev modtaget af Sir *Douglas Ritchie*, Vice-Chairman of the Port of London Authority. I sin Velkomsttale til de danske Gæster udtalte Sir *Douglas Ritchie* bl. a.: »Vi er nu efter at have overlevet Krigens Prøvelser efter bedste Evne i Færd med at raade Bod paa de forvoldte Skader og fjerne Krigens Spor. En stærk Stigning i international Handel er den eneste Kur mod de Savn og den ildevarslende Stemning, der desværre i

Dag behersker næsten alle Lande. London By og London Havn bestræber sig for ogsaa i Fremtiden at kunne yde alle Nationer den samme Service paa de samme Betingelser, som før Krigens gjorde London til Verdenshandelens Vugge.«

De aarhusianske Gæster besaa derefter sammen med Medlemmer af den danske Legation, Transportministeriet og Board of Trade Havneanlæggene, Havneinstallationerne m. m.

### TRAFIKEN PAA KØBENHAVNS HAVN

Københavns Havn blev i September anløbet af 1734 Skibe paa tilsammen 560.099 Netto Reg. Tons. Heraf kom fra indenrigske Havne 1245 Skibe paa ialt 213.497 Netto Reg. Tons og fra udenrigske Havne 489 Skibe paa 346.602 Tons. Danmark var repræsenteret med 1392 Skibe og 376.675 Tons. Derefter fulgte Amerika med 15 Skibe og 66.155 Tons, Sverige med 185 Skibe og 33.296 Tons, England med 23 Skibe og 23.139 Tons, Norge med 24 Skibe og 20.070 Tons og Finland med 26 Skibe og 13.392 Tons.

I August androg de samlede Skibs anløb 1612 paa tilsammen 543.977 Netto Reg. Tons.

### J. LAURITZENS NYBYGNINGER

Rederiet *J. Lauritzen* har ved Aalborg Værft bestilt en 3600 Tons oliefyret Damper. Skibet bliver bygget som aaben Shelterdækker, har 5 Luger og 10 Bomme med 5 Tons Spil samt en 15 Tons og en 25 Tons Sværgodsbom. Skibets Fart bliver lastet 13 Knob.

Endvidere har Rederiet bestilt et ca. 5100 Tons Motorskib, der skal have en Fart med Last paa 15½ Knob. Dette Motorskib bygges ligeledes som aaben Shelterdækker med Bak, 5 Luger og 14 Bomme med 5 Tons Spil samt en 15 Tons og en 25 Tons Sværgodsbom. Officers- og Mandkabs-Apteringen i disse Skibe vil blive meget rummelig og udstyret med alle moderne Bekvemmeligheder. I Motorskibet bliver der Plads til 8—12 Passagerer.

Rederiets Nybygning, »*Helga Dan*«, blev for nogle Maaneder siden slæbt til *Burmeister & Wain*, hvor Skibets Fuldførelse er begyndt. Skibet ventes færdigbygget i Foraaret 1947.

### STATENS SKIBSTILSYN

Skibssynsmændene *C. N. Andersen*, *C. A. Schmidt*, *S. I. Jessen*, *Jens Olsen*, *P. M. Hansen*, *M. J. Schumacher* og *K. S. C. Mogensen* er udnævnte til Skibsinspektører ved Statens Skibstilsyn fra 1. April 1946.

Materialforvalter ved nautisk Prøvekammer *Henning Clausen* er udnævnt til Prøveinspektør samme Steds fra 1. April 1946.

### DANSK MARINEKOMMISSION TIL U. S. A.

En Kommission paa 6 Medlemmer repræsenterende den danske Marine, rejser paa Lørdag til U. S. A. for at studere den amerikanske Marines Uddannelsesmetoder, samt de Vaaben, der er fremkommet under Krigens. Kommissionen, som ledes af Kontreadmiral *Bjørn Andersen*, der er Chef for Kystflaaden, bestaar af 4 Søofficerer og 2 Teknikere, hvoraf den ene er Direktør *N. K. Nielsen*, Orlogsværftet. Det er Hensigten, at Turen skal strække sig over 5 Uger.

## DØDSFALD

Præsidenten for Cunard White Star Line, Sir *Percy Bates*, døde Onsdag d. 16. Oktober af et Hjerterslag, 67 Aar gammel, og dermed har engelsk Skibsfart mistet en af sine mest fremtrædende Mænd. Sir *Percy Bates* havde været Præsident for Cunard-White Star Line, siden de to Rederier blev slaæet sammen i 1934.

## VERDENSSKIBSBYGNINGEN

I Henhold til Lloyds Register var der ved Slutningen af September i Aar 3.569.159 Br. Tons Handelskibe under Bygning i hele Verden, idet der dog savnes Oplysninger om Skibsbygningen i Danzig, Tyskland, Rusland, Polen og Japan, medens Oplysningerne fra Frankrig ikke er helt fyldestgørende.

Af den samlede Tonnage var 1.874.878 Br. Tons eller 52,5 pCt. under Bygning i Storbritannien og Irland, medens de øvrige Lande tegnede sig for 1.694.281 Br. Tons eller 47,5 pCt.

Af de ialt 1047 Skibe, der var under Bygning i hele Verden, var 376 Dampskibe med ialt 1.634.370 Br. Tons, 643 Motorskibe med ialt 1.923.490 Br. Tons og 28 Sejlskibe med ialt 11.299 Br. Tons.

I U. S. A. var der ialt 62 Skibe med tilsammen 354.283 Br. Tons under Bygning, heraf 45 Dampskibe med ialt 346.105 Br. Tons, 17 Motorskibe med 8.178 Br. Tons, Sverige 67 Skibe med ialt 241.050 Br. Tons, heraf 8 Dampskibe med 18.100 Tons, 59 Motorskibe med ialt 222.950 Br. Tons, Br. Dominions og Kolonier 71 Skibe med ialt 199.558 Br. Tons, heraf 30 Dampskibe med 131.003 Br. Tons, 41 Motorskibe med 68.555 Br. Tons, Holland 67 Skibe med ialt 166.790 Br. Tons, heraf 4 Dampskibe med 13.250 Br. Tons, 63 Motorskibe med 153.540 Br. Tons, Italien 91 Skibe med ialt 166.762 Br. Tons, heraf 8 Dampskibe med 17.550 Br. Tons, 83 Motorskibe med ialt 149.212 Br. Tons, Danmark 31 Skibe med ialt 145.768 Br. Tons, heraf 5 Dampskibe med 13.686 Br. Tons, 26 Motorskibe med ialt 132.082 Br. Tons, Frankrig 39 Skibe med ialt 138.181 Br. Tons, heraf 23 Dampskibe med 64.000 Tons, 16 Motorskibe med 74.181 Br. Tons, Spanien 48 Skibe med ialt 95.005 Br. Tons, heraf 23 Dampskibe med 29.159 Br. Tons, 25 Motorskibe med ialt 65.846 Br. Tons, Belgien 37 Skibe med ialt 89.165 Br. Tons, heraf 8 Dampskibe med 12.584 Br. Tons, 29 Motorskibe med ialt 76.581 Br. Tons, og Norge 60 Skibe med ialt 82.953 Br. Tons, heraf 20 Dampskibe med 38.459 Br. Tons, 40 Motorskibe med 44.494 Br. Tons. Af den i U. K. byggede Tonnage var 202 Dampskibe med ialt 950.474 Br. Tons, 234 Motorskibe med 913.105 Br. Tons og 28 Sejlskibe med ialt 11.299 Br. Tons.

Af de 70 Tankskibe med ialt 580.483 Br. Tons, der var under Bygning Kloden over, var 15 Dampskibe med ialt 128.188 Br. Tons og 55 Motorskibe med ialt 452.295 Br. Tons.

## NORSK-SVENSK SAMSEJLING I ØSTEN

Det svenske Rederi AB. Transatlantic agter i en nær Fremtid at aabne en regelmæssig Rute mellem U. S. A.'s Pacifickyst og Nordkina i Samsejling med den norske Pacific Orient Express Line.

Den norske Rute blev oprettet tidligere i Aar af Oslo-Rederierne Halfdan Ditlev-Simonsen & Co. og O. Ditlev-Simonsen jr. i Fællesskab med det Formaal at opretholde en fast Forbindelse mellem Vestkysten, Japan og Kina. Ruten betjenes foreløbigt af de tre 9000 Tons store Motorskibe *Vito*, *Vilja* og *Vingnes*.

Transatlantic agter ligeledes, efter hvad der oplyses, at indsætte moderne ca. 9000 Tons Motorskibe paa Ruten. Det første af disse Skibe, m.s. *Yarrowonga*, lossers allerede i kinesiske Havne. Det er Hensigten at anløbe japanske Havne, saasnt disse alter aabnes for Trafik. Der vil blive Afgang hver fjortende Dag i hver Retning.

## BRAND OM BORD

Den alvorlige Brand, der for kort Tid siden hærgede det svenske Motorskib *Kristina Thordén* midt ude i Atlanten, hvorved fem Mennesker mistede Livet, har foranlediget den svenske Brandkaptan *C. Bergström*, Göteborg, til i G. H. & S. T. at rette et kraftigt Angreb paa de nugældende, svenske Bestemmelser angaaende Bekæmpelsen af Brand om Bord, som Forfatteren erklærer er haabløst ude af Kontakt med Tiden, og som han kræver ændrede med Bistand af Brandsagkyndige.

Men heller ikke Skibsbyggere og Redere gik Ram forbi i Brandkaptanens hvasse Artikel, og fik ogsaa at høre, at de synes at negligere de Brandsagkyndige ved Planlæggelsen af Brandsikringsanlæg om Bord. »Det hører til Sjældenhederne,« skriver Forfatteren, »at en Brandekspert bliver tilkaldt som Sagkyndig paa sit Omraade ved Udarbejdelsen af Tegningerne til et Skib, ved Anskaffelse af Brandslukningsmateriel og Placeringen af dette, ved Besætningens Uddannelse, ved Brandsyn om Bord o. lign. Med den uhørt hurtige Udvikling, som forebyggende Brandsikring, Slukningstaktik og -teknik og Slukningsredskaberne har gennemgaaet i de seneste Tiaar, er det urimeligt at forlange, at Skibsinspektører og Skibsbyggere stadig skal kunne holde sig à jour paa dette Omraade. Hvad der var moderne for blot faa Aar tilbage, maa i Dag vige for nye og bedre Grejer, og naar en Brandekspert gennemgaaer Brandsikringsanordningerne om Bord paa et Skib, maa han ofte gribe sig til Hovedet, for ofte finder han Redskaber, der forlængst er blevet kasseret af Brandmyndighederne i Land som værende ganske utjenlige til Formaalet, men som i 1946 stadig installeres om Bord i Skibe, og man undrer sig over, at den Slags Redskaber virkelig stadig kan købes.«

Samme Dag som denne Artikel blev offentliggjort i Bladet, deltog Brandkaptan *Bergström* i en Demonstration af Brandsikringsanlægget om Bord i Ostasiatiska Liniens nyeste Motorskib *Bataan*. Dette Anlæg bestaar af et norsk Kulsyreslukningssystem, der forøvrigt er installeret i adskillige andre Handelsskibe. Det bestaar af en Kulsyrebattericentral, hvorfra der udgaaer en Række Rørledninger til samtlige Lastrum, Maskinrum o. s. v. Rørledningerne er trukket over Broen, hvorfra man med et enkelt Haandgreb kan lede Kulsyren ned i de brændende Rum. Paa Broen er der ligeledes anbragt en Branddetektor, der fungerer som en Slags Brandalarm, og som er i Stand til at lokalisere en eventuelt opstaaet Brand. Dette Kulsyresystem har staaet sin Prøve i adskillige Tilfælde, men det kan ikke benyttes i Passagerskibe.

Efter Demonstrationen udtalte Brandkaptan *Bergström*, at efter hans Mening burde man udover disse Systemer ogsaa anvende Skumslukning og opstille Reserverpumper forskellige Steder udenfor Maskinrummet til Anvendelse, hvis dette var sat ud af Spillet paa Grund af Branden, ligesom man i Passagerskibe burde indrette to adskilte »Brandstationer«, hvad der forøvrigt ogsaa vil blive Tilfældet i den nye svenske Amerikabaad.

## TANKSKIBSMASKINERIET

Tankskibskonstruktører bliver altid stillet overfor det store Problem om, hvordan man kan opstille Maskineriet, saa det optager Minimum af Plads helt henne agter, for at Skibet kan blive i Stand til at medføre saa meget som muligt af sin »one way cargo«, et Krav, der har saa meget mere Vægt i Dag, hvor de stadig stigende Omkostninger yderligere belaster de kostbare Ballastrejser. Forskellige Ideer er blevet prøvet med stort Held i Skibe med moderat Fart, som f. Eks. en enkelt Dieselmotor, Anbringelse af Kedlerne paa Agterdækket over Turbinerne o. lign., men de hurtige Skibe, der nu bygges, kan

## Ugens Fragtberetning.

Efterspørgslen efter Tonnage paa de oversøiske Markeder er stadig meget betydelig, men Bortfaldet af en stor Del af den amerikanske Handelsflaade paa Grund af Sømandsstrejken, d. v. s. alle de Skibe, der befandt sig i amerikanske Havne, da Strejken traadte i Kraft, har naturligvis medført, at Afslutningernes Antal i den forløbne Del af Maanedene har været noget ringere. Strejken er forhaabentlig forbi, naar disse Linier læses, og det maa haabes, at Arbejdsforholdene i Staterne efterhaanden trækker sig i Lave igen efter de mange Strejker.

I transatlantisk Fart er der gjort en Del Forretninger. I Kulfarten fra Hampton Roads til Europa er der sluttet yderligere Tonnage med danske, norske, hollandske, belgiske og franske Skibe til de fastsatte Rater, hvorimod amerikanske Skibe ikke har været i Stand til at deltage i disse Forretninger. Der meldes om yderligere Afslutning af græsk Liberty-Tonnage for Kul fra Northern Range til Holland for consecutive Rejser over et Aar, nogen Rate opgives ikke, men det menes, at Raten ligger under \$9. For Novbr. Lastning Northern/Range Rotterdam noteres \$9.90, hvorimod lignende Last til Antwerpen indikerer \$10.05. Iøvrigt er der sluttet engelsk Tonnage for Korn fra saavel St. Lawrence som fra Northern Range til UK. til Ministry Rater. Kul fra Northern Range til Aden har faaet et Par engelske Baade til 80/-, og samme Rate er betalt til Port Sudan. Sulphur fra Golfen til Antwerpen er sluttet til \$13.

River Plate har været et meget aktivt Marked og har taget en Række Baade til meget varierende Rater. Necochea/Antwerpen har betalt \$21 for Novbr. Lastning, hvorimod n. a. San Lorenzo completing Buenos Aires eller La Plata har betalt \$19. Til Norge er sluttet Liberty-Tonnage til noget vigende Rater, sidste Slutning er gjort paa Lumpsum til en Rate, der svarer til omkring \$19.25. Til Sverige er gentagne

Gange betalt \$21 Basis 1 Havn Göteborg/Stockholm range. I Øjeblikket synes der kun at være et Par enkelte Decbr. Ordre tilbage til Skandinavien, hvorimod der stadig kan placeres adskillige Skibe til Continentet.

Fra Pacifickysten noteres stadig Petroleum Coke fra San Francisco til Genua omkring \$19 fio., og for Salpeter fra Chile til Alexandria indikeres 108/6d. for Decbr. For Ris fra Guayaquil til Manilla indikeres \$27.

Fra Philippinerne noteres Copra til Colombia/Venezuela til \$40 paa berth terms og til U.S. Gulf til \$25.50, berth terms.

Manganmalm fra Bombay til Golfen indikerer \$10 paa berth terms. Kul Durban/Vestitalien er gjort til 60/-.

Middelhavsmerkederne er uden større Ændringer. Fosfat fra Sfax til Rotterdam er sluttet til 40/-. For UNRRA's Regning noteres Casablanca/Hamburg til 30/- og Bona/Bremen eller Hamburg til 37/-. 4000 Ts. Salt Trapani/Bergen er sluttet til 56/-. Af andre Slutninger kan nævnes: 8000 Ts. Salt Port Said/Japan 67/6d. og 8000 Ts. Fosfat Casablanca/Australien til 70/-.

Østersømerkederne er stadig aktive, men uden større Ændringer i Rateniveauet. Malm fra Luleå til Barrow er igen sluttet til 40/-, og Oxelösund/Cardiff er gjort til 33/- for stor Baad. I Brændselstransporterne til Danmark employeres stadig et stort Antal danske Skibe til Fragtnævnets Rater.

Paa Timechartermarkedet er der gjort en Del Forretninger for enkelte trips, bl. a. 10.000 Ts. Motor-skib, Levering Colombo, trip across, Tilbagelevering USNH. til 22/-, og 10.000 Ts. Dampere har faaet 25/- for en trip, Levering Cuba via St. Lawrence, Tilbagelevering Indien. Amerikanske Befragtere er i Markedet for stor Diesel Tonnage for 2 Aar til \$3.75.

ikke nøjes med disse Foranstaltninger. Den amerikanske Løsning af Problemet med turboelektrisk Fremdrivning og Vandrørskedler er ganske vist sammentrængt, men den er paa ingen Maade ideel, og britiske Konstruktører mener, at denne Løsning vil kunne forbedres. Mr. John Lamb, Marinesuperintendent i The Anglo-Saxon Petroleum Co., der har Ansvaret for de dristige Eksperimenter i *Auricula* og i *Helecina*, Eksperimenter, der tidligere har været omtalt her i Dansk Søfarts Tidende, eksperimenterer nu med dieselektrisk Fremdrivning i et Skib, der er under Bygning, og hvor Strømmen fremstilles i fire Aggregater. Dette skulde kunne give udmærkede Resultater i et enkeltskruet Skib, men han gaar et Skridt videre, idet det er Tanken senere, efter tilstrækkelige Prøver, at erstatte det ene Aggregat med en Gasturbine af samme HK. Denne skal derefter gennemgaa en indgaaende Prøve i Søen, og saafremt denne viser sig at være tilfredsstillende, vil de derved opnaaede Resultater blive udnyttede i en Gasturbine paa 6500 HK., der skal installeres i et nyt Skib sammen med en Dieselmotor af samme HK.

### NYT SVENSK REDERI M. M.

Der er blevet oprettet et nyt Rederi i Malmö, *Malmö Rederi A/B*, med en Aktiekapital paa 500.000 Kr., hvoraf Hovedparten er tegnet af Rederi A/B Staffan i Gävle, et Datterselskab af Rederiet Svea i Stockholm. Rederiet agter at drive Kystfart mellem Stockholm—Malmö og København.

Rederi Aktiebolaget Transocean har paa en Generalforsamling besluttet at forøge Aktiekapitalen fra 300.000 Kr. til 600.000 Kr. ved Nytegning til Pari.

### DEN NORSKE STAT SÆLGER UD

Den norske Stat udbyder i disse Dage en Del af de tidligere tyske Skibe, som Norge har faaet som Erstatning, til Salg til norske Købere. Det drejer sig om ialt ni Skibe, nemlig m. s. *Falkenes*, 8000 Tons d.w., bygget i Tyskland 1938, Fart 14 Knob, beliggende i Rotterdam, hvor Skibet i Øjeblikket gennemgaar en Reparation, der formenes at ville koste ca. 1,8 Mill. Kroner, s. s. *Grannes*, 2650 Tons d.w., bygget i Tyskland 1928, Fart 8 Knob, s. s. *Laksnes*, 2400 Tons d.w., bygget i Tyskland 1927, Fart 9 Knob, s. s. *Hesnes*, 2575 Tons d.w., bygget i Tyskland 1926, Fart 10 Knob, s. s. *Galtnes*, 1560 Tons d.w., bygget i Tyskland 1939, Fart 12 Knob, beliggende i Newcastle, hvor Skibet gennemgaar Reparation, der antagelig vil koste 400.000 Kr., s. s. *Trollnes*, 1400 Tons d.w., bygget i Tyskland 1921, Fart 8 Knob, s. s. *Sonnenfelde*, 1400 Tons d.w., bygget i Tyskland 1922, Fart 9 Knob, samt 2 mindre Motortankskibe.

Den samlede Værdi af disse ni Skibe er, efter hvad der meddeles, ca. 12 Mill. Kroner, og de vil blive solgt til Taksationspris i den Tilstand, i hvilken de befinder sig. Redere, der er blevet ramt af Krigstab, vil faa en vis Præferencstilling. 6 af Skibene er endnu ikke blevet prisedømt, og Ejerretten vil derfor først blive bragt i Orden, naar dette er sket.

### U. S. A. s SKIBSSALG

De forenede Staters Søfartskommission har, efter hvad en Talsmand for Kommissionen oplyser, hidtil kun solgt 414 af de 6000 under Krigen byggede Liberty- og Victory-Skibe. Der havde vist sig forskellige Vanskeligheder ved Salgene, bl. a. paa

Grund af den amerikanske Lovbestemmelse om, at Skibene ikke maa sælges til Udlandet paa Betingelser, der er gunstigere end dem, som tilbydes Amerikanerne. Regeringerne i Italien, Frankrig, Norge og Kina, med hvem der forhandles, havde rejst Indvendinger mod dette Princip.

#### DEN FRANSEKE HANDELSFLAADES GENOPBYGNING

aa britiske Værfter bygges der for Tiden over 90 Skibe til Frankrig, det største Antal, der nogensinde har været under Bygning for et fremmed Land paa samme Tid. Nybygningerne, der har en samlet Tonnage paa over 117,000 B.R.T., omfatter Passagerskibe, Fragtskibe, Kulskebe og Tankskebe m. m.

Kontrakterne repræsenterer en Værdi af omkring 11½ Million Lstr. og Leveringen sker successivt indtil 1948. Langt den største Del af Skibene er Motorskebe.

#### FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

##### Dødsfald

Fyr- og Vagervæsenets Flagkaptajn, Skibsfører af 1. Grad *Anders Krogsbæk*, Hellerup, er d. 19. Oktober ret uventet død efter en Mave-Operation, 62 Aar gammel.

Kaptajn Krogsbæk var ved sin Død Fører af Inspektionsskibet *Zeus*.

##### Minesprængning

Motorgaleasen *Duen* af København er d. 18. ds. blevet minesprængt i Kattegat 14 Sømil Sydøst for Hals Barre Fyr. Skibet var paa Vej fra Aalborg med en Ladning Cement. Det sank i Løbet af faa Minutter efter Minesprængningen.

To Mand af Besætningen reddedes, mens den 17. aarige Skibsdreng *John Clausen*, København, omkom.

##### Maskinistundervisningen

Direktøren for Maskinistundervisningen meddeler, at der til den i September/Oktober 1946 i Aalborg og Esbjerg afholdte *almindelige Maskinisteksamen* er opnaaet følgende Eksamenresultater:

I Aalborg mødte 32 Eksaminander, hvoraf 31 bestod.

Følgende Elever fik tilstaaet Præmie af det til Direktøren for Maskinistundervisningen af *Julius Skrikes Stiftelses Midler* bevilgede Beløb: *Orla Larsen*, *Harald Viggo Jensen*.

I Esbjerg mødte 27 Eksaminander, hvoraf 24 bestod.

Følgende Elever fik tilstaaet Præmie af det til Direktøren for Maskinistundervisningen af *Julius Skrikes Stiftelses Midler* bevilgede Beløb: *Hans Rask Hansen*, *Frederik List*, *Finn Broch Nielsen*.

Endvidere mødte i Aalborg til *Motorpasserproven* 1 Eksaminand, som bestod.

##### Søfartsmonumentet i Marstal

Marstal og Omegns Marineforening, der som tidligere omtalt har foranstaltet en Indsamling til Rejsning af et Minde for de under Krigen omkomne Marstal-Sømand, har antaget et Udkast til et Søfarts-Monument fra Billedhuggeren *Gunnar Hammerich* i Ærskøbing. Dennes Forslag gaar ud paa at rejse en høj tresidet Sokkel med symboliske Relieffer med Tilknytning til Skibsfarten. Mindesøjlen vil antagelig ogsaa blive forsynet med et Digt, der udtrykker den Tanke, der ligger bag Rejsningen af Monumentet, som skal anbringes i Anlægget Nord for Marstal Posthus. Det er overdraget Havearkitekt *Tholle* at skabe en smuk Ramme om Mindesøjlen.

##### Fra Orlogsværftet

Til Hovedreparation af en Flydedok ved Orlogsværftet har Finansudvalget bevilget 240,000 Kr. Til en Motorfærgebaad til Orlogsværftet 105,000 Kr. Til Garager for Søværnets Biler er bevilget 83,000 Kr.

##### Vanskeligheder i Wismar Havn

Fem danske Skibe kom forleden Dag ind til Rødbyhavn fra Wismar i den russiskbesatte Del af Tyskland, hvor det havde vist sig umuligt for Skibene at faa Proviant.

Skibsfører *Nielsen*, Marstal, forklarer overfor Lolland-Falsters Folketidende, at Forholdene for Skibsførere i den russisk-besatte Zone er meget vanskelige. Saa snart et Skib kommer til Indsejlingen ved Wismar, kommer det russiske Politi med opplantede Bajonetter ombord, og de forlader ikke Skibet, før det er kommet i Havn.

Saa længe Skibene ligger i russisk-kontrollerede Havne, er det dem forbudt paa nogen Maade at sætte sig i Forbindelse med Omverdenen, og de maa heller ikke sende traadlose Telegrammer efter Proviant.

#### Ændringer i Skibsregisteret

Albert Jensen Aktieselskab, København, er Ejer af Dpsk. *Julius* af København (OXBH). Brutto- og Netto-Tonnage iflg. Interims-Nationalitets-Certifikat henholdsvis 1,998 og 1,138 Tons.

Dpsk. *Danbelt* af København (OWOS) er udslettet som solgt til Udlandet.

#### Fra svenske Værfter

D. 19. Oktober kunde Eriksberg Værftet sende m.s. *Vela* ud paa en vellykket Prøvetur. M.s. *Vela*, der er bygget til Det Bergenske Dampskibsselskab, er det første af de 115 Skibe paa ialt 1,100,000 Tons d.w. som norske Redere efter Befrielsen har bestilt i Sverige, der er blevet søklart.

M.s. *Vela* er bygget til Norsk Veritas højeste Klasse med Isforstærkning og to gennemgaaende Dæk. Af de fire Last-rum er Nr. 3 og Dele af Mellemdækket ved Maskinkappen, tilsammen 15,400 cbft., isolerede til Transport af Fisk og Køleanlæg med Freon som Kølemiddel til Afkøling af Lasten er anbragt i Maskinrummet.

Skibets Hoveddimensioner er følgende: Længde 245', Brede 40', Dybde til Shelterdæk 24' 3". Lastevnen er 1,975 Tons med et Dybgaende paa 16' 8".

De 4 Luger betjenes af to 3-Tons elektriske Dækskraner, fire 3-Tons og to 5-Tons Bomme med elektriske Spil og en 20-Tons Bom anbragt paa Fokkemasten. Skibet er forsynet med en elektrisk hydraulisk Styremaskine og et elektrisk Forhalingspilsystem.

I Brohuset findes Radiorum, Bestikklukaf og Styrehus. Styrehuset er udført af Letmetal. Skibet er naturligvis udstyret med de mest moderne Navigationsapparater.

Officersbeboelsen befinder sig midtskibs ligesom Passagerbeboelsen, medens Mandskabet har deres Beboelse agterude.

Hovedmaskineriet bestaar af en 2-Takts, enkeltvirkende direkte omstyrbar »solid injection« Dieselmotor, der udvikler 1,450 IHK og vil kunne give Skibet en Fart paa 12 Knob.

D. 15. Okt. kunde Gøtaverken sende det 7,500 Tons d.w. Motorskib *Bataan* ud paa en vellykket Prøvetur som det første af tre Søsterskebe, Værftet er ved at bygge til AB Svenska Ostasiatiska Kompaniet.

Skibet har følgende Hoveddimensioner: Længde 461' 6", Brede 58' 6", Dybde til Hoveddæk 26' 3", Dybgaende fuldt lastet 24' ¾". Bordlægning, Dæk, Skodder og Overbygninger er svejsede. Øverste Del af Dækshuset midtskibs er af Letmetal.

Hovedmaskineriet bestaar af en 9-cylindret, 2-Takts, enkeltvirkende Dieselmotor af Gøtaverkens Konstruktion med en Cylinderdiameter paa 680 mm og en Slaglængde paa 1,500 mm. Med 112 O/M udvikler Motoren 8,300 IHK, hvad der giver Skibet en Fart paa 16 Knob fuldt lastet.

Skibet er, som omtalt andet Sted i Bladet, udstyret med et tip-top moderne Brandsikrings- og Slukningsystem.

AB Lindholmens Varv i Gøteborg foretager i Øjeblikket større Reguleringsarbejder paa Værftet, idet det er Tanken at erstatte de hidtidige fire Beddinger med tre større, hvoraf de to skal være 160 m lange og kunne tage Skibe op til 15—20,000 Tons, mens den tredje skal være 115 m lang.

## PERSONALIA

### Ordensdekorationer

Under 15. Oktober er efternævnte Medlemmer af Sø- og Handelsretten i København, Direktør *Carl August Emil Andersen*, R. af D., Direktør *Valdemar Steen-Christensen*, R. af D., fhv. Skibsfører *Ejner Kall*, R. af D., og Skibsreder *Christian Aage Boeck-Hansen*, R. af D., benaaded med Dannebrogsmændenes Hæderstegn.

### 75 Aar

Tidl. Fører i D.F.D.S., Kaptajn *N. T. Ankersen* fylder den 26. Oktober 75 Aar. Kaptajn Ankersen pensioneredes 1936 og var sidst Fører af s.s. *Broholm*.

### 60 Aar

Den 29. Oktober fylder Kaptajn *J. K. Jensen* 60 Aar. Kaptajn Jensen, der har været Fører i D/S »Orient«, sejler midlertidig som 1. Styrmand i Selskabet.

Tidl. Fører af *Knud Rasmussen's m.s. Søkongen*, og senere Fører i Grønlands Styrelse, Kaptajn *P. M. Pedersen*, fylder den 30. Oktober 60 Aar.

### 50 Aar

Den 24. Oktober fyldte Fører i A. P. Møllers Rederi, Kaptajn *V. Aage Vernum* 50 Aar. Kaptajn Vernum, der har sejlet for de allierede under Krigen, kom her til Danmark for kort Tid siden.

Maskinmester *P. Sonne* fyldte 50 Aar Søndag d. 20. Oktober. Maskinmester Sonne er nu Maskinchef i Ø. K.'s Motorskib *Kina*.

## 25 Aar i D.F.D.S.

Maskinmester *H. C. Johansen* blev ansat i D.F.D.S. den 24. Oktober 1921 som Maskinassistent i s.s. *Frederik VIII* og forfremmet til Undermaskinmester fra 4. Marts 1922 og udnævnt til 1. Maskinmester fra 7. December 1945. Maskinmester *Johansen*, der for Tiden er beskæftiget i s.s. *Hebe*, kunde altsaa fejre 25 Aars Jubilæum Torsdag d. 24. ds.

## Positionsliste pr. 22. Oktbr. 1946

## Dania

*Cyrl* ank. Helsingør 22.10., derefter Kotka. — *Tovell* forv. afg. Emden 25.10.

## Dannebrog

*Dansborg* afg. Kbhvn. 19.10. til La Plata. — *Ellensborg* afg. Kemi 21.10. til Veilsiluoto. — *Frederiksborg* ank. Frederikshavn 17.9., Dok. — *Lilleborg* afg. Kbhvn. 19.10. til Gdansk/Danmark. — *Nordborg* ank. Newport 16.10., Dok. — *Silkeborg* ank. Kbhvn. 27.8., Dok. — *Skodsborg* ank. Korsør 21.10., derefter Skive-Aalborg/Lisbon. — *Søborg* ank. Frederikshavn 27.6., Dok. — *Taarborg* ank. Fredericia 20.10., derefter Oxelösund/Barrow in/F. — *Uranienborg* ank. Helsingør 31.8., Dok. — *Ørneborg* ank. Emden 18.10., laster for Vejle.

## De forenede Kulimportører

*Cimbria* ank. Rotterdam 27.10. — *Concordia* ank. Kbhvn. 24.10. — *Dania* ank. Luleå 27.10. — *Hafnia* ank. Gävle 28.10. — *Scandia* ank. Gdansk 24.10.

## Det Dansk-Franske D/S

*Blekinge* afg. Glasgow 16.10. — *Bornholm* ank. Monrovia 21.10. — *Holland* ank. Ardrossan 17.10. — *Skaane* ank. Svendborg 21.7. (Værft). — *Slesvig* afg. Hull 23.10.

## Det Danske Kulkompagni

*Ivan Kondrup* ank. Kbhvn. 22.10. — *Wm. Th. Malling* ank. Åbo 19.10.

## D. D. P. A.

*Christian Holm* afg. Kbhvn til Aruba. — *Esso Nyborg* afg. Aruba 7.10. til Nyborg. — *Scandia* reparerer North Shields.

## D. F. D. S.

*Alabama* ank. Porto Alegre 3.10., derfra ca. 26.10. til Rio Grande, Sao Francisco, Rio de Janeiro (Bunkers) og Bahia. — *Alexandra* ank. Kbhvn. 20.10. — *Argentina* ank. Porto Alegre 18.10., derfra til Rio Grande, Sao Francisco og Rio de Janeiro. — *Bergenhus* afg. fra Esbjerg hver Fredag, fra Grimsby hver Tirsdag. — *Bolivia* afg. New York til Oslo, Kbhvn. og Gdynia/Gdansk, forv. ank. Oslo ca. 26.10. — *Brasilien* afg. Oran 13.10. til Aalborg, ventes til Aalborg ca. 24.10. — *Brynhild* afg. Kbhvn. 21.10. til Oslo, derfra ca. 23.10. til Antwerpen/Danmark. — *California* afg. Kbhvn. 1.10. til Porto Alegre, afg. Las Palmas 13.10. efter Oliefyldning. — *Delaware* ank. Santos 16.10., derfra ca. 22.10. via Madeira for Bunkers til Danmark. — *Dronning Alexandrine* ank. Kbhvn. 17.10., afg. 25.10. til Thorshavn-Reykjavik. — *Egholm* afg. Tanger 22.10. til Oran, Algier og Tunis. — *Florida* afg. Aalborg 20.10. til Antwerpen og Levanten. — *Garonne* ank. Aalborg 22.10., derfra ca. 23.10. til Kbhvn., fra Kbhvn. ca. 25.10. til Antwerpen/Kbhvn. — *Halldan* afg. Kbhvn. 22.10. til Aarhus, derfra ca. 24.10. til Havre/Manchester/Kbhvn. — *Harald* ank. Liverpool 18.10., derfra ca. 29.10. til Kbhvn. — *Hebe* ank. Kbhvn. 21.10. fra Newcastle. — *Hindsholm* ank. Antwerpen 19.10., derfra forv. 24.10. til Casablanca, Tanger, Oran, Algier og Tunis. — *Hjortholm* ank. Torre Vieja 15.10., derfra 18./19.10. til Lissabon, Bordeaux, La Pallice og Kbhvn. — *Hroar* ank. Kbhvn. 20.10., fra Kbhvn. ca. 23.10. til Oslo/Kbhvn. — *Ivar* afg. Oran 21.10. til Torre Vieja, Malaga, Portugal og Danmark. — *J. C. Jacobsen* ank. Oslo 21.10., derfra ca. 24.10. via Fjordplads til Kbhvn. — *Jolantha* i Fart Kbhvn.-Vestnorge-Kbhvn., ank. Kbhvn. 22.10., fra Kbhvn. ca. 25.10. til Vestnorge. — *Katholm* ank. Randers 22.10., derfra ca. 24.10. til Aalborg, derefter Antwerpen-Danmark. — *Kentucky* ank. Kbhvn. 17.10., fra Kbhvn. ca. 25.10. til Randers. — *Knud* ank. Newport 20.10., derfra ca. 25.10. til Cardiff/Swansea/Liverpool-Danmark. — *Louisiana* afg. Esbjerg 4.10. til Porto Alegre, afg. Las Palmas 13.10. efter Oliefyldning, forv. ank. Porto

*Alegre* ca. 30.10. — *Maine* afg. Oslo 21.10. til London/Kbhvn. — *Margrethe* fra Aalborg 20.10. til London/Kbhvn. — *Marocco* afg. Lissabon ca. 22.10. til Kbhvn. — *Paraguay* ank. New York 20.10., derfra ca. 24.10. til Newport News og Philadelphia. — *Skjold* ank. Antwerpen 16.10., derfra ca. 22.10. til Esbjerg/Middelfart/Odense. — *Svanholm* ank. Kbhvn. 18.10., fra Kbhvn. ca. 25.10. til London/Kbhvn. — *Taarholm* ank. Manchester 9.10., derfra ca. 22.10. til Kbhvn. og Aalborg. — *Texas* afg. Beirut 21.10. til Limassol og Famagusta. — *Thyra* ank. Kbhvn. 11.10., herfra 24.10., fra Aalborg 25.10. til Newcastle. — *Tomsk* afg. Antwerpen 19.10. til Kbhvn., fra Kbhvn. ca. 31.10. til Rotterdam/Antwerpen-Kbhvn. — *Trondhjem* ank. Kbhvn. 13.10., herfra 23.10., fra Aarhus 25.10. til Leith. — *Tula* afg. Kbhvn. 19.10. til Rotterdam/Antwerpen, fra Antwerpen ca. 26.10. til Kbhvn./Horsens/Aarhus. — *Tunis* afg. Lissabon 18.10. til Piræus og Alexandria. — *Tyr* afg. Odense 17.10. til Dunkirk og Havre, derefter London/Kbhvn., ventes til Dunkirk 22.10. — *Uruguay* ank. Kbhvn. 20.10., herfra ca. 30.10. til New York. — *Virginia* afg. Sao Francisco 14.10. via St. Vincent for Bunkers til Kbhvn.

## Jutlandia

*Jens Toft* paa Vej til Dakar, derefter Guldkysten. — *Karen Toft* paa Vej til Hamburg, derefter Emden/Danmark.

## J. Lauritzen

*Indian Reefer* afg. Antwerp 20.10. til New York. — *Argentinean Reefer* afg. Rio ca. 23.10. til Buenos Aires. — *Egyptian Reefer* reparerer Aalborg. — *African Reefer* reparerer Aalborg. — *Karla Dan* afg. Valparaiso 10.10. til New York. — *Lotta Dan* afg. New York 21.10. til Peru og Chile. — *Laila Dan* afg. Havana 18.10. til New York. — *Jutta Dan* afg. Buenaventura 19.10. til Chile. — *Selma Dan* afg. Callao 16.10. til Chile. — *Randa* afg. New York ca. 23.10. til Colombia, Ecuador og Peru. — *Linda Dan* pass. Panamakanalen 18.10. paa Vej til New York. — *Ulla* ank. Lissabon 20.10., derefter Setubal/Holland. — *Laura Dan* reparerer Svendborg. — *Maria Dan* ank. Liverpool 20.10., derefter Emden/Danmark. — *Jelva Dan* afg. Kotka 21.10. til Themsens. — *Lilian* afg. Lissabon 19.10. til Kirkcaldy. — *Anna Lau* ank. Wismar 19.10., laster til Uleåborg. — *Inger Lau* ank. Philadelphia 21.10., derefter Baltimore/Danmark. — *Nerma Lau* ank. Aalborg 20.10., derefter Kbhvn. — *Katja Lau* afg. Rostock 21.10. til Kolding. — *Hedda Lau* ank. Aarhus 17.10., derefter Tuborg. — *Nancy Lau* ank. Göteborg 21.10., laster til Velsen. — *Ninna Lau* ank. Kotka 20.10., derefter Bristol.

## Myren

*Asbjørn* forv. ank. Buenos Aires 24.10. — *Astrid* ank. Emden 20.10. — *Birthe* ank. Aalborg 7.10. (Værft). — *Chr. Sass* forv. ank. Hampton Roads 27.10. — *Clara* ank. Gdansk 21.10. — *Stal* ank. Malta 19.10.

## Norden

*Norden* afg. Kbhvn. 22.10. til Aalborg. — *Nordfarer* afg. Baltimore 14.10. til Kbhvn. — *Nordkap* afg. Las Palmas 17.10. til La Plata. — *Nordkyn* afg. Kbhvn. 15.10. til Hampton Roads. — *Nordpol* ank. Nakskov 25.9. (Værft).

## Orient

*Astoria* afg. Buenos Aires 11.10., forv. ank. Kbhvn. 12.11. — *Westralia* afg. Hampton Roads 15.10., forv. ank. Kbhvn. ca. 2-3.11.

## Pacifc

*Paris* afg. Kbhvn. 24.10. til Luleå.

## Vendila

*E. M. Dalgas* ank. Frederikshavn 31.8. — *P. N. Dam* ank. Helsingør 12.9. — *Svend Pii* afg. Emden 15.10.

## Ø. K.

*Annam* pass. Messina 10.10. til Marseilles. — *Asia* afg. Aden 15.10. til Singapore. — *Erria* afg. Balboa 13.10. til Los Angeles. — *Falstria* ank. New York 17.10. — *Fionia* ank. Bangkok 20.10. — *India* pass. Hanstholm 20.10. til Antwerpen. — *Java* ank. Shanghai 28.9. — *Jutlandia* pass. Cape Wrath 21.10. til New York. — *Kina* afg. Legaspi 19.10. til Singapore. — *Korea* ank. Long Beach 3.9. — *Lalandia* ank. Sydney 5.10. — *Malacca* pass. Gibraltar 21.10. til Genoa. — *Manchuria* afg. Colombo 20.10. til Aden. — *Meonia* pass. Messina 19.10. til Port Said. — *Mongolia* ank. Manila 21.10. — *Norden* ank. Kbhvn. 19.10. — *Selandia* ank. Kbhvn. 17.10.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER FREDAG OG KOSTER I  
ABONNEMENT KR. 5,00 PR. KVARTALABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K

Abonnement

Udlandet Kr. 24,00 pr. Aar

Redaktør

KAY JUNGEBSEN

Telefon "Central" 17030

samt paa alle Postkontorer

# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

NYBYGNINGER

SKIBS- MASKIN- OG  
KEDELREPARATION

## Aalborg Værft A/s

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

## SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY  
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING  
STRIKEFORSIKRING

Amallegade 33  
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

## PENSIONS FORSIKRINGS ANSTALTEN A/s



HAMMERENSGADE 6  
KØBENHAVN K. - C. 7809

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

## MONTANA A/s

IMPORT AF: KUL - KOKS - CINDERS OG BRIKETER

KØBENHAVN K  
Telefon: 9246

Telegramadr.:  
MONTANAKUL

## DANSKE LLOYD

Holmens Kanal 42

## TUBORG



GRØN  
eller  
RØD



IVER C. WEILBACH & CO.  
NAUTICAL INSTRUMENTS  
AMALIEGADE 30 - KØBENHAVN K.

Viking  
Kompasser  
Viking  
Loddemaskiner  
Chronometre  
Sekstanter  
Marinekikkerter

Indehavere  
SØLVER & SVARRER  
Norsk statsant. Kompassere  
Forlang W. Katalog

## 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 for Skibe Indtill 520' Længde  
Flydedok » » » 14500 Tons D.W.  
Ophalerbedding » » 800 » »  
Telegram-Adr.: »SKIBSVÆRFT«. Telefon: STAT 3.

... og  
Pilsner  
det er  
**HOF**

*Tegn Deres  
Forsikringer*

## SKANDINAVIA

Kongens Nytorv 6, København K.  
Telefon Central 9316

## DANSKE HAVNE

## KØBENHAVN

Vanddybde: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Langelinie kajen 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 3,2 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Teglbølmen 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,8—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Registertonningen + 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, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsforbrødsstoffer o. s. v., Ind- og Udtagning af Ballast. Alle Afgifter undt. Knippelsbro-Agiften er midlerdigt forhøjet med 25 pCt.

Modererot Fartsafgift: for Rute-fartøjer og reparerende Fartøjer m. m.

Fritaget for alle Afgifter: er Fartøjer, som alene anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrrings- eller Motorolie til Skibets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsforbrødsstoffer, 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 Havari anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejse.

Ingen Lodstvang. Lødspenge betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybgængende og den Distance, der løses og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst.

Løsning og Ladning. I Frihavnen besørger Løsning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen og i de nærmere Overenskommet med vedkomende Støveder-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet). Toldhavnen. Tordokke for Skibe op til ca. 158 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 13,600 Tons. Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakbuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatorer og pneumatisk Kornlosseapparater, 3 flydende Kraner til Loft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Loft af 75 Tons (Orlogsværftet), 7 faste Kraner til Loft indtil 25 Tons samt 2 private, faste Kraner (Burmeister & Wain) til Loft indtil 100 Tons.

Frihavnen. 7 Dampkraner til Loft indtil 8 Tons, 2 faste Kraner til Loft af 5 Tons og 42 bevægelige, elektriske Kraner til Loft af indtil 3 Tons. Moderne Kornlosseapparater og moderne Fryserum. Vandforsyning ved Bolværk. Jernbane langs Kajerne

## ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande: I det 200 m brede uddybede Løb over Graadysbarren er der i fuld Bredder 7,5 m og i Fyrlinien 8,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Slusestrækningen 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. Flødekiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Fløjetønder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodstvang. Lødspenge efter Dybtgaaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. — Ballast- og Vandaafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m<sup>3</sup>. — Løsning og Lastning: Løsning og Lastning besørger af herværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttofade. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for Fartøjer paa indtil 600 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

## FAABORG

Indsejllingsløbet 6,3 m. I Yderhavnen 6,3 m, i Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 30 Øre for Indg., 30 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodstvang. Vand: Dampskibe u. 300 R.T. 12 Kr., over 300 — 20 Kr. Sejlskibe 20—50 T. 2 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons i Inderhavnen. Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. ved Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

## 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. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sejlfartøjer, reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Loda benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1911. Kullydere dog ca. ¼ mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m<sup>3</sup>. Løsning og Ladning foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Tordokker indtil 95,7 Meters Længde, 2 Flydedokker med indtil 9000 Tons Bæreevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

## HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. Havneafgift (pr. N.R.T.) er for udenbys, maskindrevne Fartøjer: 25 Øre for Indg. og 25 Øre for Udg., for alle andre udenbys Fartøjer: 20 Øre for Indg. og 20 Øre for Udg. Reducerede Afgifter for reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Lødser ved Havnen og i Fyrskipet »Lappgrund«. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift: 4 Øre pr. N.R.T., Ballast ca. 5 Kr. pr. m<sup>3</sup>. Vand: i Havnen 1,75 à 2,00 Kr., paa Reden 4,00, alt pr. m<sup>3</sup>. Løsning og Lastning til faste Takster. 2 af Svitzers Bjergningsdampere er stationeret i Havnen, 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havneparkhus. Moderne Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vagt, 2 Tordokker indtil 115 m Længde. Kraner til 80 T. Løfteevne.

## HORSSENS

Vanddybde i Indsejllingsløbet og i Ny-Havn 6,00 m. Indsejllingsfarvandet vel afmærket, Havnen kan besjles ogsaa om Natten. Ingen Lodstvang. Havneafgift: Fartøjer med Maskinkraft pr. N.R.T. for saavel Indg. som for Udg. 15 og 25 Øre for henholdsvis inden- og udenbys Fartøjer, de tilsvarende Afgifter for Fartøjer uden Maskinkraft 10 og 20 Øre. Vand: 1,50 Kr. pr. m<sup>3</sup>, dog mindst 5 Kr. ialt. 2 faste Kraner med henholdsvis 5 og 15 T. Løfteevne, 2 bevægelige Stykgods-kraner med henholdsvis 1½ og 2½ T. Løfteevne samt 4 private Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Ophalingsbedding for mindre Fartøjer. Træskibsbyggeri og Motor- og Maskinfabrikker forefindes.

## NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 løb. m. Bolværk til større Skibe (5,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejllingen gunstig. Farvandet stærkt belyst. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejlsk. 24 Øre, Sejlsk. med Hjælpekruer 32 Øre. Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Vareafgift: Moderat. Bugsering uforud. Ingen Lodaafg., naar Loda ikke benyttes; levrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Løsn. og Lastn. besørger hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kollalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

## RUDKJØBING

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



# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 43

FREDAG 1. NOVEMBER 1946

53. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### DANMARKS HANDEL

Det statistiske Departement har udsendt sit Maa-  
nedshefte med Oplysninger om Vareomsætningen  
med Udlandet i September. Det fremgaar heraf, at  
der ogsaa i September har været et betydeligt Im-  
portoverskud, idet Værdien af Importen beløber sig  
til 294,5 Mill. Kr. mod en Eksport paa 155,2 Mill.  
Kr. Merindførselen andrager saaledes 139,3 Mill. Kr.

Tallet betegner dog en Nedgang i Forhold til Au-  
gust, da der importeredes for 309,2 Mill. Kr. og eks-  
porteredes for 146,5 Mill. Kr., og hvor der altsaa var  
en Merimport paa 162,7 Mill. Kr.

Det fremgaar saaledes af Tallene, at Importen har  
været nedadgaaende og Eksporten stigende i Forhold  
til den nærmest forudgaaende Maaned.

### SØMÆNDENES MINDEHAVE

Planen om at lægge den af Frihedskampens Ven-  
ner projekterede Sømændenes Mindehave i Bern-  
storff Slotspark har — naturligt nok — ikke vundet  
lutter Tilhængere, og da særlig ikke blandt Søens  
Folk. En Indsender, der indtager en fremskudt Stil-  
ling i dansk Søfart og Handel, skriver saaledes til  
»Politiken«:

Men en Mindelund, et Monument eller en Navne-  
mur for Søfolk kan ikke rejses inde i Landet, selv  
om der kun er fem Minuters Gang til Stedet fra S-  
Tog eller Sporvogne. Søfolkenes Minde skal rejses i  
nærmeste Forbindelse med Havnen, hvor de sejler ud  
og vender hjem igen fra Togterne paa Alverdens  
Hav. Det forstod man efter den første Verdenskrig  
og rejste det smukke Monument ved Langelinje. De  
Faldnes Slægtninge og Søfolk i nye Generationer sam-  
les Aar efter Aar ved Monumentet, Søfolks Forenin-  
ger, Skibsredere, Stat og Havn mindes de Faldne med  
Kranse og Blomster, de vil aldrig nogen Sinde gaa ud  
af vor Erindring. Dette Monument svarer til Hensig-  
ten.

Lad os huske paa det og ikke rejse Mindelund for  
denne Krigs faldne Søfolk langt inde i en Slotshave  
i Nordre Birk. Maaske er der ikke Plads til et nyt  
Monument paa Langelinje. Men vi har mange andre  
Muligheder, Kastelvolden for Eksempel, hvor Monu-  
mentet for Slaget paa Reden har faaet en meget smuk  
Plads.

Lad Søens Folk være med, naar der rejses Mindes-  
mærker for faldne Kammerater. Spørg Havnevæsenet  
eller Københavns Kommune, saa finder vi nok den  
rigtige Plads til et smukt og værdigt Minde for de  
fire Tusinde Søfolk, som satte Livet til for Danmarks  
og for Verdens Frihed.

### NORDISKE NAVIGATIONSLÆRERE BESØGER DANMARK

Nordiske Navigationslæreres Studiefond, som blev  
stiftet i 1942 med det Formaal at arrangere Stu-  
dierejser for Navigationslærere i de nordiske Lande,  
har i disse Dage Besøg af Overlærer ved Oslo Sjø-  
mannsskole Bjarne Krum, Rektor ved Navigations-  
skolen i Kalmar, Sjøkapten C. B. Bernung, Overlæ-  
rer ved Tønsberg Sjømannsskole Jacob Johannessen,

og Adjunkt ved Navigationsskolen i Stockholm, Sjø-  
kapten B. Bernler.

Studiefondets Bestyrelse, som bestaar af Skibsreder  
Knud Lauritzen, Navigationsdirektør H. A. Guldham-  
mer og Skibsfører Carl V. Sølvér, har arrangeret Be-  
søg for de nordiske Gæster i forskellige Søfartsinsti-  
tutioner, bl. a. Kronborg Søfartsmuseum, foruden at  
Gæsterne har overværet Eksamen paa Københavns  
Navigationsskole og i nogle Dage den daglige Under-  
visning paa Svendborg og Fanø Navigationsskoler.  
Tillige er der arrangeret Teaterbesøg og private Sam-  
menkomster, hvor Gæsterne har faaet Lejlighed til  
privat Samvær med deres danske Kolleger.

I 1942 sendte Fondet 2 danske Navigationslærere  
til Sverige, og i 1943 besøgte ialt 4 Svenskere og 2  
Finner de danske Navigationsskoler. Derefter stand-  
sede Krigen Fondets Virksomhed, men i November  
1945 var tre danske Navigationstjenestemænd i Sve-  
rige paa Fondets Regning.

### INTERNORDISK HAVFORSKNING

Professor Hans Pettersson og Intendent Orvar Ny-  
belin har udtalt Ønske om, at Undervisningsmi-  
nisteren ved det forestaaende nordiske Undervisnings-  
ministermøde i Stockholm tager Initiativet til For-  
handling om Anskaffelse af et for Danmark, Nor-  
ge og Sverige fælles, moderne og veludrustet Hav-  
undersøgelsesfartøj.

Skibet skal anvendes i Fællesskab og stilles under  
Ledelse af en særlig Organisation med Repræsentan-  
ter for de Videnskaber, som er interesseret deri. Det  
bør være udrustet til Undersøgelser af Overfladens,  
de mellemste Dybders og Havdybets samt Havbun-  
dens Biologi og Oceanografi.

For at kunne tilfredsstille de Krav, som disse Ar-  
bejder stiller til et Undersøgelsesfartøj, bør dette have  
en tilstrækkelig Størrelse, Fart og Aktionsradius til  
et Undersøgelsesomraade, som mindst bør omfatte  
den nordlige Del af Atlanten samt de romanske og  
amerikanske Middelhav. Skibet bør ogsaa have fast  
ansatte Befalingsmænd og Mandskab.

### INDTRYK FRA ENGLAND

Borgmester Unmack Larsen, Aarhus, er efter en  
10 Dages Rundrejse til engelske Havne vendt til-  
bage til Danmark og er blevet interviewet af »Vest-  
kysten« (V.) til hvem han bl. a. udtalte:

»Det er en Fornøjelse at se, hvorledes alle i Eng-  
land gaar ind for Genopbygningen. Enhver giver Af-  
kald paa personlig Vinding. Englænderen i Dag er  
kun optaget af det ene — at faa bygget op, hvad Kri-  
gen rev ned, og de ønsker det nye England bedre  
end det gamle.

Det, der mest havde vor Interesse, var Udnyttelse  
af den bestaaende Kajplads, og jeg maa sige, at Eng-  
lænderne forstod den. Det var meget imponerende  
at se, saa hurtigt Skibene blev tømte, og Godset kom  
væk fra Kajerne.

Hurtig Losning er meget aktuelt herhjemme, og  
naar vi faar samme Transportmidler paa vore Havne,  
skulde jeg tro, vi kan hamle op med Englænderne.

## DØDSFALD

Skibsmægler *Julius Christensen*, Frederikshavn, er S pludselig afgaaet ved Døden, kun 40 Aar gammel. Skibsmægler Julius Christensen, der var Broder til Skibsreder T. C. Christensen, fik sin første Uddannelse i Firmaet Nic. Pedersen i Frederikshavn, hvor han senere blev Medindehaver. Efter endt Læretid var han nogle Aar i Udlandet, derefter Mæglerfuldmægtig i Fredericia, indtil han for ca. 15 Aar siden indtraadte som Medindehaver af Firmaet Nic. Pedersen & Co. i Frederikshavn.

## RØRE OM DEN NORSKE DOLLAR-KREDIT

Norges Vedtagelse af Dollar-Krediten med den der- til knyttede Bestemmelse om, at de Varer, som købes for denne Kredit, skal fragtes med amerikanske Skibe, har vakt stor Opmærksomhed i norske Skibsfartskredse.

Chefen for det store norske Rederi Wilhelmsen, Kaptajn Willh. Wilhelmsen, udtaler til »Norges Handels- og Søfartstidende«, at det er en Livsbetingelse for norsk Skibsfart, at den kan virke i fri Konkurrence og staar frit i alle Forhold.

»Handelsflaaden blev bygget op paa det Grundlag, og paa det vandt vi vor Magtposition paa Søen«, udtalte Kaptajn Wilhelmsen. »Jeg tror ogsaa, at man vil berøve Skibsfartens Folk deres Initiativ, hvis Frihedens Princip fraviges.

Det er et bedrøveligt Faktum, at det skal være nødvendigt at fremhæve dette efter alt, hvad Skibsfarten har betydet for vor Økonomi«.

Kaptajn Wilhelmsen oplyste endvidere, at Rederiet har kontraheret 18 nye Skibe, der vil koste 125 Mill. Kr. eller ialt 24 Mill. Kr. mere end de 28 Skibe, der er krigsforliste.

## VERDENS STØRSTE TANKSKIB

Før kort Tid siden blev det meddelt, at norske Rederier havde bestilt Verdens største Tankskibe paa 23—24,000 Tons d.w. paa svenske Værfter. Allerede nu er denne Rekord imidlertid blevet slaaet, idet det meddeles, at Anders Jahre, Sandefjord, for Regning Kosmos Hvalkompagni har bestilt et Motortankskib paa 26,000 Tons d.w. ved Furness Shipbuilding Company, Limited, Haverton Hill on Tees. Skibet, der skal kunne omdannes til et flydende Hvalkogereri, skal afleveres i 1948.

## DE FINske HAVNE

Arbejdstempoet i de finske Havne er blevet saa Askandaløst langsomt, at Fartøjerne nu maa ligge tre eller fire Gange saa længe som normalt for at vente paa Losning og Lastning. I Kotka lastedes før normalt 150 Standards Trævarer pr. Dag mod 50 Standards nu.

Disse Oplysninger hidrører fra et af de største Befragtningsfirmaer, som klager over den daarligere Arbejdseffektivitet, der foranlediger, at Fragten bliver dyrere og gør, at stadig færre Lande har Raad til at købe Finlands Eksportvarer.

Aarsagen til det langsomme Tempo, erklærer man i Firmaet, er Arbejdsuvillighed. Ingen har Lyst til at gøre mere end det mindst mulige i Arbejdstiden.

For at raade Bod paa disse Forhold har man nu indledet Forhandlinger om at overgaa til Løn efter Akkord i Stedet for den Timebetaling, som nu finder Sted.

## DROTTNINGHOLM UNDER PANAMAFLAG

Svenska Amerika Linien har faaet Tilladelse til at Soverdrage *Drottningholm* til et Rederi, der skal dannes i Panama, og i hvilket Svenska Amerika Linien er Ejer af 55 pCt. af Aktiekapitalen. Overdragelses- summen er 4 Mill. Kr. Overdragelsen vil dog ikke finde Sted, før m.s. *Stockholm* kan indsættes paa Ruten Göteborg-New York.

*Drottningholm* skal, efter hvad Rederiet meddeler, leveres i Begyndelsen af November 1947, hvorefter Skibet sammen med *Bergensfjord* skal gaa i Passagertrafik paa en ny Rute mellem Sydamerika og Middelhavet. Denne Rute skal allerede aabnes til Nytaar med *Bergensfjord*.

Svenska Amerika Liniens Bestyrelse har i Principet besluttet at bygge et nyt Skib til Erstatning for *Drottningholm*.

## m.s. KRISTINA THORDEN

Det brandhærgede, svenske Motorskib *Kristina Thorden* ankom forleden Dag til Uddevalla bugseret til Paternoster af Søsterskibet *Selma Thorden*. Paa den sidste Del af Rejsen havde man forøvrigt faaet Maskinen i Gang igen, saa Bugseringen kunde foregaa med 9,5 Knob. Ved Ankomsten til Hjemhavnen var store Folkeskarer samlet for at hylde Skibets Besætning. Skibsreder Thorden og Repræsentanter for Rederiet gik ombord og bragte samtlige ombordværende en Tak for deres heltemodige Indsats under Redningsarbejdet.

Skibet var meget stærkt medtaget af Branden. I Passagerafdelingen, Styrhuset og andre Afdelinger midtskibs i Højde med de to øverste Dæk er alt, hvad der overhovedet kunde brænde, brændt, og der er intet tilbage, der kan bruges ved Reparationen af Skibet.

Skibets Fører, Kaptajn Knud Nordendorph, udtaler, at det vil blive vanskeligt at klarlægge Aarsagen til den Eksplosion, der fremkaldte Branden, men efter hans Mening er der blevet udviklet Gasarter i Passagerafdelingen, og disse er derpaa blevet antændt. Paa Grund af Undertrykket i Maskinrummet trængte Røgen snart derned og tvang Maskinbesætningen op paa Dækket, men det lykkedes dog Andenmester, Anders Johansson, at komme ned igen forsynet med Gasmaske og faa stoppet Maskinerne, hvorved det blev muligt at sætte Redningsbaadene ud.

At Ulykken ikke fik et langt større Omfang skyldes Besætningens uforfærdede Optræden og resolute Indsats.

Reparationen af Skibet antages at ville vare 3—4 Maaneder.

## NYT FRA ENGLAND

Shipping har været stærkt paa Dagsordenen i Spørgsøgetimerne i det engelske Underhus i den sidste Tid, hvor Transportministeren, Mr. Alfred Barnes, har maattet besvare en Række Spørgsmaal stillet af Medlemmerne. Under Debatten oplyste Mr. Barnes, at Regeringen stadig havde rekvireret 93 Passager- skibe over 2000 Tons. 73 af disse var endnu i Regeringens Tjeneste, medens 20 var under Ombygning for at blive leveret tilbage til deres oprindelige Ejere.

Om de under Krigen byggede, statsjede Skibes Skæbne udtalte Ministeren, at der op til 8. Oktober i Aar var blevet solgt 430 af disse Skibe paa ialt 2,021,670 Br. Tons, deraf 310 paa ialt 1,507,300 Br. Tons til engelske Redere, 30 paa ialt 23,527 Br. Tons til det øvrige britiske Rige og 90 paa ialt 490,843 Br. Tons til udenlandske Købere, medens 92 Skibe paa ialt 534,986 Br. Tons var blevet chartret af engelske Redere.

Ministeren meddelte endvidere, at ialt 11 exfjendtlige Skibe paa tilsammen 62,894 Br. Tons op til den 8. Oktbr. i Aar var blevet solgt til Skibsredere i U. K. eller i det britiske Commonwealth.

## RADAR-NYT

Der blev for kort Tid siden udført et meget interessant Eksperiment med Blindnavigering ved Hjælp af Radar om Bord paa en 30 Meter Motoryacht i New Yorks Havn. Baaden, der tilhører Sperry Gyroscope Company, sejlede blindnavigeret rundt i Havnen styret fra en Kahyt under Dækket, hvor man paa en 35 cm Radarskærm af en ny Konstruktion kunde

## Ugens Fragtberetning.

Sømandsstrejken i U.S.A. er endnu ikke endelig afsluttet, men der synes kun at være rene Formaliteter tilbage, førend Arbejdet kan genoptages. Til Gengæld truer der imidlertid en ny Kulstrejke. Den er varslet til 1. Novbr. men de seneste Meddelelser fra New York gaar ud paa, at der vil blive forsøgt paa Forhandlinger for at afværge den, og at man, hvis den kommer, først venter den d. 20. Novbr. I alles Interesse maa det haabes, at der findes en Løsning, saa Arbejdet i Kulminerne ikke stoppes. For Danmarks Vedkommende vil det være rent galt, hvis Importen af Kul fra Staterne stopper i længere Tid. Sømandsstrejkens Virkninger var slemme nok, da den Del af Oktober Allokationen, der skulde transporteres med amerikansk Tonnage, naturligvis ikke kunde afskibes.

Paa de oversøiske Markeder gøres der stadig mange Forretninger, men Størstedelen kommer, af en eller anden uforstaaelig Grund, aldrig til Offentlighedens Kundskab. Fra St. Lawrence er der sluttet en betydelig Mængde engelsk Tonnage til UK. til Ministry rates. Kul fra Northern Range til Europa ligger noget fastere for fri — ikke amerikansk — Tonnage, og det mentes, at disse Skibe kunde faa WSA. Raterne. Nogen Afslutninger ses dog ikke at være gjort af saadan fri Tonnage. Der er sluttet yderligere engelsk Tonnage for Kul fra Hampton Roads til Port Said eller Alexandria til 70/-, ligesom en græsk Damper er sluttet for Kul fra Hampton Roads til Rio til \$12. For Novbr. Afskibning noteres Northern Range/Belgien til \$10, samme til Rotterdam eller Amsterdam. For 3 consecutive Rejser Northern Range/Rotterdam indikerer \$9.25. Northern Range/Bordeaux-Dunkirk range indikerer \$11.05, til Vestitalien \$11.70. Af Nel-Forretning noteres Quebec eller Montreal til 1—2 Havne Nordfrankrig til omkring 23 Cts.

Fra River Plate er sluttet yderligere Tonnage til Skandinavien. Til Norge er betalt \$20 og til Sverige Gøteborg/Malmø range er Liberty Skib sluttet til \$20.50. Plate/Danmark byder \$18 for Decbr., men har endnu ikke faaet Tonnage til denne Rate.

Pacifickyst Markederne er vedvarende uden større Interesse. Nordpacific/UK. noteres stadig i omkring 100/- paa fio. Basis. Fra Chile/Peru noteres Salpeter til Golfen eller South Atlantic til WSA. Raten, d. v. s. \$8.50.

Ogsaa i Østen er der kun lidt Forretning. Copra fra Philippinerne til Venezuela/Colombia noterer uforandret \$40, og Copra til Golfen er sluttet til \$27.50. Ris fra Kolsichang til Hong Kong har betalt 45/- for 6300 Tonner. Fra Vizagapatam til Mobile søges Tonnage for Malm til \$12 og fra Bombay til Mobile til \$10.

Fra Sydafrika er der igen sluttet Tonnage for Kul til Buenos Aires til 57/-, og Salt fra Port Said til Japan har faaet yderligere Tonnage til 65/-.

Middelhavsmarkederne er uden større Ændringer. En stor Baad er sluttet for Fosfat fra Bona til Australien til 72/6d. Hjemgaaende bemærkes 4600 Tonner sluttet for Malm fra Almeria til UK. til 35/-, og 7700 Tonner for Pyrites Huelva/Holland til 33/6d. 8500 Tonner fik 31/- for Malm Melilla/UK.

Østersømarkederne er stadig meget aktive, men større Ændringer i Rateniveauet har ikke fundet Sted. Malm fra Oxelösund/Middlesbro har gentagne Gange sluttet til 35/- og Luleå/Barrow har faaet prompt Damper til 40/-. Fragterne for Trælast, Props og Masse er uforandrede.

Af Kulafslutninger til Danmark skal nævnes: 800 Ts. Seaham/god dansk Havn til 17/6d., og af andre udgaaende Forretninger 8500 Ts. Cement fra Gdynia til Santos til \$10.50 fio., 5500 Ts. Kul Rotterdam/Vestitalien til 22/- og mindre Baad for lignende Forretning til 22/6d.

Der er stadig meget stor Efterspørgsel efter Timecharter Tonnage, og der er ogsaa sluttet adskillige Baade for saadan Forretning. Det er dog hovedsagelig for enkelte Trips, for hvilke der er betalt mellem 16/- og 19/6d. afhængig af Skibets Kvalitet og Tilbageleveringspositionen.

se mødende Skibe, stedfæste Frihedsgudinden og Bygninger inde paa Kajen, ligesom det var muligt at se Bøjer, hvad Sperry-Kompagniet erklærer tidligere var umuligt.

### GASTURBINESKIBE

Britiske Skibsbygningsingeniører regner med at kunne lade det første oceangaende Skib, drevet af Gasturbiner, gaa i Søen næste Aar, inden Konkurrenterne i Norge, Amerika og Svejts endnu vil være færdige med deres Eksperimenter. De nye Maskiner betegner  $\frac{3}{4}$  af Vejen mod udelukkende reaktionsdrevne Maskiner og vil tage mindre Plads i Skibet og drive det med større Fart. De kan udvikle 6000 Hestekræfter.

### HOLLANDS HANDELSFLAADE

Hollands Handelsflaade bestod pr. 1. Oktober 1946 af 369 Skibe over 500 Br. Tons med en samlet Tonnage paa 1,696,920 Tons og 417 Skibe under 500 Br. Tons med ialt 106,266 Tons. 126 Skibe med ialt 306,694 Tons var under Bygning eller i Ordre. Naar disse er færdige, vil Hollands Handelsflaade bestaa af 912 Skibe med ialt 2,109,880 Tons eller 75 pCt. af Førkrigsflaaden. Herudover forhandles der om Køb af 300,000 Tons af Amerikas Overskudstonnage.

### PORTUGISISK STATSSTØTTE

Ved et Dekret af 24. Oktbr. har den portugisiske Regering besluttet at give Companhia Nacional de Navegacao, Portugals ældste Rederi, Statsstøtte

til at oprette og drive en Rute paa Portugisisk Indien, Macau og Timor. Statsstøtten skal være lig Renten ( $2\frac{1}{2}$  pCt.) og Amortisationen over 20 Aar af den Kapital, der bruges ved Bygningen af 2 Skibe, der skal sættes ind paa Ruten.

### ITALIENS SKIBSFART

Krigen, som Mussolini saa letsindigt kastede Italien ind i, har som bekendt kostet Landet Størstedelen af dets tidligere saa blomstrende Skibsfart, og mange af de Ruter, som før Krigen var italiensk-drevne er nu overgaaet til udenlandske Rederier, men den nye republikanske Regering søger med Kraft at tilbageerobre i hvert Fald nogle af de tabte Positioner ved en Genopbygning af Handelsflaaden og en Reorganisering af de større Rederier som Italia, Lloyd Triestino, Adriatica og Tirenica, ligesom der er blevet optaget Forhandlinger med forskellige Stater, der har krævet italienske Skibe som Krigsskadeserstatning. Brasilien har saaledes erklæret sig villig til at tilbagegive Italien de Skibe, der blev beslaglagt ved Krigsudbruddet, deriblandt den store Liner *Conte-Grande*, medens Meksiko har gjort Tilbageleveringen af de dér beslaglagte italienske Skibe afhængig af Leveringen af tre Tankskibe, som Landet før Krigen bestilte paa Ansaldoværftet.

For at lette Købet af Tonnage i Udlandet har den italienske Regering endvidere stillet 50 pCt. af Fragtindtægterne til Raadighed for Rederierne til Indkøb af Tonnage. 48 Liberty-Skibe er allerede blevet ind-

købt i U. S. A. af Regeringen og disse Skibe er nu blevet fordelt til Rederierne, idet Rederiet Finnmark har faaet tildelt 12 Skibe, medens Resten er blevet fordelt til en Snes Rederier med fra 1 til 3 til hvert Rederi.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Navigationsskolerne

Ved Københavns Navigationsskole har 9 Eksaminander bestaaet Skibsførereksamen og 8 Styrmandseksamen, medens 4 fik Radiocertifikat af 1. Kl. og 11 Certifikat af 2. Klasse. Admiral Richelieu Flidspræmie, en Sekstant, tildeltes Pehr Mark Olsen, Vallensbæk. Foreningen til Søfartens Fremmes 1ste Præmie, en Prismekikkert, tildeltes Vilhelm de Fine Licht, København. Dansk Dampskibsrederiforenings Præmie tildeltes Vilhelm de Fine Licht, København, og Thorkild R. Ejsing, Nibe.

Eksamen ved Navigationsskolen paa Fanø sluttede den 23. Oktober med følgende Resultat:

Til Styrmandseksamen indstilledes 7 Elever, der alle bestod. Til Skibsførereksamen indstilledes sig 7 Elever, hvoraf 6 bestod. Til Radiocertifikatprøven indstilledes 9 Elever, der alle bestod.

»Fanø Navigationsskoles Jubilæumsfond« uddeler denne Gang 6 Portioner à 250 Kr. til flittige og trængende Elever ved Skolen.

### Ministrygningen

Den 40. tyske Ministrygerflotille, der bestaar af ca. 10 Fartøjer, som fornylig afsluttede Ministrygningen i Skagerak og blev sendt sydpaa for med Kiel som Basis at foretage Ministrygning i Østersøen, bl. a. det sydlige Indløb til Storebælt, er blevet kasseret af de engelske Myndigheder, der betegner Skibene som for gamle og uegnede til Formaalet. Ministrygningsarbejdet i den vestlige Østersø vil derfor blive udsat til hen paa Foraaret.

### Helsingfors-Ruten

Det forenede Dampskibsselskabs Motorskib *Vistula*, der for Tiden undergaar en Ombygning om Modernisering, vil, naar denne er udført, blive indsat paa Helsingforsruten i Samsejling med det finske Dampskibsselskab. Derefter vil *A. P. Bernstorff*, som i de sidste Maaneder har gaaet paa denne Rute, atter blive overført til Esbjerg—Harwich-Ruten, hvor den skal holdes som Reserveskib for de to Skibe, der befører denne Rute, samt foretage Ekstraturer i denne Overfart og Antwerpen-Ruten. *Vistula* vil efter Ombygningen faa Plads til 50 Passagerer paa 1. Kahyt, godt 100 paa Fællesklassen og i Sommerfart yderligere til 200 Rejsende paa 3. Klasse.

### Ændringer i Aktieselskabsregisteret

»Aktieselskabet Det Dansk-Franske Dampskibsselskab« af København. Den P. J. Albrecht meddelte Prokura er tilbagekaldt.

»Aarhus Staalskibsværft A/S«, hvis Formaal er at drive Industrivirksomhed og dermed i Forbindelse staaende Handel samt have Interesser i Selskaber med lignende Formaal. Selskabet har Hovedkontor i Aarhus; dets Vedtægter er af 8. Maj og 29. August 1946. Den tegnede Aktiekapital udgør 500,000 Kr., fordelt i Aktier paa 500, 1000 og 4000 Kr. Aktiekapitalen er fuldt indbetalt, dels kontant, dels i andre Værdier. Selskabets Stiftere er: Skalte-

direktør Jens Charles Hindby, Stadion Allé 45, Sekretær Ivan Gregers Hansen, Jyllands Allé 26, Landsretssagfører Jens Christian Sørensen, alle af Aarhus, der tillige udgør Bestyrelsen. Direktion: Alfred Helge Christian Konrad Johansen, Thorvaldsensgade 34, Aarhus. Selskabet tegnes af to Medlemmer af Bestyrelsen i Forening eller af en Direktør i Forening med et Medlem af Bestyrelsen; ved Afhændelse og Pantsætning af fast Ejendom af den samlede Bestyrelse.

### Ændringer i Skibsregisteret

A/S Dampskibsselskabet Torm, København, er Ejer af nybygget m.s. *Herdis* af København (OXDQ), Brutto- og Netto-Tonnage henholdsvis 3770 og 2119 Tons.

s.s. *Ulrik Holm* af København, (OUMY). Skibets Navn er nu *Rigmor*.

Brutto- og Netto-Tonnagen for m.s. *Tunis* af København, (OYJH), er nu henholdsvis 1684 og 917 Tons.

### Fra svenske Værfter

D. 26. Oktober søsattes ved Kalmar varv et Motorskib til Rederi AB. Ruth i Gøteborg. Skibet, der fik Navnet Arne, er af Værftets Standardtype paa 700 Tons d.w. og forventes at være færdigt i Januar 1947. Værftet har tidligere leveret m.s. *Ruth* og m.s. *Ivan* til det samme Rederi. Arne er Værftets 356. Nybygning.

Ved Lidingsø Nya Varv og Verkstäder søsattes d. 16. Oktober et 1100 Tons d.w. Køleskib til H/F Jøklar i Reykjavik. Skibet er det første Skib over 1000 Tons, der bliver bygget ved dette Værft.

Skibet, der fik Navnet *Vatnajökull*, har følgende Hoveddimensioner: Længde 61,50 m, Bredde 9,60 m, Dybde til Hoveddæk 4,42 m. Det faar Aptring til 6 Passagerer i Dækshuset agter. Hovedmaskineriet, der er placeret agter, bestaar af en enkeltvirkende, 2-Takts Polar Dieselmotor af Atlas Diesels Fabrikation, der skal udvikle 810 IHK. ved 250 O/M. Farten skal være 11 Knob. Køleanlægget leveres af Stal i Finspång. Skibet udstyres med tre Master og tre 3-Tons og 1 5-Tons Bom. Spil, Ankerspil og Styremaskine bliver elektriske.

Umiddelbart efter Stabelafløbningen blev Kølen strakt til et Søsterskib, der er bestilt af et norsk Rederi.

### Svigtende svensk Jern- og Staalimport

Fra svensk Side klages der stærkt over, at den svenske Import af Jern- og Staal fra England svigter. I en engelsk-svensk Overenskomst i 1945 blev det bestemt, at England skulde eksportere 82,000 Tons Jern og Staal til Sverige, men hidindtil har man kun modtaget 60,000 Tons. Sagen er nu Genstand for Drøftelser mellem det svenske Gesandtskab i London og de engelske Myndigheder.

Aarsagen til den formindskede Eksport siges at være Vanskeligheder paa det engelske Jern- og Staalmarked, som bl. a. har medført en strammere Staalrationering.

## PERSONALIA

### 75 Aar

Den 3. November fylder tidl. Fører i C. K. Hansens Rederi, Kaptajn J. Mathiasen, 75 Aar. Kaptajn Mathiasen gik i Land i 1931 og siden boet i København.

### 60 Aar

Den 2. November fylder Havnefoged ved Københavns Havnevesen, Kaptajn Th. Klitbo, 60 Aar. Kaptajn Klitbo

## Søofficer i Reserven

Uddannelsen til Søofficer i Reserven paabegyndes medio Februar 1947. For at kunne antages maa den Paagældende have dansk Indfødsret og have

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

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

Ansøgninger skal indsendes senest den 31. Januar 1947 til Søofficersskolen, hvorfra Anmeldelsesblanketter og iøvrigt alle Oplysninger kan faas ved personlig eller skriftlig Henvendelse.

## Søofficersskolen

Holmen, København K.



Tlf. Central 16172.

var indtil 1919 ansat i Svitzers Bjergrings Entreprise som Styrmand og Fører, hvorefter han kom ind i Københavns Havnevesen, fra 1930 som Havnefoged.

## Positionsliste pr. 29. Oktbr. 1946

### Dania

*Cyril* ank. Kotka 26.10. — *Tovelil* ank. Helsingør 29.10. — *Danklint* ank. Gdansk 29.10.

### Dannebrog

*Dansborg* pass. Las Palmas 26.10. til La Plata/Danmark. — *Ellensborg* afg. Haukipudas 29.10. til Paténiemi/Kbhvn. — *Frederiksborg* ank. Frederikshavn 17.9. Dok. — *Lilleborg* afg. Frederikshavn 29.10. til Hobro/Leixoes. — *Nordborg* ank. Newport Mon 166.10. Dok. — *Silkeborg* ank. Khavn. 27.8. Dok. — *Skodsborg* afg. Skive 29.10. til Aalborg/Lissabon. — *Soborg* ank. Frederikshavn 27.6. Dok. — *Taarnborg* pass. Khavn. 28.10. til Barrow in/F. — *Uranienborg* ank. Helsingør 31.8. Dok. — *Ørneborg* afg. Vejle 29.10., derefter Emden/Danmark.

### D. D. P. A.

*Christian Holm* afg. Khavn. 12.10. til Aruba. — *Esso Nyborg* afg. Aalborg 31.10. til Caripito. — *Scandia* reparerer North Shields.

### Det Danske Kulkompagni

*Ivan Kondrup* ank. Kristinestad 27.10. — *Wm. Th. Malting* afg. Åbo 26.10.

### Det Dansk-Franske D/S

*Blekinge* ank. Newport News 29.10. — *Bornholm* afg. Dakar 26.10. — *Halland* afg. Ardrossan 25.10. — *Skaane* ank. Svendborg (Værft). — *Slesvig* afg. Hull 23.10.

### De forenede Kulimportører

*Cimbria* ank. Emden 1.11. — *Concordia* ank. Oxelösund 1.11. — *Dania* forv. ank. Workington 8.11. — *Hafnia* forv. ank. Middlesbrough 5.11. — *Scandia* forv. ank. Danmark 2.11.

### D. F. D. S.

*Alabama* forv. Ank. Rio Grande 28.10. Derfra til Sao Francisco, Rio de Janeiro og Bahia. — *Alexandra* herfra 29.10. Fra Odense 31.10. Fra Aarhus 1.11. Fra Aalborg 2.11. til Hull. — *Argentina* ank. Porto Alegre 18.10. Derfra ca. 5.11. til Rio Grande, Paranagua og Santos — *Bergenhus* afg. fra Grimsby 29.10. til Esbjerg/Kbhvn. — *Bolivia* ank. Khavn. 26.10. Herfra ca. 5.11. til Gdynia. — *Brasilien* ank. Aalborg 25.10. Derfra ca. 30.10. til Nr. Sundby, Khavn. og Odense. — *Brynhild* ank. Antwerpen 27.10. Derfra ca. 2.11. via Hamborg til Nakskov, Khavn., Middelfart og Kolding. — *California* afg. Khavn. 1.10. til Porto Alegre. Afg. Las Palmas 13.10. efter Oliefyldning. — *Delaware* afg. Santos 27.10. via St. Vincent for Bunkers til Danmark. — *Dronning Alexandrine* afg. Thorshavn 28.10. til Reykjavik. Derfra 2.11. til Thorshavn/Kbhvn. — *Egholm* afg. Algier 27.10. til Tunis, Marseille og Italien/Sicilien. — *Florida* afg. Antwerpen 26.10. til Lissabon, Malta og Alexandria. Ventes til Lissabon ca. 29.10. — *Garonne* afg. Khavn. 25.10. til Antwerpen. Derfra ca. 2.11. til Khavn. — *Halldan* afg. Grenaa 28.10. til Havre/Falmouth/Manchester/Kbhvn. — *Harald* ank. Liverpool 18.10. Derfra ca. 29.10. til Khavn. — *Hebe* afg. Khavn. 26.10. til Hull. Derfra ca. 1.11. til Khavn. — *Hindholm* afg. Antwerpen 24.10. til Casablanca, Tanger, Oran, Algier og Tunis. — *Hjortholm* afg. Bordeaux 28.10. til La Pallice. Derfra ca. 29.10. til Khavn. — *Hroar* afg. Khavn. 24.10. til Oslo. Derfra 28.10. Fra Hurum ca. 29.10. Fra Drammen ca. 30.10. Fra Halden ca. 31.10. til Khavn. — *Ivar* afg. Malaga 29.10. til Lissabon, Leixoes, Antwerpen og Khavn. — *J. C. Jacobsen* ank. Khavn. 28.10. Fra Khavn. ca. 31.10. til Oslo. — *Jolantha* i Fart Khavn.-Vestnorge-Kbhvn. Ank. Arendal 27.10. for nordgaaende. — *Katholm* ank. Aalborg 25.10. Derfra ca. 30.10. via Svendborg til Antwerpen/Danmark. — *Kentucky* ank. Randers 26.10. — *Knud* ank. Cardiff 26.10. Derfra ca. 29.10. til Swansea/Liverpool-Kbhvn./Aalborg. — *Louisiana* afg. Esbjerg 4.10. til Porto Alegre. Afg. Las Palmas 13.10. efter Oliefyldning. Forv. Ank. Porto Alegre ca. 31.10. — *Maine* ank. Khavn. 28.10. — *Margrethe* ank. London 22.10. Derfra ca. 29.10. til Khavn. — *Marocco* ank. Khavn. 29.10. Herfra ca. 1./2.

11. til Frederikssund for at laste til Valencia. — *Paraguay* ank. Newport News 26.10. Derfra til New York. — *Skjold* afg. Esbjerg 27.10. til Middelfart/Odense. Derefter Hobro/Antwerpen/Danmark. — *Svanholm* afg. Khavn. 26.10. til London/Kbhvn. — *Taarnholm* afg. Manchester 22.10. til Khavn., Aalborg og Nr. Sundby. Ventes til Khavn. 29.10. — *Texas* ank. Alexandria 25.10. Derfra til Cartagena, Malaga og Khavn. — *Thyra* fra Aalborg 25.10. til Newcastle/Esbjerg. Derefter i Esbjerg-Grimsby Ruten. Fra Esbjerg hver Tirsdag. Fra Grimsby hver Fredag. — *Tomsk* ank. Khavn. 22.10. Fra Khavn. ca. 2.11. til Rotterdam/Antwerpen/Bordeaux/Lissabon og Middelhavet. — *Trondhjem* ank. Leith 28.10. Derfra til Newcastle/Kbhvn. — *Tula* afg. Antwerpen 27.10. til Khavn./Horsens/Aarhus. — *Tunis* ank. Alexandria 28.10. Derfra til Jaffa, Tel-Aviv, Haifa, Beirut og Cypern. — *Tyr* ank. London 26.10. Derfra ca. 29.10. til Køge og Khavn. — *Uruguay* ank. Khavn. 20.10. e/Herfra ca. 30.10. til New York. — *Virginia* afg. Sao Francisco 14.10. til St. Vincent for Bunkers. Derfra via Madeira til Khavn. Forv. Ank. St. Vincent ca. 29.10. —

### J. Lauritzen

*Indian Reefer* ank. New York ca. 29.10., til Rio og Santos. — *Argentinian Reefer* ank. Buenos Aires 27.10., derefter til Rio/Antwerpen. — *Egyptian Reefer* reparerer Aalborg. — *African Reefer* reparerer Aalborg. — *Karla Dan* afg. Valparaiso 10.10. til New York. — *Lotta Dan* passeret Panamakanalen 28.10. paa Vej til Valparaiso. — *Laila Dan* ank. New York 23.10., laster til Peru/Chile. — *Jutta Dan* afg. Buenaventura 19.10. til Chile. — *Selma Dan* ank. Valparaiso 22.10., derefter til Talcahuano. — *Randa* afg. New York 25.10. til Colombia, Ecuador og Peru. — *Linda Dan* ank. New York 26.10., laster til Colombia/Ecuador. — *Ulla* afg. Lissabon ca. 30.10. til Setubal/Holland. — *Laura Dan* reparerer Svendborg. — *Maria Dan* afg. Emden ca. 30.10. til Danmark. — *Jelva Lau* ank. Rochester 28.10., derefter Polen/Finland. — *Lilian* ank. Kirkcaldy 28.10., derefter Emden/Danmark. — *Anna Lau* afg. Wismar 28.10. til Uleåborg. — *Inger Lau* afg. Philadelphia ca. 29.10. til Baltimore/Danmark. — *Nerma Lau* ank. Frederikssund 25.10., laster til Malaga. — *Katja Lau* ank. København 28.10., derefter Polen/Finland. — *Hedda Lau* afg. Horsens ca. 29.10. til København. — *Nancy Lau* afg. Velsen ca. 30.10. til Emden/Danmark. — *Ninna Lau* afg. Kotka 26.10. til Bristol.

### Jutlandia

*Jens Toft* ank. Dakar. derefter Guldkysten. — *Karen Toft* ank. Emden, derfra til Danmark.

### Myren

*Asbjørn* afg. La Plata 24.10. til Danmark. — *Astrid* ank. Khavn. 29.10. — *Birthe* forv. afg. Aalborg 2./3.11. — *Chr. Sass* paa Vej til Baltimore. — *Clara* afg. Khavn. 29.10. — *Stal* ank. Sfax 27.10.

### Norden

*Norden* ank. Middlesbrough 26.10. — *Nordfarer* afg. Baltimore til Khavn. Forv. ank. 31.10. — *Nordkap* afg. Las Palmas 17.10., forv. ank. La Plata 3.11. — *Nordkyn* ank. Newport News 29.10., forv. afg. Danmark 30.10. — *Nordpol* ank. Nakskov (Værft).

### Orient

*Astoria* forv. ank. Khavn. 9.11. — *Weststralia* forv. ank. Khavn. 31.10.

### Pacific

*Paris* afg. Luleå 29.10.

### Vendila

*E. M. Dalgas* ank. Frederikshavn (Værft). — *P. N. Dam* ank. Helsingør (Værft). — *Svend Pii* afg. Rönnskär 26.10.

### Ø. K.

*Annam* pass. Gibraltar 28.10. til Hamburg. — *Asia* pass. Dondra Head 24.10. til Singapore. — *Erria* afg. San Francisco 25.10. til Vancouver. — *Falstria* afg. New York 26.10. til Khavn. — *Fionia* ank. Bangkok 20.10. — *India* ank. Antwerpen 23.10. — *Java* afg. Hongkong 28.10. til Manila. — *Jutlandia* pass. Cape Wrath 21.10. til New York. — *Kina* ank. Singapore 23.10. — *Korea* ank. Long Beach 3.9. — *Lalandia* ank. Sydney 5.10. — *Malacca* afg. Genoa 29.10. til Port Said. — *Manchuria* afg. Aden 26.10. til Port Said. — *Meonia* afg. Aden 28.10. til Colombo. — *Mongolia* afg. Manila 27.10. til Hongkong. — *Norden* ank. Middlesbrough 26.10. — *Selandia* ank. Piteaa 29.10.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør F. B. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K

Abonnement

Udlandet Kr. 24,00 pr. Aar

Redaktør

KAY JUNGENSEN

Telefon \*Central 17030

samt paa alle Postkontorer

# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

## ODENSE STAALSKIBSVÆRFT A/s

(Odense Steel Shipyard Ltd. A/s.)

TELEGR. STAALVÆRFT

TELF. ODENSE 1859

Telegram Adr.: Flydedokken

Telefon 269 (2 Lin.)

Rigstelefon 21

## A/s SVENDBORG SKIBSVÆRFT

*Nybygninger og Reparationer*

NYBYGNINGER

## Aalborg Værft A/s

SKIBS- MASKIN- OG

KEDELREPARATION

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9



Viking  
Kompasser  
Viking  
Loddemaskiner  
Chronometre  
Sekstanter  
Marinekikkerter

Indebavere  
**SØLVER & SVARRER**  
Norsk statsant. Kompassrettere  
*Forlang III. Katalog*

**P**ENSIONS  
**F**ORSIKRINGS  
**A**NSTALTEN A/s



HAMMERENSGADE 6  
KØBENHAVN K. - C. 7809

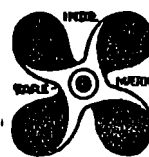
REDERI- OG HANDELSSELSKABET

## MONTANA A/s

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K  
Telefon: 9246

Telegramadr.:  
MONTANAKUL



Brug  
**INTERNATIONAL**  
Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDE  
INTERNATIONAL FARVEFABRIK A/S

Øresundsvej 141. Telefon 5801. København S.  
Amager 1483.

## AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

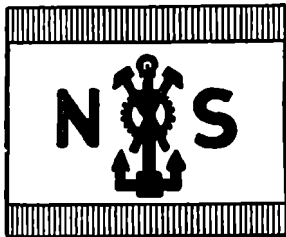
LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

## NORDHAVNS-VÆRFTET A/s

KØBENHAVN

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



## NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV ♦ DANMARK

NYBYGNINGER  
OG  
REPARATIONER

Beddinger for Skibe indtil 520' Længde  
Flydedok » » » 14500 Tons D.W.  
Ophalerbedding » » 800 » »  
Telegram-Adr.: »SKIBSVÆRFT«. Telefon: STAT 3.

## Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

By:		Telegramadresse:
Aarhus	Aarhus Stevedore Compagni Direktør L. Mikkelsen	abore
Nyborg	Foreningens Formand Mammen & Drescher Direktør Math. Møller	Spedition
København	Næstformand og Kasserer Hans Brandt Medlem af Bestyrelsen	
Aalborg	Stevedorekompagniet	Dispatch
Aarhus	Hassing & Drescher	
Esbjerg	Stevedore-Kompagniet A/S	Stevedore
Frederikshavn	Einar Sørensen	
Holbæk	S. J. Sørensen	
Horsens	Søren Andersen	Stevedoring
Kallundborg	Jørgen Schultz	Schultz
Korsør	Arbejdsglvernes Stevedor-Kontor	
København	Holger Jørgensen	Oldstevedore
—	Skjold Andersen	
—	Københavns Stevedore Comp.	
—	Jullus Nielsen's Stevedoreforretning A/S	
Nakskov	Halfdan Rasmussen	Andrea
Nyborg	Henrik Basballe	Basballe
N. Sundby	Henry Petersen	
Odense	Simonsen og Møller	
Randers	S. Christoffersen & Co.	
Vejle	Vejle Stevedoreforretning v. Kaptajn Thygesen	

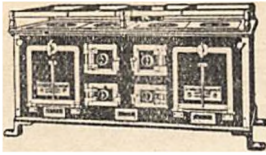


Tegn Deres  
Forsikringer  
i

### SKANDINAVIA

Kongens Nytorv 6, København K.  
Telefon Central 9316



**BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S**

HOLMBLADSGADE 47  
KØBENHAVN S.

*Kabys = Komfurer  
til Kul og Olie*

Forlang Katalog Tlt. C. 1630

1/8

**EM. Z. SVITZERS BJERGNINGS ENTREPRISE**

KVÆSTHUSGADE 1, KØBENHAVN K

TELEFON CENTRAL 5195  
UDENFOR KONTORTID CENTRAL 5195 A  
TELEGRAMADRESSE: SVITZERSALVAGE

**Dampskibsaktieselskabet****„Progress“**

Kalvebod Brygge 4

København

Telegr.-Adr. »Marlusone

Telefon Central 12057

**DANSKE SKIBSMÆGLERE****ASSENS****ALFRED LARSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER  
**ASSENS**

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

**KOLDING****A. GJØRDING'S EFTF.**

SVANE & GJØRDING

Statsautoriserede Skibsmæglere

**KOLDING**

BEFRAGTNING ·· KLARERING ·· SPEDITION ·· ASSURANCE

AGENT FOR DEN KØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1800—1811

**BANDHOLM****ALFR. HOVMAND**

SKIBSMÆGLER

**BANDHOLM**

Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:  
»HOVMAND»

**MARIAGER****P. RUDBECK-LARSEN · MARIAGER**

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

*Statsautoriseret Skibsmægler*

Telf.: Cementcentralen Nr. 1

Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114

Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“

Post-Adresse: „Cimbria“ nr. 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**

TELEGR.-ADR.: „ANDRÉA“ RIGSTELEFON NR. 7  
TELEFON NR. 109, 409 & 618

**HOBRO****CHR. RØRHOLM**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**HOBRO**

TELEFON 418

TELEGR. „RØRHOLM, HOBRO“

**SVENDBORG****E. W. v. d. HUDE & SØN**

Etableret 1852

A. THEJLL

Etableret 1852

Edsv. Skibsmæglere

**SVENDBORG**

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

Telegr.-Ad.  
»Hudes.  
Svendborg

**KALUNDBORG****JØRGEN SCHULTZ**

Statsautoriseret Skibsmægler

**KALUNDBORG**

Lloyds Agent

TELEFON  
NO. 4. 601.

TELEGR. ADR.  
SCHULTZ

**A. E. SØRENSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**SVENDBORG**

TELEGRAM-ADR.: SHIPPING  
THE BOF CODE

TELEFONER: 1151—955  
PRIVAT: 1551



# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 44

FREDAG 8. NOVEMBER 1946

53. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### ORDENSDEKORATIONER

Under 29. Oktober 1946 er Formanden for Foreningen til Søfartens Fremme, Kommandørkaptajn *Niels Baron Juul-Brockdorff* udnævnt til Kommandør af Dannebrog af 2. Grad, og Overingeniør ved Frederikshavn Værft og Flydedok A/S, *N. P. E. Melchiorson* og Højesteretssagfører *N. J. Gorrissen* udnævnt til Riddere af Dannebrog.

### SHIPPING-UDDANNELSEN UNDER DEBAT

Foreningen til unge *Handelsmænds Uddannelse* holdt den 1. November Aarsmøde paa Handels-højskolen. Formanden, Direktør *Paul Tillge*, bød velkommen og aflagde Beretning for det forløbne Aar.

Formandens Beretning efterfulgtes af en livlig Debat om Forholdene omkring Shippingelevernes Uddannelse.

Skibsmægler *Sass* beklagede meget stærkt, at der ikke gøres noget ved Handelsskolen for at give Shippingeleverne en ordentlig Uddannelse. Han anbefalede at tage Spørgsmaalet op, saa der kunde træffes en rimelig Løsning. Der vil blive endog meget stor Tilslutning til en saadan Undervisning, hvis der skabtes en tilfredsstillende Undervisningsplan.

Skibsreder *Willie C. K. Hansen* erklærede sig helt enig med Hr. *Sass*, men understregede yderligere Nødvendigheden af at faa tilrettelagt en rigtig Undervisning, idet det havde vist sig nødvendigt at tage de unge ud af Købmandsskolen og sende dem paa private Kursus for at give dem den Undervisning, de havde Krav paa.

Købmandsskolens Direktør, *Aage Rasmussen*, gjorde Rede for Shipping-Skolens Forhold, der er tilpasset Lærlingeloven og fastlagt af Handelsministeriet. Skal denne Uddannelse ændres, maa Organisationerne gaa til Ministeriet. Skibsmægler *Sass* fremhævede, at Rederierne kun bruger faa Unge under 18 Aar, og at det derfor er den videregaaende Handelshøjskole-Uddannelse, det drejer sig om, og hertil erklærede Formanden, Direktør *Tillge*, at saa vilde der ikke være noget i Vejen for, at man mødes og tilrettelægger en speciel Shipping-Undervisning.

### INTERNATIONAL SØFARTSORGANISATION

11 Nationer, deriblandt Sverige, Norge og Danmark, har efter en Uges Forhandlinger i Washington dannet en ny verdensomfattende Søfartsorganisation, som siden ventes formet til et specielt Søfartsorgan under UN.

De tre skandinaviske Lande, der fulgte samme Linie, hævdede under Forhandlingerne, at den nye Organisations Beføjelser ikke maatte omfatte alt indenfor Skibsfartens Omraade, men skulde begrænses, et Synspunkt, der vandt fuld Tilslutning, da man fastsatte Organisationens Kompetenceomraade.

Den nye Organisations Opgaver er for det første at behandle Spørgsmaal af teknisk Natur saa som Sikkerheden til Søs, Redningsudstyr o. s. v. og for det andet Spørgsmaalet om Diskrimineringen af Søfarten, hvad der vel vil sige det samme som at Organisationen skal søge at opretholde saa fri en Søfart som mulig. Og for det tredje skal den behandle Sager, der henvises til den fra U. N.

Derimod vil Organisationen ikke komme til at beskæftige sig med rent kommercielle Spørgsmaal som Oplægning, Mindstefragter, udtaler Generalkonsul *Carlsson* til svenske Blade.

Forslaget om Skabelsen af denne nye Organisation skal først forelægges de respektive Landes Regeringer og vedtages af disse, og Tilslutningen til den er først gyldig, saafremt Forslaget ratificeres.

### SØMANDSHJEMMENE

Foreningen for skandinaviske Sømændshjem i fremmede Havne, hvis danske Afdelingsformand er Hs. kgl. Højhed Prins *Axel*, har holdt Aarsmøde i Oslo og særlig drøftede Genopbygningen af de Sømændshjem som er ødelagt eller beskadigede under Krigen.

Det første, man vil tage fat paa, er Sømændshjemmet i Antwerpen, hvor det er Tanken at rejse en Bygning i seks Etager og med Plads til 86 Gæster fordelt paa 31 Dobbelt- og 24 Enkeltværelser.

Paa Mødet besluttedes det endvidere, at der ikke som oprindeligt paatænkt, skal bygges et nyt Sømændshjem i *Rouen*. I Stedet vil den nuværende Bygning faa en Hovedreparation til 50.000 Kr. Sømændshjemmet i *Marseille* blev ødelagt under Krigen, men istandsat og udstyret af det britiske Transportministerium for at bruges som Klub for britiske og skandinaviske Søfolk. Det er den 30. September i Aar vederlagsfrit overdraget Foreningen, men vil ikke blive genaabnet som Sømændshjem, før Antallet af skandinaviske Sømænd i Byen igen nærmer sig Normalen. Sømændshjemmet i *Hamborg* blev stærkt beskadiget under Krigen. Det bruges nu som Samelejr for »displaced persons» paa Vej til Danmark og Norge og kontrolleres af den norske Generalkonsul og det danske Flygtningekontor. Dets Fremtidsskæbne er endnu uvis. Sømændshjemmet i *Newcastle* skal pudses op og have nyt Inventar, for saa vidt det kan skaffes. Sømændshjemmet i *Cardiff* blev ødelagt ved Bombeangreb 1941 og vil snarest blive genopført.

Foreningens største og nyeste Sømændshjem var beliggende i *Rotterdam*. Det blev bombet og brændt i 1940. Foreningen søger at sikre sig en Grund med en dominerende Beliggenhed ved en aaben Plads med fri Udsigt over Floden.

Til Formand for Foreningen genvalgte Generalkonsul *Arth. H. Mathiesen*, Oslo, med Hs. kgl. Højhed Prins *Axel* og Skibsreder *And. Smith*, Stockholm, som Næstformænd. Til Forretningsudvalg valgtes Formanden samt Højesteretsadvokat *Joh. Middelthon* og Kommandør *S. E. Petersen*, alle Oslo. Til næste Aars Mødested valgtes Stockholm.

### ERSTATNING FRA USA FOR DANSKE SKIBE

Dir. *Bramsnæs* udtalte paa et Pressemøde forleden Dag, at det ikke ser altfor lyst ud med Konverteringen af vore gamle Dollarlaan. Laanemarkedet i USA er i den Grad strammet i Løbet af det sidste halve Aar, saa Udsigterne er alt andet end gunstige. Det drejer sig om en Række ældre Laan paa ca. 45 Mill. Dollars. Erstatningerne til de danske Skibsredere er nu ved at være færdigbehandlede og vil sandsynligvis komme til at andrage mellem 30 og 40 Mill. Dollars. Endelig kunde *Bramsnæs* meddele, at vi fremtidig kan faa Kul og Olie fra USA i en noget bedre Kvalitet end hidtil.

## ERSTATNINGSSAG MOD D. S. B

Som det vil huskes, skete der den 21. Januar i Aar en natlig Paasejlingsulykke ved Indløbet til Korsør Havn, hvor Motorfærgen *Nyborg*, tilhørende De danske Statsbaner, paasejlede og sænkede Aktieselskabet Monberg & Thorsens Uddybningsmaskine *Neptunus*. Ved Ulykken omkom fem Mand af Uddybningsfartøjets Besætning.

Aktieselskabet Monberg & Thorsen har nu ved Højesteretssagfører Gorrissen udtaget Stævning mod De danske Statsbaner i Anledning af Sænkningen af *Neptunus*. Monberg & Thorsen kræver i Erstatning 574,217 Kr. 60 Øre med de sædvanlige 5 pCt. i Renter fra Stævningsdagen. Foruden den materielle Skade omfatter Erstatningskravet blandt andet Betaling af Begravelsesomkostninger for de fem Omkomne, ialt 8000 Kr. foruden en Række andre Poster.

Sagen kommer til Behandling ved Sø- og Handelsretten den 13. November.

## SKIBSMÆGLERFIRMAET PETERSEN, MØLLER &amp; HOPPE

Det gamle ansete Firma *Petersen, Møller & Hoppe*, hvis Indehaver, Skibsmægler Herman Hansen, døde i September, fortsættes uforandret med de tre mangeaarige Medarbejdere, Skibsmæglerne *Th. Eg-mose*, *P. Fabricius* og *J. Lemkov* som Indehavere.

## ESBJERG HAVN

Paa Esbjerg Handelsstandsforenings Generalforsamling fornylig udtalte Formanden, Direktør *Harald Eriksen*, om Esbjerg Havn bl. a. følgende:

Der er i de 11 Maaneder, man kan regne med, at Havnen har været trafikeret, blevet importeret en Varemængde paa ca. 116,000 Tons mod 368,000 Tons det sidste Aar før Krigen. Men desuden har der været betydelige Tilførsler pr. Bane f. Eks. af Foderstoffer og Trælast, hvor man af fragtmæssige Grunde har foretrukket at lade Skibene losse i Østkysthavne og derfra fordele Varerne til Esbjerg og andre Byer.

Eksporten over Havnen har i samme Periode udgjort ca. 60,000 Tons fordelt med: 20,200 Tons Smør, 10,100 Tons Flæsk og andet Kød, 1,700 Tons Æg og 25,800 Tons Fisk, for lige at nævne de vigtigste Poster. Men ogsaa her maa man huske paa, at betydelige Kvantiteter eksporteres med Bane og Biler. Sidste Aar før Krigen var den samlede aarlige søværts Eksport paa ca. 292,000 Tons.

Fra 1. Oktober 1945 til 1. Oktober 1946 har Havnen været besejlet af 377 Skibe mod 1187 i samme Periode 1938-39, og Havne- og Bropege har udgjort 717,889 Kr. mod 1,465,000 Kr. i 1938-39.

## KAPITAL-UDVIDELSE I HELSINGØR VÆRFT

Aktieselskabet »Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri« har indkaldt til overordentlig Generalforsamling Torsdag den 14. November, hvor Bestyrelsen vil fremsætte Forslag om Udvidelse af Selskabets Aktiekapital til 8,4 Mill. Kr. ved Tegning af 4,2 Mill. Kr. nye Aktier. Samtidig vil det blive foreslaaet at overføre 1,050,000 Kr. fra Ekstra-Reservefond til Lovmæssig Reservefond, saaledes at denne vokser til 2,1 Mill. Kr. og fortsat udgør 25 pCt. af Aktiekapitalen.

Helsingør Værft, der blev stiftet i 1881, havde oprindelig en Aktiekapital paa 1,6 Mill. Kr., der i 1896 udvidedes til 2,1 Mill. Kr. og i 1918 fordoblede til de nuværende 4,2 Mill. Kr.

## SKOLESKIBET »DANMARK«

Skoleskibet *Danmark* befandt sig Søndag den 3. November 200 Sømil Øst for Sct. Thomas. Der meldes alt vel.

## U. S. A.s SKIBSFART EFTER KRIGEN

Den af U. S. Maritime Commission nedsatte Post-War Committee har nu udsendt sit med stor Interesse imødesete Memorandum, i hvilket Hovedlinier-

ne for den amerikanske Skibsfartspolitik efter Krigen trækkes op.

Komiteens Indstilling spiller i store Træk paa de samme Strengs som den amerikanske »Merchant Marine Act« af 1936, der dels byggede paa Ønsket om, at amerikansk Skibsfart skulde have større Andel i amerikansk Udenrigshandel og dels tog Hensyn til den store Rolle, som Handelsflaaden vilde komme til at spille i Krigstilfælde, ligesom Subsidielolitikken blev knæsat baade principielt og formelt.

»Hvis Skibsfarten blot var en Næringsvej, vilde Spørgsmaalet om Handelsflaaden være ganske enkelt,« fastslaaer Komiteen, »men den er noget mere end det. Den er et vitalt Led i Landets Transportsystem og et Instrument i Landets Politik paa samme Tid. Fremfor alt er den et uundværligt Led i Landets Forsvar. Sagen kan derfor ikke løses alene ud fra økonomiske Synspunkter, men maa bygge paa mange andre Faktorer, der ikke direkte er forbundet med Bygningen og Driften af Skibene.«

Ud fra disse Betragtninger erklærer Komiteen, at U. S. A. i Fremtiden maa raade over en kraftig Handelsflaade, dels fordi Søtransporten er af vital Betydning for Landets Liv, og dels fordi enhver amerikansk Deltagelse i Arbejdet for den kollektive Sikkerhed vil svækkes, hvis det ikke kan støttes af en stærk Handelsflaade.

Komiteen behandler ogsaa i sin Beretning de forskellige Kategorier indenfor Skibsfarten, og kommer til det Resultat, at Tankskibsfarten længe har været et Lyspunkt i den amerikanske Skibsfart, og at der her ikke er nogen Grund til at frygte Tilbageslag. Sagen er derimod en anden, naar Talen er om amerikansk Deltagelse i Trampfarten, mener Komiteen. En Undersøgelse har vist, at yderst faa, om nogen, amerikanske Redere omgaas med Planer om at anskaffe Skibe til denne Fart. Her synes man at ville indskrænke sig til Befragtning af de statsejede Skibe. Komiteen hævder derfor, at der ikke bør ydes Statsstøtte til Skibe i Fart mellem fremmede Lande.

Hvad Passengerfarten angaar, er Udsigterne lysere, end de har været i mange Aar, men Stillingen her vanskeliggøres i nogen Grad af Konkurrencen fra Luften. Der er imidlertid Udsigt til, at Rejsetrafikken efter Krigen vil være dobbelt saa stor som før denne, naar der bliver Hoteller, Skibe og Flyvemaskiner nok til at betjene den øgede Trafik. Hvor stor en Del af Passagererne, der vil søge til Luftfarten, kan man i Øjeblikket kun gætte sig til, men man regner med omkring 50 pCt. Konkurrencen vil utvivlsomt blive følt mest af Luksusskibene, og mindre af de kombinerede Last- og Passagerskibe.

For Skibsfarten som Helhed vil Konkurrencen fra Luftfarten for U. S. A.s Vedkommende antagelig blive mindre haard end Konkurrencen fra udenlandske Skibe, mener Komiteen, og paapeger, at hvis U. S. A. fortsat vil kunne gøre sig gældende i Passengerfarten, ikke mindst over Atlanten, maa man have en Flaade af nye Skibe.

Komiteen behandler derefter Spørgsmaalet om, hvor stor en Handelsflaade, U. S. A. bør have efter Krigen. »Merchant Marine Act af 1936« opstiller som Maal en Flaade, der er stor nok til at fragte en »betydelig Del« af Landets Udenrigshandel, og som i Krigstilfælde kan tjene som Hjelpeflaade. Den amerikanske Handelsflaades Størrelse maa altsaa, fastslaaer Komiteen, bestemmes under Hensyntagen til disse to Faktorer.

Man maa først spørge om, hvor megen Tonnage U. S. A. kan beskæftige paa en økonomisk Basis i de kommende Aar, og her kommer Komiteen til det Resultat, at ca. 4 Mill Tons kan beskæftiges paa udenlandske Ruter, idet man forudsætter, at amerikanske Skibe formidler 50 pCt. eller mere af Trafikken

## Ugens Fragtberetning.

Paa de oversøiske Markeder er Efterspørgslen stadig meget tilfredsstillende, selv om man i den forløbne Uge har kunnet konstatere enkelte Nedgange i Raterne. Dette skyldes dog antagelig kun, at smaa 1000 store Dampere, der var bundne af Sømands-strejken i Amerika pludselig skulde søge Beskæftigelse. En stor Del beholdt naturligvis deres gamle Certepartier, men New Yorker Mæglere melder dog, at det har knebet noget med at faa alle Skibene anbragte for nogenlunde prompt Lastning.

I transatlantisk Fart er Befragtingen af amerikansk Tonnage for Kul til Europa nu genoptaget. Adskillige prompte Skibe, der havde faaet deres Certepartier annullerede paa Grund af Strejken, blev sluttede igen, men maatte acceptere mindre Nedgange i Raterne. Saavel til Belgien som til Holland lykkedes det saaledes Befragterne at faa Tonnage til 25 Cents billigere end for Strejken, men vel at mærke kun for prompt Lastning. For sene November Positioner notes uforandret omkring \$10 til Antwerpen eller Rotterdam. Danske Befragtere fik ogsaa Tonnage for Kul fra Northern Range noget billigere, men ogsaa her gælder det, at Raterne for senere Positioner er hævdede. Af anden transatlantisk Forretning kan nævnes Kul fra Hampton Roads til Port Said til den uforandrede Rate af 70/-, Netforretning fra St. Lawrence til Port Said til 2 Havne Nordfrankrig til 23½ Cents, Svovl fra Golfen til Antwerpen til \$13.25, hvilket var 25 Cents under sidste Uges Slutning.

Fra River Plate sluttedes Tonnage til Antwerpen eller Rotterdam til \$18, og Svenskerne lykkedes det at faa Tonnage til \$20.25. En Liberty Baad sluttedes til Danmark til den billige Rate af \$18. For engelsk Regning sluttedes adskillige Skibe til Ministry Rate, d. v. s. 81/-. I Øjeblikket synes der kun at være Anvendelse for Tonnage til Continentet, for hvilket der nu antydes \$17 Basis Antwerpen eller Rotterdam, og til UK. til den fastsatte Fragt.

Pacifickyst Markedet er stadig uden større Aktivi-

tet. Fra Nordpacific kan placeres Tonnage for Lumber, Stykgods etc. til saavel Australien som Sydafrika. For 460.000 Cbft. bale Baad indikeres \$150.000 Lumpsum fra 3-4 Berths British Columbia til 3-4 Havne Australien, fio., og for ca. 5000 Mille feet Lumber fra British Columbia til 3-4 Havne Sydafrika kan betales \$57.50 per Mille, fio.

Philippinerne søger stadig Tonnage for Copra til Venezuela og Columbia til uændrede Rater. Fra Saigon noteres adskillige Rislaste, bl. a. til Shanghai til \$12 paa Gross terms. Fra Calcutta noteres Kullaster til Rangoon, Singapore, Colombo o. s. v. Af konkrete Slutninger kan nævnes Calcutta/Hong Kong til 65/-, fri Losning.

Fra Sydafrika er der sluttet yderligere Tonnage for Kul til Buenos Aires til 57/6d., ligesom en 9000 Tonner sluttedes for Kul for Lourenco Marques til Grækenland til 80/-. Salt fra Port Said til Japan er igen sluttet til 65/- med fri Losning. Der er endvidere sluttet yderligere Tonnage for Fosfat fra Casablanca til Australien til 70/-.

Middelhavet/hjem tager stadig mange Baade. Sfax/Antwerpen betalte 41/6d. for 7500 Ts. Fosfat, Sfax/Bordeaux-Dunkirk range fik Tonnage til 40/-, og Sfax/Hamburg maatte betale 38/-. Fra Huelva betaltes 31/- for 2700 Ts. Pyrites til Antwerpen eller Ghent. Fosfat fra Casablanca til Belgien fik 8000 Tonner til 29/6d.

Nord- og Østersømarkederne er stadig meget aktive til i det store og hele uforandrede Rater. En 4800 Tonner sluttedes fra Luleå til Barrow til 40/6d., hvilket saavidt vi erindrer, er den højeste Rate, der er betalt i Aar. I Kul- og Koksarten til Danmark er Forholdene uforandrede.

Paa Timechartermarkedet gøres der stadig en Del Forretninger for udgaaende Rejser eller Rundrejser. Græsk 10.400 Tonner sluttedes saaledes for en Rundtur via Sydafrika, Levering Middelhavet, Tilbagelevering UK/Cont. til \$4.75.

paa fremmede Lande, samt at Handelen stiger med omkring 50 pCt. i Volumen. I Kyslfarten m. m. og i Farten paa Hawaii, Alaska og Puerto Rico regner man med at kunne beskæftige ca. 2,5 Mill. Tons, saaledes at man ialt kommer op paa at kunne beskæftige en Efterkrigsflaade paa 6,5 Mill. Tons dry Cargoskibe.

Tankskibsflaaden bør efter Komiteens Mening bestaa af ca. 4 Mill. Tons, medens den regner med, at man kan beskæftige ca. 500.000 Tons amerikansk Tonnage i Tramparten, saaledes at den samlede amerikanske Efterkrigsflaade vil kunne beskæftige ca. 11 Mill. Tons i Udenrigsfarten.

Hertil kommer saa ca. 6 Mill. Tons til Fragt paa de store Søer og Kanalfart — ialt 17 Mill. Tons, idet Komiteen dog pointerer, at disse Tal er Maksimumstal og muligvis vil vise sig at være for optimistiske.

17 Mill. Tons vil imidlertid være for lidt til at dække Forsvarets Behov, og der maa derfor oplægges en strategisk Tonnagereserve paa ikke mindre end 25 Mill. Tons d. w.

Komiteen kommer i sit Memorandum endvidere ind paa Spørgsmaalet om Subsidier til Skibsfarten, og fastslaar, at alle Skibe i Udenrigsfart skal kunne faa Subsidier til Udjævning af de højere Bygge- og Driftsomkostninger under amerikansk Flag. Komiteen nævner i denne Forbindelse, at det koster 50—100 pCt. mere at bygge Skibe og 50 pCt. mere at drive Skibe i U. S. A. end i andre Lande.

De amerikanske Subsidier til Skibsfarten beløb sig

før Krigen til ca. 25 Mill. Dollars (baade til Bygning og Drift). Efter Krigen bør de ikke overstige 50 Mill. Dollars.

### DE NYE BØGER

*Den danske Sømand* (Samlerens Forlag).

Onsdag den 6. November udkom paa Samlerens Forlag *Den danske Sømand*, et dokumentarisk Værk om danske Sømands Indsats i de to Verdenskrige skrevet af 38 af Søens egne Folk under Redaktion af J. Hjort og med Illustrationer, heraf flere i Farver, af Oscar Knudsen. Knud Andersen, Kai Flor, Axel Juel, Gustav Kragh og Tom Kristensen har bidraget med hvert et Digt. Fhv. Udenrigsminister Christmas Møller har skrevet Bogens Forord. Blandt den lange Række Anbefalere af denne Bogs Udgivelse, som med hans kgl. Højhed Kronprins Frederik i Spidsen repræsenterer alle Grupper indenfor det danske Folk, kan nævnes Statsminister Knud Kristensen, Vice-Admiral A. H. Vedel, Generaløjnant E. Gørtz, Biskop H. Fuglsang-Damgaard, Skoledirektør Thorkild Jensen, Formand for Landbrugsraadet H. Hauch og Formand for De samvirkende Fagforbund Eiler Jensen.

*Den danske Sømand* sælges til Fordel for «Den danske Sømands Fond», for hvilket Kronprins Frederik er Protoktor.

Prisen er Kr. 18,50 hft. og 28,50 indb. i smukt Vælskbind, af hvert solgt Eksempel af Værket gaar ubeskaaret mindst Kr. 4,50 til »Den danske Sømands Fond«.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### 40 Aars Jubilæum

Overingeniør *P. Melchiorson*, Frederikshavn Skibsværft, kunde Fredag den 1. November fejre 40 Aars Jubilæum. Overingeniør Melchiorson, der er født paa Læsø, fik sin første Uddannelse herhjemme, men fortsatte i Udlandet, indtil han for 40 Aar siden knyttedes til Frederikshavn Skibsværft, hvor han i Aarenes Løb har udført et Arbejde, der har gjort ham kendt og anset i Skibsfartskredse.

### Brand paa »Georgia«

Den 1. Novbr. opstod der en voldsom Brand ombord i D. F. D. S.s Damper *Georgia*, der for Tiden ligger til Reparation paa Frederikshavns Skibsværft. Ilden er antagelig opstaaet fra Arbejdet med Udbrænding af Nagler og havde voldsomt fat, da den blev opdaget ved, at store Flammer og Røg indhyllede Damperen.

Den anrettede Skade er meget betydelig og anslaaes skønsmæssigt til 80—100,000 Kr. Branden vil i betydelig Grad sinke Skibets Reparation.

### Hamborgs Havn

»Fairplay« meddeler, at Hamborgs landfaste Havneudstyrs Kapacitet nu udgør 60 pCt. af Førkrigskapaciteten, medens 68 pCt. af Læggerne og andet »flydende« Udstyr nu er repareret.

Man regner med, at det vil koste ca. ½ Milliard Mark at sætte Havnen i fuldt brugbar Stand igen.

### Fra svenske Værfter

Ved Lindholmens Varv søsattes d. 1. Novbr. et 2200 Tons d.w. Lastdampskib til Uddeholms A/B i Uddeholm. Skibet, der fik Navnet *Munkfors*, er bygget som »easy trimmer« til Lloyds højeste Klasse med Isforstærkning og skal udstyres i Henhold til Svenska Fartygsinspektionens og Board of Trades Forskrifter for Oceanfart.

Dets Hoveddimensioner er følgende: Længde 260', Brede 40' 8", Dybde til Hoveddæk 17' 6", Middeldybgaende 15' 7".

Hovedmaskineriet bestaar af en Tripleddampmaskine kombineret med Turbokompressor og udviklende normalt 1,100 IHK ved 97 O/M, ved Forcering 1.250 IHK.

Skibet er bygget med specielt Hensyn til Farten paa Väneren og til, at størst mulig Lastmængde da skal kunne medtages der.

Den 31. Oktober søsatte Götaverken m.s. *Paraguay*, 7,800 Tons d.w., bygget til Rederi A/B Nordstjernen, der dermed faar sit 25. Skib fra Götaverken. Alle disse Skibe, med Undtagelse af det første, s.s. *Engelsborg*, bygget 1917, har været Motorskibe.

M.s. *Paraguay*, der er et Søsterskib til de sidste levede Motorskibe *Argentina*, *Suecia*, *Venezuela*, *Panama* og *Bolivia*, er bygget til højeste Klasse i Lloyds Register og har følgende Hoveddimensioner: Længde 455' 4½", Brede 56' 6", Dybde til Shellerdæk 37' 3". Middeldybgaende paa Sommerfribord 26' 17½".

Ved Bygningen af Skroget er Svejsning anvendt i stor Udstrækning. Saaledes er Bordlægning, Dæk, vandtætte Skodder og Inderbunden helsvejsede.

Dækshuset midskibs skal bl. a. indeholde Kamre og Saloner for 30 Passagerer.

Hovedmaskineriet bestaar af to sekscylinde, enkeltvirkende 2-Takts Dieselmotorer af Götaverkens Konstruktion. Motorernes Cylinderdiameter er 630 mm og Slaglængden 1,300 mm. Tilsammen udvikler Motorerne 8.800 IHK ved 125 O/M. Farten paa fuld Last bliver 17 Knob.

Til Sammenligning kan anføres, at det første Motorskib, som Rederiet fik bygget ved Götaverken, m.s. *Balboa*, bygget 1918, 9.350 Tons d.w., havde en Fart paa 11 Knob og en Maskinkraft paa 3.300 IHK.

### Norsk Medaille til danske Sømand

Føreren af den danske Motorsejler *Vigen*, Emanuel Andersen, Femø Havn, og hans Medhjælper, Niels Josef Jørgensen, V. Birket paa Lolland, har faaet tildelt Medaljen for ædel Dand i Sølv for at have reddet Mandskabet paa s.s. *Ranfoss*, der krigsforliste ud for Korsør den 3. Maj 1945.

### Drottningholm

Som tidligere omtalt i »Dansk Søfarts Tidende« skal baade *Drottningholm* og *Bergensfjord* nu gaa i Passagerfart mellem Sydamerika og Middelhavet. Det meddeles nu, at begge Skibene er blevet købt af et italiensk Rederi Fratelli Cosulich, der før Krigen disponerede over Ruteskibene *Saturnia*, *Vulcania*, *Oceania* og *Neptunia* i Fart paa Nordatlanten. De vil nu blive døbt om til *Argentina* og *Brazil* og sat ind i Farten mellem Genua og Rio de Janeiro og Buenos Aires under Panamas Flag.

Det formodes, at Prisen for hvert af Skibene har været 1,5 Mill. Dolars.

### De norske Skibsbestillinger i Sverige

Af de 126 Skibe, som Norge har bestilt i Sverige, skal 34 paa ialt 450,000 Tons d.w. bygges hos Kockum, Malmö, 30 paa ialt 320,000 Tons d.w. ved Eriksbergs Mek. Verksstad, Göteborg, 26 paa ialt 326,000 Tons d.w. ved Götaverken, Göteborg, 13 paa ialt 102,000 Tons d.w. ved Øresundsvarvet, Landskrona, der ejes af Götaverken, og 11 paa ialt 78,000 Tons d.w. ved Lindholmens varv i Göteborg, og Resten af Skibene ved en Række mindre Værfter.

### Ny svensk Rute

I Følge svenske Meddelelser har Broström-Koncernen sat de to Motorskibe *Fernebo* og *Forsvik*, hver paa 2130 Tons d.w. ind i Ruteafart mellem Genua, Triest og Alexandria, og har dermed efter alt at dømme overtaget en Rute, der tidligere blev drevet af Italien.

## PERSONALIA

### 80 Aar

Den 10. November fylder tidl. Fører i D. F. D. S., Kaptajn C. F. *Rasmussen* 80 Aar. Kaptajn Rasmussen hørte til L. H. Carls gamle Førere, og som Fører af s.s. *Ulv* gik han med dette Skib ind under D. F. D. S.'s Ledelse, indtil han i 1929 gik i Land som Følge af svigtende Helbred.

### 75 Aar

Tidl. mangleaarig Fører af Kryolit-Selskabets Damper *Julius Thomsen*, Kaptajn H. J. F. *Hjalmsrud*, fylder den 9. November 75 Aar.

## Positionsliste pr. 5. Novbr. 1946

### Dania

*Cyrl* pass. Hangö 3.11. til Dordrecht. — *Danklint* afg. Kbhvn. 6.11. til Polen. — *Tovell* ank. Gdansk 3.11.

### Dannebrog

*Dansborg* pass. Las Palmas 26.10. til La Plata/Danmark. — *Ellensborg* afg. Pateniemi 3.11. til København. — *Frederiksborg* ank. Frederikshavn 17.9. Dok — *Lilleborg* ank. Hobro 30.10. laster for Leixoes. — *Nordborg* ank. Newport Mon 16.10. Dok, derefter Santander/Cardiff. — *Silkeborg* afg. København 5.11. til Skive-Aalborg/Lissabon via Göteborg. — *Skodsborg* afg. Aalborg 2.11. til Lissabon. — *Søborg* ank. Frederikshavn 27.6. Dok, derefter Polen/Danmark. — *Taarnborg* ank. Barrow in/F. 2.11. derefter Bilbao/Port Talbot. — *Uranienborg* ank. Helsingør 31.8. Dok. — *Ørneborg* afg. Emden 3.11. til Tuborg Havn.

## SKIBSSKRUER

af

**Bronce, Staal og Støbejern**

**SV. DYHR**

Øresundsvej 140

København S

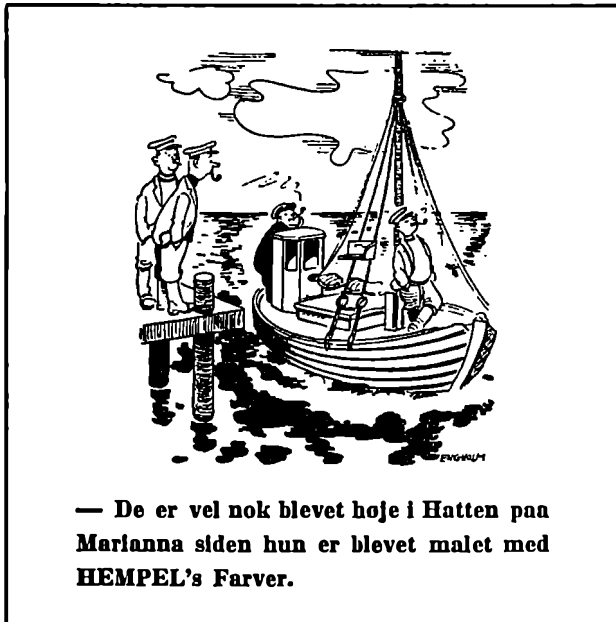
Telefon: C. 8901

**S. A. THE ENGINEERING CO.**

**Skibsreparationer**

10, Rue des Indes  
Telegr.Adr.: Engineering

ANTWERPEN  
Tlf. 359 90 & 342 07



— De er vel nok blevet høje i Hatten paa  
Marianna siden hun er blevet malet med  
HEMPEL's Farver.

#### D. D. P. A.

*Christian Holm* paa Vej fra Aruba til Dansk Havn. —  
*Esso Nyborg* paa Vej til Caripito. — *Scandia* reparerer  
North Shields.

#### De forenede Kulimportører

*Cimbria* ank. Aalborg 9.11. — *Concordia* ank. Emden  
8.11. — *Dania* ank. Workington 9.11. — *Hafnia* afg. Midd-  
lesbrough 11.11 — *Scandia* i Tørdok i Helsingør.

#### Det Dansk-Franske D/S

*Blekinge* afg. Newport News 31.10. — *Bornholm* afg.  
Dakar 26.10. — *Holland* ank. St. Johns 5.11. — *Skaane*  
reparerer Svendborg. — *Slesvig* afg. Hul 23.10.

#### Det Danske Kulkompagni

*Ivan Kondrup* ank. Kristinestad 27.10. — *Wm. Th. Mad-  
ling* ank. Velsen 1.11.

#### D. F. D. S.

*Alabama* ank. Sao Francisco 1.11. Derfra til Rio de  
Janeiro og Bahia. — *Alexandra* fra Aalborg 3.11. til Hull/  
Grimsby. Derfra 12.11 til Esbjerg. — *Argentina* ank. Porto  
Alegre 18.10. Derfra ca. 5.11. til Rio Grande, Paranagua,  
Santos og Victoria. — *Bolivia* afg. Kbh. 4.11. til Gdynia.  
Derfra via Kbh. til New York. — *Brasilien* ank. Kbh. 4.11.  
Herfra 6.11. til Odense. — *Brynhild* ank. Hamburg 4.11.  
Derfra ca. 6.11 til Nakskov Kbh. Middelfart og Kolding.  
— *California* afg. Kbh. 1.10. til Porto Alegre. Ank. Rio  
Grande 31.10. — *Delaware* afg. Santos 27.10. via St. Vincent  
eller Madeira for Bunkers til Danmark. — *Dronning Alex-  
andrine* fra Thorshavn 5.11. til Kbh. Herfra forv. 15.11.  
til Thorshavn-Reykjavik. — *Egholm* afg. Marseille 4.11.  
til Genua Neapel og Sicilien — *Florida* afg. Lissabon 2.11.  
til Malta og Alexandria. — *Garonne* afg. Antwerpen 3.11.  
til Kbh. Fra Kbh. ca. 13.11 til Oslo. — *Halfdan* afg. Fo-  
wey 4.11. via Barry til Manchester/Kbh. — *Harald* ank.  
Kbh. 4.11. Fra Kbh. ca. 9. Nov. til Liverpool/Kbh. — *Hebe*  
ank. Kbh. 4.11. — *Hindsholm* afg. Casablanca 4.11. til  
Tanger Oran Algier og Tunis. — *Hjortholm* ank. Kbh. 4.11.  
Herfra ca. 9.11. til Aalborg. — *Hroar* ank. Kbh. 31.10. Her-  
fra 5.11. Fra Aarhus 7.11. Fra Aalborg 8.11. til Newcastle/  
London. — *Ivar* ank. Leixoes 4.11. Derfra ca. 4.11. til Ant-  
werpen og Kbh. — *J. C. Jacobsen* afg. Kbh. 31.10. til Oslo.  
Derfra ca. 5.11. via Drammen Sarpsborg og Halden til Kbh.  
— *Jolantha* i Fart. Kbh.-Vestnorge-Kbh. Afg. Trondhjem  
2.11. for sydgaaende. — *Katholm* ank. Esbjerg 5.11. Derfra  
ca. 7.11. til Antwerpen/Danmark. — *Kentucky* ank. Randers  
26.10. Derfra ca. 8.11. til Lissabon. — *Knud* ank. Liverpool  
1.11. Derfra ca. 11.11 til Kbh. Randers og Aalborg. — *Loui-  
siana* afg. Esbjerg 4.10. til Porto Alegre. Ank. Rio Grande  
30.10. — *Maine* afgaar fra Aarhus ca. 8.11. til Antwer-  
pen og Levanten. — *Margrethe* ank. Kbh. 3.11. — *Marocco*  
afgaar Frederikssund ca. 8.11. til Valencia. — *Paraguay*  
afg. New York 2.11. til Oslo Kbh. og Gdynia/Gdansk.

— *Skjold* ank. Hobro 4.11. Derfra ca. 6.11. til Antwerpen/  
Danmark. — *Svanholm* ank. London 30.10. Derfra ca. 5.11.  
til Kbh. — *Taarholm* ank. Aalborg 3.11. Derfra ca. 6.11.  
til N. Sundby. Derefter Skive/Aalborg-Antwerpen/Manche-  
ster/Kbh. — *Texas* afg. Alexandria 2.11. til Cartagena, Ma-  
laga, Algeciras, Pasajes og Kbh. — *Tomsk* afg. Kbh. 2.11.  
til Rotterdam/Antwerpen/Bordeaux/Lissabon og Middelhavet.  
— *Trondhjem* ank. Kbh. 1.11. fra Newcastle. — *Tula*  
afg. Horsens 5.11. til Aarhus. Derefter Vejle/Antwerpen/  
Kbh. — *Tunis* afg. Alexandria 4.11. til Jaffa Tel-Aviv Haifa  
Beirut og Cypren. — *Tyr* ank. Køge 4.11. Derfra ca. 5.11.  
til Kbh. Fra Kbh. ca. 7.11. via Aalborg til Havre/London/  
Kbh. — *Tunis* afg. Alexandria 4.11. til Jaffa, Tel-Aviv, Haifa,  
*nia* afg. Sao Francisco 14.10. via Madeira til Kbh. Afg.  
St. Vincent 30.10. efter Bunkring. Forv. Ank. Madeira 5.11.

#### Jutlandia

*Jens Toft* paa Vej til Guldkysten. — *Karen Toft* ligger i  
Odense.

#### J. Lauritzen

*Indian Reefer* afg. New York ca. 7.11. til Rio og Santos.  
— *Argentinean Reefer* ank Rio de Janeiro 3. 11., derefter  
Antwerpen. — *Egyptian Reefer* reparerer Aalborg. — *Afri-  
can Reefer* reparerer Aalborg. — *Karla Dan* afg. Guayaquil  
1.11. til New York. — *Lotta Dan* afg. Cristobal 28.10. til  
Valparaiso. — *Laila Dan* afg. New York 1.11. til Peru/  
Chile. — *Jutta Dan* ank. Valparaiso 2.11. — *Selma Dan*  
afg. Valparaiso ca. 31.10. til New York. — *Randa* ank.  
Cristobal 4.11. til Colombia, Ecuador og Peru. — *Linda*  
*Dan* afg. New York 3.11. til Colombia/Ecuador. — *Ulla*  
afg. Setubal ca. 4.11. til Amsterdam. — *Laura Dan* repara-  
rer Svendborg. — *Maria Dan* ank. Randers 1.11., derefter  
Kbhvn. — *Jelva Lau* afg. Rochester 1.11 til Polen/Fin-  
land. — *Lilian* afg. Kirkcaldy 1.11. til Emden/Danmark.  
— *Anna Lau* ank. Uleåborg 2.11., derefter Toppila/Næst-  
ved. — *Inger Lau* afg. Baltimore 3.11. til Danmark. —  
*Nerna Lau* afg. Frederikssund 31.10. til Malaga. — *Katja*  
*Lau* afg. Gdansk ca. 6.11. til Finland. — *Hedda Lau* afg.  
Wismar 4.11. til Horsens. — *Nancy Lau* afg. Emden 3.11.  
til Frederikshavn. — *Ninna Lau* passeret Dover 4.11. paa  
Vej til Bristol.

#### Motortramp

*Stensby* afg. Buenos Aires 31.10. Forv. ank. Danmark ca.  
5.12. — *Tureby* afg. Cherbourg 3.11. til New York/Frankrig.  
— *Vedby* forv. ank. New York 7.11., derefter Frankrig.

#### Myren

*Asbjorn* afg. Buenos Aires 24.10. — *Astrid* afg. Kbhvn.  
29.10. — *Birthe* afg. Aalborg 4.11. — *Chr. Sass* afg. Balti-  
more 31.10. — *Clara* afg. Emden 5.11. — *Stal* afg. Algier  
4.11.

#### Norden

*Norden* ank. Antwerpen 5.11. Forv. afg. 6.11. til Rot-  
terdam. — *Nordfarer* ank. Kbhvn. 31.10. Forv. afg. 7.11.  
til Hampton Roads. — *Nordkap* ank. Buenos Aires 3.11.  
Forv. afg. 12.11. til Danmark. — *Nordkyn* afg. Newport  
News 30.10. til Danmark. — *Nordpol* reparerer Nakskov.

#### Orient

*Astoria* forv. ank. Kbhvn. 9.11. — *Westralia* ank. Kbhvn.  
31.10.

#### Pacific

*Paris* ank. Middlesbrough 4.11.

#### Vendila

*E. M. Dalgas* reparerer Frederikshavn. — *P. N. Dam*  
reparerer Helsingør. — *Svend Pii* afg. Hamburg 5.11.

#### Ø. K.

*Annam* pass. Downs 4.11 til Hamburg. — *Asia* afg. Sing-  
apore 3.11. til Manila. — *Erria* ank. Vancouver 30.10. —  
*Falstria* pass. Lindsnes 5.11. til Kbhvn., forv. ank. 6.11.  
— *Fionia* ank. Bangkok 20.10. — *India* ank. Antwerpen  
23.10. — *Java* ank. Manila 31.10 — *Jutlandia* ank. New  
York 30.10. — *Kina* ank. Port Swettenham 30.10. — *Korea*  
ank. Long Beach 3.9. — *Lalandia* ank. Newcastle (Austra-  
lien) 31.10. — *Malacca* pass. Suez 3.11. til Aden. — *Man-  
churia* pass. Malta 3.11. til Algeciras. — *Meonia* afg. Aden  
28.10. til Colombo. — *Mongolia* afg. Hongkong 1.11. til  
Shanghai. — *Norden* ank. Antwerpen 5.11. — *Selandia*  
ank. Gøteborg 2.11.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør F. B. EGGER

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K

Abonnement

Udlandet Kr. 24,00 pr. Aar

Reduktør:

KAY JUNGERSØN

Telefon \*Central 17030

samt paa alle Postkontorer

# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

NYBYGNINGER

SKIBS- MASKIN- OG  
KEDELREPARATION

## Aalborg Værft A/S

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

# SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY  
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING  
STRIKEFORSIKRING

Amaliegade 33  
KØBENHAVN

TEL. 16.861

# PENSIONS FORSIKRINGS ANSTALTEN A/S



HAMMERENSGADE 6  
KØBENHAVN K. - C. 7809

## AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

## SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING  
ODENSE

## DANSKE LLOYD

Holmens Kanal 42

## NORDHAVNS-VÆRFTET A/S

KØBENHAVN

REDERI- OG HANDELSSELSKABET

## MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K  
Telefon: 9246

Telegramadr.:  
MONTANAKUL

DAMPSKIBSSELSKABET

## PACIFIC A/S

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH  
Korresponderende Reder

# CHR. SALVESEN & Co.

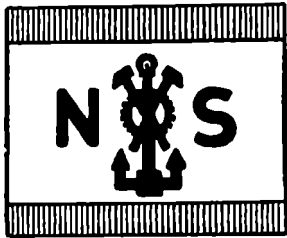
ETABLERET 1846

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. LEITH. GRANTON.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

## NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV • DANMARK

NYBYGNINGER  
OG  
REPARATIONER

Beddinger for Skibe Indtil 520' Længde  
Flydedok >>> 14500 Tons D.W.  
Ophalerbedding >>> 800 >>>  
Telegram-Adr.: »SKIBSVÆRFT«. Telefon: STAT 3.

KELVIN



HUGHES

Associated in the production and  
servicing of the world's finest  
nautical instruments.

KELVIN BOTTOMLEY & BAIRD LTD. • HENRY HUGHES & SON LTD.  
Associated as

**MARINE INSTRUMENTS  
LIMITED**

Overseas Dept. 107 FENCHURCH STREET • LONDON • E.C.3

AKTIESELSKABET

## BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN- OG SKIBSBYGGERI

KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK

REFSHALEØEN

STRANDGADE 4

STØBERI OG STAALVÆRK

TEGLHOLMEN

REPARATION OG  
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER  
INDTIL 13.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER

DIESELMOTORER  
FRA 10-3000 HK. PR. CYLINDER

# B&W



Tegn Deres  
Forsikringer

## SKANDINAVIA

Kongens Nytorv 6, København K.  
Telefon Central 9316



### Medlemsliste

- Aabenraa Rederi A/S., Aabenraa  
 D/S »Activ«, Korsør.  
 D/S af 1912.  
 D/S af 1925, Esbjerg.  
 D/S »Als«.  
 Rederiet Andreas Christensen.  
 D/S »Baltic«.  
 D/S »Bes«.  
 D/S paa Bornholm af 1866, Rønne.  
 A/S Christiansholms Fabriker.  
 C. Clausen, Svendborg.  
 D/S »Concordia«, Svendborg.  
 D/S »Dania«.  
 D/S »Dannebrog«.  
 D/S »Draco«.  
 A/S Dampskibet »Finland«.  
 A/S Det Danske Kulkompagni.  
 Det Danske Petroleums Aktieselskab.  
 A/S De Danske Sukkerfabrikker.  
 Det Dansk-Franske Dampskibsselskab.  
 Det Dansk-Norske Dampskibsselskab.  
 D/S »D. F. K.« A/S.  
 Det Forenede Buggerselskab A/S.  
 Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S.  
 D/S »Hafnia«.  
 Rederi-A/S Hardsyssel, Lemvig.  
 D/S »Heimdals«.  
 D/S »Holland«.  
 Rhederi M. Jebsen A/S., Aabenraa.  
 D/S »Jutlandia«.  
 D/S »Jyden«, Esbjerg.  
 Rederi A/S Kosmos.  
 A/S Rederiet Mathilde, Lemvig.  
 A/S »Motortramp«, Stensved.  
 D/S »Myren«.  
 A. P. Møller-Tankbaade og Linlerederi.  
 D/S »Nautica«.  
 Navitas A/S.  
 D/S »Norden«.  
 Rederiet »Ocean«, A/S.  
 Alfred Olsen Transport Co.  
 D/S »Orient«.  
 D/S »Orion«.  
 D/S »Pacific«.  
 D/S »Phoenix«, Esbjerg.  
 Poseidon Shipping Comp. A/S.  
 D/S »Progress«.  
 Partrederiet s.s. Runø.  
 J. Saabye & O. Lerche, A/S.  
 D/S »Samsø«.  
 D/S »Solnæs«.  
 A/S Det Store Nordiske Telegrafskibsselskab.  
 D/S »Svendborg«.  
 Oluf Svendsen.  
 Hans Svenningsen.  
 A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise.  
 A. E. Sørensen, Svendborg.  
 A/S Tankskibsrederiet.  
 Jens Toft A/S.  
 D/S »Torm«.  
 Rederi-Aktieselskabet »Transporter«, Odense.  
 D/S »Trio«.  
 D/S »Vendila«.  
 Vestjysk Dampskibsselskab A/S.  
 D/S »Viking«.  
 A/S Det Østasiatiske Kompagni.



# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 45

FREDAG 15. NOVEMBER 1946

53. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### TRAFIKEN PAA DE DANSKE HAVNE

Statistikken over Trafiken paa de danske Havne i Juni i Aar viser ny Fremgang sammenlignet med den forrige Maaned. Det samlede Antal Anløb steg fra 4945 til 6245, Nettotonnagen fra 827.000 til 1.016.000 Tons, den udlossede Godsmængde fra 764.000 til 872.000 Tons og den indladede Godsmængde fra 271.000 til 354.000 Tons.

Til København indgik i Juni 1180 Skibe paa 411.701 Netto-Registertons. De udlossede 314.173 Tons og indladede 67.776 Tons Gods. For de største Provinshavne anføres følgende Tal:

Til Aalborg-Nørresundby ankom 563 Skibe paa 76.810 Nettotons. De udlossede og indtog henholdsvis 71.947 Tons og 53.186 Tons Gods. Til Aarhus indkom 291 Skibe paa 81.069 Tons, som udlossede og indtog respektive 52.766 og 23.747 Tons Last. Til Fredericia indkom 80 Skibe paa 31.265 Tons, som udlossede og indtog henholdsvis 47.261 og 8499 Tons. Til Nyborg indkom 58 Skibe paa 37.537 Tons, der udlossede og indladede henholdsvis 43.506 og 19.765 Tons. Til Odense indkom 126 Skibe paa 18.605 Tons, som udlossede og indladede henholdsvis 26.322 og 3559 Tons. Til Kalundborg indkom 141 Skibe paa 14.011 Tons, der udlossede og indladede henholdsvis 29.230 og 2903 Tons. Og til Korsør indkom 68 Skibe paa 9725 Tons, der udlossede 20.548 og indladede 1887 Tons Last.

### ESBJERG—HARWICH-RUTEN

Da *Det forenede Dampskibs-Selskab* og *Finska Angfartygs Aktiebolaget* efter Krigen i Forening gaaabnede Passager-ruten København—Helsingfors, holdtes der ombord paa den finske Damper *Arcturus* en Fest, ved hvilken Lejlighed Direktør *Korbing* bl. a. fremhævede Vigtigheden af paany at lære Folket at rejse.

— Vi skal ud og se fremmede Lande, sagde han, og vi skal *sejle* dertil. Jeg har ganske vist selv med Luftfarten at gøre, men jeg holder alligevel paa, at en Rejse, man skal have rigtigt Udbytte af, skal være en Sørejse!

D. F. D. S. har ikke mindst paa Esbjerg—Harwich Ruten, Danmarks saa vigtige Vej mod Vest, vist, at Selskabet ogsaa agter at sætte ind paa at lære Folk at sejle til fremmede Lande. Kort før Jul i Fjor blev Ruten aabnet af Motorskibet *Parkeston*, og saa snart de fornødne Uddybnings- og Kajarbejder i Esbjerg Havn var tilendebragt, blev det nybyggede Motorskib *Kronprins Frederik*, Skandinavien hurtigste og flotteste Passagerskib, sat ind paa Ruten. Paa sin Jomfru-rejse befordrede Skibet Deltagerne i den internationale Journalist-Kongres til Danmark, og Det Forenede skaffede dermed vort Land en Verdens-Publicity, som Turistforeningen ikke kunde have skaffet os for mange Millioner Kroner.

Nu meddeles det, at der til yderligere Sikring af denne Hovedrute fra Danmark og Norden til England skal indsættes et Reserveskib, Damperen *A. P. Bernstorff*. Denne Baad, som blev bygget til Harwich-Ruten umiddelbart før den første Verdenskrig, har gennemgaaet en meget omfattende Modernisering og er i de fleste Henseender — navnlig hvad angaar Sik-

kerhed og Passagerbequemmeligheder — ligeværdigt med et nyt Skib. Den har i de senere Maaneder sejlet paa Ruten København—Helsingfors i Samsejling med den ovenfor nævnte Damper *Arcturus*, men vil nu blive afløst af det moderne Motorskib *Vistula*, som i disse Dage er ved at være færdig med en Hovedreparation.

Med denne Tilvækst til Esbjerg—Harwich Rutens Materiel vil Rejsen mellem København og London være sikker og bekvem under alle Forhold.

### STEMPELAFGIFTEN FOR CERTEPARTIER

Nordisk Skibsrederforening har fornylig faaet forelagt en Sag angaaende dansk Stempelafgift for Certepartier, som udfærdiges i Danmark. En norsk Reder, som befragtede sit Skib paa Tid til danske Befragtere, har meddelt Foreningen, at der er rejst Krav om Betaling af et Beløb i Stempelafgift til den danske Stat.

Den danske Mægler hævder, at det er Coutume, at Stempelafgiften betales af Rederen. Det meddeles, at Stempelafgiften udgør  $\frac{1}{8}$  pCt. af Bruttofragten ved Tidsbefragtning og  $\frac{1}{5}$  p. m. af Bruttofragten ved Rejsebefragtning. I Certepartiet var der taget udtrykkeligt Forbehold om, at alle udenlandske Skatter og Afgifter skulde være for Tidsbefragterens Regning, og Rederiet mener derfor, det maa være klart, at Afgiften maa være for Befragterens Regning, hvis Stempelafgift skal betales.

Rederforeningen anstiller nu nærmere Undersøgelse i Sagen, men nævner det allerede i det sidst udkomne Medlemsblad, fordi den danske Lov gaar ud paa, at Stempelafgift skal betales for Dokumenter, som udfærdiges eller oprettes i Danmark, naar en af Parterne er hjemmehørende i Danmark. For norske eller svenske Redere skulde Spørgsmaalet om Stempelafgift derfor ikke opstaa, siger Foreningen, hvis Certepartiet for deres Skib udfærdiges og undertegnes i Norge eller Sverige paa sædvanlig Maade med telegrafisk Fuldmagt fra den danske Mægler eller Befragter.

### KRIGSFORSIKRINGEN FOR SKIBE OG VARER

Handelsminister *Villemoes* fremsatte forleden Dag i Folketinget Forslag om Forlængelse af Krigsforsikringsloven for Skibe og for Varer til Søs og Fragt til Udgangen af 1947.

Nødvendigheden af denne Forlængelse fremgaar af, at der i 1946 forelaa 35 Tilfælde, hvor Skibe og 100 Tilfælde, hvor Fiskefartøjer er kommet ind under Krigsforsikringen for Skibe, og det var i samme Tidsrum Krigsskader paa Varer for 1 Mill. Kr.

### SKIBSKØB FRA ENGLAND TIL MARSTAL-FLAADEN

Skibsreder *E. B. Kromann*, Marstal, har været paa Rejse i England for at undersøge Mulighederne for Køb af Skibe til Erstatning for de Fartøjer, der gik tabt under Krigen. Skibsreder Kromann er nu vendt hjem og har ifølge »Ærø Folkeblad« købt to engelske Skibe. Det ene er et fullpowered Motorskib, bygget i England, paa ca. 300 Brutto Tons og ca. 380 Tons Dødvægt, forsynet med en 300 HK Dielselmotor. Det andet er en 3mst. Skonnert paa ca. 230 Tons Dødvægt med Hjælpemotor.

### DAMPSKIBSSELSKABET PAA BORNHOLM AF 1866

Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866 har indkaldt til ekstraordinær Generalforsamling, hvor det endelige Regnskab for 1945 vil blive forelagt til Godkendelse.

Paa Selskabets ordinære Generalforsamling i Marts i Aar blev Regnskabet for 1945 godkendt med Forbehold under Hensyn til, at Selskabets Motorskibe »Hammershus« og »Frem« en Del af Driftsaaret havde været udenfor Selskabets Kontrol. Efter Kapitulationen blev »Hammershus« fundet ubeskadiget i Flensborg Fjord og sejlede derefter med britiske Soldater mellem nordtyske Havne og England. »Frem« blev fundet i Kiel, hvor det i nogen Tid blev benyttet som Hotelskib. Det var derefter til Eftersyn hos Burmeister & Wain og blev sidst paa Aaret indsat paa Ruten København—Rønne.

Efter Regnskabsaflæggelsen er der for »Hammershus« fastsat et Lejeløb vedrørende Aaret 1945, stort 396.000 Kr., som er kommet til Udbetaling i 1946, og der er derefter udarbejdet endeligt Driftsregnskab og Statusopgørelse pr. 31. December 1945. Det bemærkes endvidere, at eventuelt smaa Beløb vedrørende Aaret 1945 vil blive opført i senere Regnskaber.

Driftsregnskabet for 1945 forbedres saaledes med de 396.000 Kr., der er indgaaet for Leje af »Hammershus«, og af dette Beløb benyttes 62.500 Kr. til Udbetaling af yderligere 5 pCt. Udbytte til Aktionærerne, 35.862 Kr. til Tantième, 227.638 Kr. henlægges til ekstraordinær Reservefond og 70.000 Kr. til Dispositionsfond. Paa det foreløbige Regnskab var der et Driftsoverskud paa 35.033 Kr., hvoraf 18.750 Kr. henlagdes til Reservefond og Restbeløbet samt en Overførsel fra Dispositionsfond paa 47.000 Kr. benyttedes til Udbetaling af 5 pCt. Udbytte. Aktionærerne faar saaledes ialt 10 pCt. Udbytte for 1945.

#### DE TYSKE ERSTATNINGSSKIBE.

I Løbet af kort Tid kan der ventes endnu et tysk Skib til København. Det er en 2700 Tons Dampskib »Center« som ved Kapitulationen blev overtaget af Englænderne og siden har sejlet under Navnet »Empire Carnel«. Skibet er nu tilkendt Danmark som Erstatningsskib og afhentes i Liverpool af dansk Besætning.

#### ISBRYDNINGSTJENESTEN

Statens Isbrydnings-Tjeneste har udsendt Beretning om Is- og Besejlingsforhold i de danske Farvande i Vinteren 1945—46. Disse Forhold gav ikke Anledning til meget Arbejde for Isbrydnings-Tjenesten, idet den milde Vinter kun havde tre Perioder med Isdannelse, som næsten udelukkende fremkom i lukkede Farvande. Kun Skagens Rev Fyrskib var inddraget, og endda kun i 5 Dage. Der blev heller ikke megen Anvendelse for Isbryderne. Af Statsisbryderne var *Lillebjørn* og *Thor* bemanded fra Slutningen af Januar til Slutningen af Marts og var hovedsagelig beskæftiget i Isefjord og Roskildefjord. I Limfjorden klarede man sig med Bugserbaaden *Goliath II*.

#### INTERNATIONAL HVALKONFERENCE

Udenrigsministeriet meddeler, at De forenede Stater har indbudt Det forenede Kongerige og 19 andre Regeringer til at deltage i en international Hvalkonference i Washington den 20. November.

Konferencens Formaal er at ændre og lovfæste de internationale Sædvaner og Aftaler vedrørende Bevarelse og Udviklingen af den nuværende Hvalmængde. Blandt de Lande, der er indbudt til at sende Repræsentanter til Konferencen, er Argentina, Canada, Danmark, Holland, Norge, Portugal, Sverige og Sydafrika.

Det ventes at Konferencen tillige vil drøfte Fremgangsmaaden i Fremtiden ved Udarbejdelsen af ver-

densomfattende Reguleringer, uden at det bliver nødvendigt at indkalde til internationale Konferencer.

#### GENREJSNINGEN AF DEN GRÆSKE HANDELSFLAADE

Genrejsningen af den græske Handelsflaade, der blev saa haardt ramt under Krigen, skrider nu rask frem. Som et Led i denne Genrejsning kommer der nu Efterretning om, at den amerikanske Regering har bifaldet Salget af 100 Liberty-Skibe til græske Redere, der som maaske bekendt tidligere havde indkøbt megen Tonnage i England og Canada.

De græsk-amerikanske Forhandlinger har staaet paa i nogen Tid, og Salget vil finde Sted paa Basis af 25 pCt. cash og 75 pCt. Kredit garanteret af den græske Stat. Af de 100 Skibe har den græske Regering allerede disponeret over de 14, som den i nogen Tid har drevet, og de vil nu blive overleverede til deres nye Ejere, saasnart de har fuldendt deres nuværende Rejser.

Jævnside med disse græsk-amerikanske Forhandlinger føres der Forhandlinger i London om Overførsel til græsk Flag af de i England og Canada indkøbte Skibe ligesom om Tilbageleveringen til »Greek Line« af Atlanterhavslinieren *Nea Hellas*, som i Øjeblikket bruges af England til Troppetransporter. Fra græsk Side nærer man grundet Haab om, at dette Skib snart vil kunne tilbageleveres, siden saa mange engelske Passagerskibe allerede er blevet leveret tilbage til deres Ejere af Admiralitetet.

Hellenic Lines Ltd. har allerede truffet Foranstaltninger til at besejle Ruten Kontinentet—Levanten, idet det for første Gang paatænkes ogsaa at lade de i denne Rute indsatte Skibe anløbe britiske Havne. Det vil da blive den første udenlandske Rute mellem U. K. og Levanten, idet denne Fart hidtil udelukkende har været bestridt af britiske Skibe.

Den græske Pacific-Middelhavsroute vil blive genopbygget paa et nyt Grundlag. Nye og velegnede Skibe vil blive indsat her, idet det er Tanken at udstrække dette Rederis Virksomhed til Pacific-Nord Europa.

Greek Lines' Fragtrute New York—Grækenland har udviklet sig saare gunstigt og har i høj Grad bidraget til Forsyningen af Grækenland ved at transportere Laster for U.N.N.R.A. Som Følge heraf har denne Rute hidtil udelukkende helliget sig Grækenlands Behov og har ikke haft Interesse i andre Havne i det østlige Middelhav.

Den heldige Løsning af Spørgsmaalet om Køb af de 100 Liberty-Skibe har, ikke alene betydet meget for Udviklingen af de regulære græske Ruter, men den har ogsaa bidraget meget til at begrænse de græske Rederes ret udtalte Tendens til at sætte deres Skibe under Panamas Flag, fordi de saare gunstige Betingelser, den græske Regering byder Rederne ved Købet af disse Skibe, udelukkende vil komme det græske Flag til Gode.

Allt i alt kan man sige, at Grækenland nu er godt paa Vej til at genrejse sin Handelsflaade og vil være det første Land, der kan se sin af Krigen saa haardt ramte Handelsflaade genskabt igen.

#### NYT FRA NORGE

Den norske Stats Dampskib *Ole Bull*, 10.700 Tons d. w. er blevet solgt til Peter Smødsvigs Rederi i Stavanger. Rederiet har tidligere kontraheret et 15.420 Tons d. w. Motortankskib ved Øresundsværftet. Det ventes færdigt i 1949. Under Krigen mistede dette Rederi fire Skibe paa ialt 15.580 Tons d. w. og disponerer for Tiden over to Skibe paa tilsammen 7630 Tons d. w. Med *Ole Bull* og Nybygningen fra Sverige vil Rederiet saaledes disponere over fire Skibe paa 33.750 Tons d. w. mod fem Skibe paa 20.460 Tons d. w. før Krigen.

Skibsreder *Chr. Østberg*, Oslo, har afsluttet Kon-

## Ugens Fragtberetning.

Situationen paa Fragtmarkederne præges af Mangslen paa fri Tonnage, og findes der endelig et passende Skib, melder der sig i mange Tilfælde straks andre Vanskeligheder. Amerikanske Skibe er saaledes helt uinteresserede i Rater, der noteres i andre Møntsorter end U. S. Dollars, og det kniber det som Regel med at skaffe, i hvert Fald for langt den overvejende Del af de europæiske Befragtere.

Paa de oversøiske Markeder er der ikke større Ændringer at rapportere. I transatlantisk Fart er der sluttet yderligere Tonnage for Kul fra U. S. Atlantic til Europa. Til Rotterdam eller Amsterdam er betalt \$ 10, og samme Rate har amerikansk Liberty Tonnage opnaaet til Antwerpen. Hampton Roads/Nordfrankrig betaler \$ 11, og til Danmark er sluttet til \$ 11.16 for New York Lastning. Rater til Sydamerika ligger paa WSA. Niveauet, nemlig Hampton Roads/Rio \$ 10, Santos \$ 10.25 og Montevideo eller Buenos Aires \$ 11.50. Iøvrigt noteres der Kul fra Northern Range til Alexandria til \$ 14, og til Djibouti til \$ 16.25. For engelsk Regning er der sluttet yderligere Tonnage for Korn fra St. Lawrence for prompt Lastning til UK., og UNRRA. har taget Tonnage for Hvede fra Albany til Vestitalien til \$ 14.25. De øvrige amerikanske Markeder er uden særlige Træk.

Fra River Plate er der gjort Forretning til Antwerpen til \$ 17.25 Basis n. a. San Lorenzo completing Buenos Aires eller La Plata, eller Down River alene til \$ 17. Til Danmark søges Tonnage til \$ 18 og Svenskernes Ide er nu paa \$ 19 Basis Gøteborg/Malmö range. Der er endvidere sluttet yderligere Tonnage for Korn til Sydafrika til 80/-.

Fra Nordpacific er der sluttet yderligere Tonnage for engelsk Regning for Korn til UK. til Ministry rate, d. v. s. 97/6d., ligesom der er sluttet yderligere Tonnage paa Lumpsum fio. Basis til 100/- pr. Ton dw. Endvidere noteres Petroleum coke fra San Francisco til Antwerpen til \$ 16.50 fio. med hurtige Expeditioner.

Salpeter fra Chile til Skandinavien noteres i omkring 100/-.

Østens Markeder er stadig uden større Interesse for Tramptonnage. Der noteres forskellige mindre Ladninger Ris fra Saigon til forskellige nærliggende Havne, ligesom der er sluttet adskillige Baade for Kul fra Calcutta til Shanghai, Rangoon og Colombo, men saadan Forretning har jo nærmest lokal Karakter. Hvad der savnes er Soyabønner fra Manchuriet og Risforretningerne fra Fransk Indo-Kina til Europa.

Fra Sydafrika er der igen betalt 57/ for Kul til Buenos Aires, og en stor Baad har faaet 67/6d. for Kul fra Lourenco Marques til Vestitalien. Endvidere er sluttet Kul Durban/Aden til 67/6d., og Lorenzo Marques/Port Said til 69/-. Salt fra Port Said eller Alexandria til Japan har igen faaet Tonnage til 65/-.

Fra Middelhavet gøres stadig mange Forretninger. Af repræsentative Slutninger kan nævnes: Fosfat Sfax/Antwerpen eller Ghent 41/6d., Pomaron/Cork, pyrites til 45/-, Bilbao/Bristol Kanalen 27/6d. for Malm, Huelva/Emden eller Bremen 35/- for pyrites. Udgaende fra Continentet til Middelhavet er der sluttet en Del Kul, bl. a. Rotterdam/Vestitalien til 20/-, Humber/Gibraltar til 17/6d., Rotterdam/Piræus til 30/-. Polakkerne er i Markedet for Tonnage for Kul fra Gdansk eller Gdynia til Buenos Aires til 55/-, og for lignende Forretning til Nordafrika indikeres 30/-. Disse Forretninger synes dog ikke at være helt positive endnu, men der er derimod sluttet endnu en Liberty Baad for Cement til Santos eller Rio til \$ 10.50.

Nærmarkederne er uden større Ændringer. Jernmalm Gefle/Middlesbro' har betalt 34/6d., Luleå/Workington 40/6d. De engelske Trælastrater ligger stadig paa 150/- Basis Gefle/London med fri Losning. Kul og Koks Raterne til Danmark er uforandrede.

Af Timecharterafslutninger bemærkes særlig 10.400 Tons Oliebrænder for 4—6 Maaneder transatlantisk Fart til \$ 4.75.

trakt med Wm. Gray & Co. West Hartlepool, om Bygningen af to oliefyrede Dampskibe, et til A/S Vindegen og et for A/S Besseggen. Det første af Skibene, hvortil Kølen blev strakt den 4. Oktober i Aar, skal afleveres i Juni 1947 og det andet i September s. A. Kontrakten gælder to Søsterskibe, aabne Shelterdækere med fem Luger og med en Fart paa 12½ Knob paa fuld Last. Den samlede Kontraktsum for begge Skibene er £ 396.000.

To af de i Bergen under Bygning værende Skibe, *Marianne*, der bygges til Skibsreder Eilert Lund og *Breidablik*, der bygges til Skibsreder Schjelderup, vil blive afleverede i Løbet af December Maaned. Ved Nytaarstid sættes i Bergen et 700 Tons Motorskib, der for Tiden er under Bygning i Laksevaag.

Bergens mek. Værksteder har nu charteret et Skib til Hjemføring af Materialerne til den første af de i Middlesbrough bestilte Sektioner til Værftets Flydedok. En anden Sektion skal leveres noget senere, medens fire af Dokkens Sektioner er under Bjergning i Bergen Havn.

### FRANKRIGS HANDELSFLAADES GENOPBYGNING

Den danske Afdeling af den franske Ingeniørforening havde forleden Aften Besøg af Monsieur J. Marie, der er Præsident for Frankrigs største Rederi, Compagnie Générale Transatlantique, som bl. a. ejede de store Amerikadampere *Normandie* og *Ile de France* hvoraf navnlig *Normandie* er kendt som Indehaver af »Det blaa Baand«. Monsieur Marie er desuden Præsident for det franske Marineakademi og har under og

efter Krigen været Sjælen i hele Frankrigs Genopbygning af Flaaden. Det var dette Arbejde, der var Emnet for Aftenens Foredrag, som havde samlet en Række Tilhørere.

Monsieur Marie udtrykte sin Glæde over atter at besøge Danmark efter Krigen og talte derefter om den franske Handelsflaade, der i Løbet af Krigen var blevet reduceret til 30 pCt. af sin oprindelige Størrelse (891.166 Tons mod 2.733.638 Tons i 1939), alene Compagnie Générale Transatlantique har mistet 44 Skibe paa ialt 322.075 Tons eller 62 pCt. af sin Tonnage. Genopbygningen blev straks grebet an med stor Energi, saaledes at man allerede i Juni 1946 raadede over en Tonnage svarende til 44 pCt. af Førkrigstidens, for Compagnie Générale Transatlantique endog over 52 pCt. Det skete dels ved Indlemmelse af Skibe, som Tyskerne efterlod i franske Havne, dels ved Køb, dels ved Leje og dels ved Erstatningsleverancer fra Tyskland.

I sit Foredrag redegjorde Monsieur Marie udførligt for Retningslinierne for Genopbygningsprogrammet, og Foredraget blev paahørt med stor Interesse af den sagkyndige Forsamling.

### FINSK SKIBSKØB

Den finske Skibsreder Werner Hacklin, Bjørnesholm, har købt den tyske Levant-Damper *Derindje*, 3063 Br. Tons, ca. 5000 Tons d. w., beliggende i Bordeaux, hvor Skibet, der er bygget i Emden i 1915, var blevet sænket under Krigen. Skibet er nu blevet bjerget og skal efter en nødtørftig Reparation slæbes

til Finland af to i Belgien stationerede, amerikanske Slæbebaade.

### 600 AAR

Da det i Aar er 600 Aar siden, Sunderland for første Gang nævnes som Skibsbygningssted, agter man at fejre Begivenheden med en stor Udstilling, der skal kunne belyse Byens Historie og industrielle Udvikling gennem de seks Sekler. Sunderlands første Skibsbygger var en Mand ved Navn Thomas Menvill, der i 1346 skal have betalt Biskoppen af Durham to shillings for at faa Lov til at bygge Skibe ved Hendon. Udstillingen aabnes allerede den 16. November.

### MINEFAREN

Falsterbo-Området og de danske Farvande hører stadig, efter hvad de svenske Efterretninger for Søfarende meddeler, til de mest minefarlige Omraader i Verden. Her maa man stadig sejle ad særlige minestrøgne Ruter.

Skibsfarten ved de svenske Kyster i Kattegat og Øresund har dog nu faaet større Plads at sejle paa end tidligere, og Udlægningen af Fyrskibe, Bøjer og lign. har nu mere og mere kunnet foregaa paa samme Maade som i Fredstid. Størstedelen af Østersøen og Nordsøen er nu helt frigivne til Søfart, det er hovedsageligt ved deres østlige og sydlige Kyster, i de danske Farvande og omkring Island og Færøerne, at der endnu findes minefarlige Omraader. I Nordsøen og visse danske Farvande foretages stadig Minestrygning, og der kan ventes yderligere Lettelse for Søfarten.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### De nordjyske Havne

Skagen Fiskerihavn har i sidste Finansaar givet et Overskud paa ca. 27,500 Kr. mod et budgetteret Underskud paa ca. 11,500 Kr., saa det økonomiske Resultat er blevet 39,000 Kr. bedre end paaregnet. Udgifterne har været 341,000 Kr., deraf 106,000 Kr. Forrentning og 51,000 Kr. Afskrivning. Indtægterne har udgjort ca. 368,500 Kr., hvoraf Havne- og Broenge 26,000 Kr., Lejeindtægter 2,500 Kr. og andre Indtægter 20,000 Kr. mere end anslaaet, medens Udgifterne har været ca. 10,000 Kr. større end beregnet.

Hirtshals Havn har i sidste Finansaar givet et Underskud paa 1,035,000 Kr., idet Indtægterne har været 117,000 Kr., men Udgifterne 1,152,000 Kr., hvoraf 699,000 Kr. falder paa Forrentning og Afskrivning. Udgifterne har været ca. 22,000 Kr. større end paaregnet, medens til Gengæld Indtægterne har givet ca. 15,000 Kr. mere end anslaaet, hvoraf ca. 11,700 Kr. falder paa Havne- og Broenge og Resten paa andre Indtægter.

### Esbjerg Havn

Finansudvalget har paa et Møde bevilget 500,000 Kr. til Indkøb af en ny Stykgodskran til Esbjerg Trafikhavn.

### Sunket paa Vej til København

En fransk Undervandsbaad »Audin«, der var paa Vej til København til Ophugning hos Firmaet Petersen og Albeck, er sunket 150 miles Øst for Hull. Den var under Bugsering af en engelsk Slæbebaad og kom fra Southampton.

### M/S »Sværdfisken«

Finansudvalget har bevilget 400,000 Kr. til ny Motor og til Hovedreparation af Grønlandsskibet *Sværdfisken*.

Skibet er nu afgaaet fra København til Lilleø Skibsværft i Korsør, hvor den omfattende Ombygning, skal foregaa. »Sværdfisken« er bygget i 1920, men naar de mange Penge om et halvt Aars Tid er brugt til Ombygningen, bliver Skibet ikke til at kende igen. Det skal have helt ny Rig, Apteringen skal forbedres, Isforstærkningen fornyes og det skal have en B. & W.-Dieselmotor

### Skibsbesigtigelser

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

#### H. Schieldsøe

3, Princes Gate E.,

Liverpool 8

Telefon: Lark Lane 3497

paa 300 HK. Med denne kraftige Motor og Ændringen af Riggens til 3 Master uden Raasejl, forsvinder »Sværdfisken« ud af Sejlskibenes Række og maa fremtidig betragtes som Motorskib.

### Ændringer i Skibsregistret

A/S Dampskibsselskabet Heimdal, København, har afhændet S/S *Martin Carl* af København (OUIX) til A/S Dampskibsselskabet Dania, København. Skibets Navn er nu *Danklint*.

Albert Jensen A/S, København. I Medfør af Lov Nr. 406 af 28. August 1945 er Selskabet sat under Administration. Til Administrator er udnævnt Overretssagfører Oluf Bay, København.

A/S Tankskibsrederiet, Fredericia er Ejer af M/S (Tankskib) *Abadan* af København (OXAK), Brutto- og Netto-Tonnage henholdsvis 286 og 109 Tons.

### Skoleskibet Danmark

Statsskoleskibet *Danmark* afgik fra St. Thomas Lørdag den 9. November. Der meldes alt vel.

### Norsk Skibskøb

Mørlands Tankrederi A/S har overtaget det tidligere svenske m.t. *Sunnanbris*. Skibet, der er paa 13,625 Tons d.w., har faaet Navnet *Jomaas*.

### Norsk Damper forlist

Den norske Damper *Tora*, der er paa 1350 Tons, er for kort Tid siden sunket i Ålandshavet 10 Sømil udfor Almargrundens Fyrskib. Besætningen blev reddet ombord i den engelske Damper *Waldo Hill*. Hele den norske Besætning, ialt 15 Mand, er senere indbragt til Stockholm. Ifølge Meddelelse til Neptunbolaget fra *Tora's* Kaptajn var Skibet sprunget læk og fyldtes med Vand.

### Fra svenske Værfter

Den 31. Oktober søsattes ved Eriksberg varv et 15.650 Tons d. w. Motortankskib til Odd Bergs Tankrederi A/S, Oslo.

Skibet, der fik Navnet *Koll* har følgende Hoveddimensioner: Længde 490', Bredde 65', Dybde 37' Dybgaende 28'. Det er bygget med to gennemgaaende Langskibsskodder og har 9 Centerlanke og 10 Yderlanke. Maskineriet, der ligger agter, bestaar af en enkeltvirkende 2-Takts Dieselmotor bygget af Eriksberg under Licens fra B. & W. og udvikler 6300 IHK.. Farten skal være 14 Knob.

Med denne Søsætning indvies et nyt Kapitel i Eriksbergs Historie, idet Beddingen, hvorpaa m/t *Koll* er bygget, samtidig indvies. Den nybyggede Bedding er af samme moderne Konstruktion som Nabobeddingerne og ligesaa lang som disse, men tre Meter bredere d. v. s. 28 m bred. Paa disse Beddinge kan der bygges Skibe op til 30.000 Tons d.w. Da Pladsen under Beddingerne kan udnyttes til Oplagsrum, Spisestuer, Kraftcentraler, Omklædningsrum m. m. har de, der er de eneste af denne Slags i Europa, faaet Navnet »selfcontaining berths«.

Med denne nye Bedding raader Eriksberg over seks Beddinge, der alle er optaget indtil 1950.

### U. S. A. tilbagegiver Donauflaaden

Den amerikanske Regering har underrettet den ungarnske Regering om, at 147 Fartøjer af Ungarns Donau-Flaade, der har været beslaglagt i den amerikanske Zone i Tyskland, i nær Fremtid vil blive tilbagegivet Ungarn. Der er ikke knyttet nogen Beløngelser til Tilbudet.

## PERSONALIA

### 60 Aar

Skibsinpektør i »Det Forenede Dampskibsselskab«, Kaptajn *E. Erichsen*, fylder Fredag den 15. November 60 Aar.

Kaptajn Erichsen er bl. a. Medlem af »Bombebøssen«s Bestyrelse, Forhøringsraadet, Sømandsforeningen af 1856, Skipperforeningens Bestyrelse og Navigatørernes Bibliotek.

### Ledige Lodsstillinger.

En Lodsstilling ønskes besat ved henholdsvis Aalborg-Nørresundby og Esbjerg Lodseri med en dertil kvalificeret Navigator mellem 25 og 37 Aar. Skriftlig Ansøgning — til hver Stilling for sig — bilagt med bekræftede Afskrifter af nautiske Eksamensbeviser, Skibsfører- eller Styrmandseksamen og eventuelle Forholdsattester modtages indtil den 30. November d. A. under Adresse: Lodsdirektoratet, Overgaden o. V. 60. København K.

Lodsdirektoratet, den 5. November 1946.

## Positionsliste pr. 12. Novbr. 1946

### Danía

*Cyrl* ank. Rotterdam 8.11. — *Danklint* afg. Danzig 12.11.  
— *Touell* ank. Frederikshavn 11.11.

### Dannebrog

*Dansborg* ank. La Plata 10.11. laster for Danmark. — *Ellensborg* ank. København 9.11., løsser derefter i Tuhorg. — *Frederiksborg* ank. Frederikshavn 17.9. Dok. — *Lilleborg* afg. Hobro 6.11. til Leixoes. — *Nordborg* ank. Santander 9.11. laster for Cardiff. — *Silkeborg* ank. Skive 9.11. derefter Aalborg, laster for Lissabon. — *Skodsborg* ank Lissabon 10.11., derefter Lissabon & Oporto/Kirkcaldy. — *Søborg* ank. Frederikshavn 27.6. Dok. Derefter Polen/Danmark. — *Taarnborg* afg. Bilbao 10.11. til Port Talbot. — *Uranienborg* ank. Helsingør 31.8. Dok. — *Ørneborg* ank. Skive 10.11. derefter Aalborg, laster for Lissabon.

### D. D. P. A.

*Christian Holm* afg. Aruba 5.11. til Danmark. — *Esso Nyborg* paa Vej til Caripito. — *Scandia* reparerer North Shields.

### De forenede Kulimportører

*Cimbria* afg. Nørresundby 13.11. til Gdansk. — *Concordia* ank. Kbhvn. 13.11. — *Dania* ank. Workington 9.11. — *Hafnia* i Dok i Middlesbrough. Forv. afg. 15.11. — *Scandia* i Tørdok i Helsingør.

### Det Dansk-Franske D/S

*Blekinge* afg. Newport News 31.10. — *Bornholm* ank. Kbhvn. 10.11. — *Halland* afg. St. Johns 10.11. — *Skaane* reparerer Svendborg. — *Slesvig* afg. Baltimore 11.11.

### Det Danske Kulkompagni

*Ivan Kondrup* passeret Brunsbüttelkoog 12.11. til Velsen. — *Wm. Th. Malling* ank. Kbhvn. 11.11.

### D. F. D. S.

*Alabama* afg. Rio de Janeiro 10.11. til Bahia. Derefter via Madeira til København, ank. Bahia forv. 14.11. — *Alexandra* fra Grimsby 12.11. til Esbjerg. Derefter i Esbjerg-Grimsby-Ruten. Fra Esbjerg hver Fredag, fra Grimsby hver Tirsdag. — *Argentina* afg. Porto Alegre 7.11. til Paranagua, Santos og Victoria. — *Bergenhus* afg. fra København 14.11. til London. — *Bolivia* ank. København. 9.11. Herfra 12.11. til New York. — *Brasilien* ank. København 11.11. — *Brynhild* ank. Nakskov 10.11. Derfra ca. 12.11. til København, Middelfart og Kolding. — *California* ank. Porto Alegre 8.11. Derfra til Rio Grande og Sao Francisco. — *Delaware* afg. Santos 27.10. via Madeira til Danmark. — *Dronning Alexandrine* ank. København 8.11. Herfra forv. 15.11. til Thorshavn-Reykjavik. — *Egholm* afg. Livorno 11.11. til Neapel, Messina, Catania, Palermo og Huelva. — *Florida* afg. Malta 9.11. til Alexandria og Palæstina. — *Garonne* ank. København 6.11. Fra København ca. 13.11. til Oslo. Derfra ca. 19.11. via Fjordplads til København. — *Halvdan* ank. Manchester 10.11. Derefter ca. 18.11. til København, Aarhus og Odense. — *Harald* afg. København 9.11. til Antwerpen/Danmark. — *Hebe* ank. København 4.11. Herfra 14.11. Fra Aarhus 15.11. Fra Aalborg 16.11. til London. — *Hindsholm* ank. Oran 10.11. Derfra til Tunis og Marseille. — *Hjortholm* ank. Aalborg 9.11. Derfra ca. 12.11. til Hobro-Horsens og København. — *Hroar* ank. Newcastle 11.11. Derfra til London/Hull. — *Ivar* ank. Antwerpen 12.11. Derfra ca. 13.11. til København. *J. C. Jacobsen* ank. København 10.11. Fra København ca. 13.11. til Horsens. Derfra ca. 16.11. til Antwerpen/Danmark. — *Jolantha i Fart* København-Vestnorge-København. Afg. X'sand 11.11. via Risør til København. — *Katholm* ank. Antwerpen 11.11. Derfra ca. 18.11. til København. — *Kentucky* afg. Methil 12.11. til Lissabon. — *Knud* ank. Liverpool 1.11. Derfra ca. 12.11. til København, Randers og Aalborg. — *Louisiana* afg. Rio Grande 11.11. til Porto Alegre. Derfra til Buenos Aires. — *Maine* ank. Antwerpen 12.11. Derfra ca. 14.11. til Levanten. — *Margrethe* ank. København 3.11. — *Marocco* ank. Aarhus 10.11. Derfra 12.11. til Valencia. — *Paraguay* afg. New York 2.11. til Oslo, København og Gdynia/Gdansk. Ank. Oslo forv. 14.11. — *Skjold* afg. Hobro 7.11. til Antwerpen/Danmark. — *Svan-*

*holm* afg. Grimsby 11.11. til København. — *Sonderjylland* ank. Antwerpen 10.11. Derfra ca. 12.11. via Rotterdam til København. — *Taarnholm* ank. Aalborg 10.11. Derfra ca. 12.11. til Antwerpen/Manchester/København. — *Texas* afg. Malaga 12.11. til Algeciras, Pesajes og København. — *Thyra* afg. forv. fra Grimsby 12.11. til København. — *Tomsk* afg. Antwerpen 10.11. til Bordeaux/Lissabon og Middelhavet. — *Trondhjem* ank. København 1.11. fra Newcastle. — *Tula* afg. Vejle 9.11. til Antwerpen/København. — *Tunis* ank. Limassol 11.11. Derfra til Famagusta og Haifa. — *Tyr* afg. Nr. Sundby 6.11. til London/Hull-København. — *Uruguay* afg. København 30.10. til New York. Derfra til Philadelphia, Newport News og New York. — *Virginia* afg. Sao Francisco 14.10. Afg. Lissabon 9.11. til København.

### Jutlandia

*Jens Toft* ligger paa Elfenbenskysten. — *Karen Toft* reparerer i Helsingør.

### J. Lauritzen

*Indian Reefer* Afg. New York 10.11. til Rio og Santos. — *Argentinean Reefer* afg. Rio de Janeiro 7.11. til Antwerpen. — *Egyptian Reefer* reparerer Aalborg. — *African Reefer* reparerer Aalborg. — *Karla Dan* ank. Cristobal 11.11. paa Vej til New York. — *Lotta Dan* afg. Mollendo 9.11. paa Vej til Valparaiso. — *Laila Dan* afg. Cristobal 10.11. til Peru og Chile. — *Jutta Dan* afg. Coronel 10.11. paa Vej til New York. — *Selma Dan* ank. Paita 11.11. paa Vej til New York. — *Randa* ank. Buenaventura 4.11. til Ecuador og Peru. — *Linda Dan* afg. New York 3.11. til Columbia og Ecuador. — *Ulla* ank. Corcubion 9.11. paa Vej til Amsterdam. — *Laura Dan* reparerer Svendborg. — *Maria Dan* afg. København ca. 13.11. til Vejle. — *Jelva Lau* afg. Polen 10.11. til Kotka. — *Lillian* afg. Randers ca. 13.11. til Wismar/Kotka. — *Anna Lau* afg. Toppila 12.11. til Næstved. — *Inger Lau* afg. Baltimore 3.11. til Esbjerg. — *Nerma Lau* passeret Gibraltar 11.11. paa Vej til Malaga. — *Katja Lau* ank. Toppila 11.11., derefter Næstved. — *Hedda Lau* afg. Horsens ca. 13.11. til København. — *Nancy Lau* ank. Rostock 11.11., derefter Aarhus. — *Ninna Lau* afg. Bristol ca. 12.11. til Bilbao.

### Motortramp

*Stensby* afg. Buenos Aires 31.10. til Danmark, forv. anløbe Las Palmas 25.11., forv. ank. Danmark 5.12. — *Tureby* afg. Cherbourg 3.11. til New York, skal laste New York/Frankrig. — *Vedby* ank. New York 10.11., skal laste til Frankrig.

### Myren

*Asbjørn* afg. Buenos Aires 24.10. — *Astrid* ank. Leningrad 10.11. — *Birthe* ank. Leningrad 12.11. — *Chr. Sass* forv. ank. Korsør 17.—18.11. — *Stad* forv. ank. Rotterdam 15.11.

### Norden

*Norden* ank. Rotterdam 9.11. Forv. afg. 13.11. til Marseille. — *Nordfarer* ank. Nakskov 10.11. Forv. afg. 15.11. til Hampton Roads. — *Nordkap* ank. Buenos Aires 3.11. Forv. afg. 13.11. til Danmark. — *Nordkyn* ank. Aarhus 14.11. — *Nordpol* reparerer Nakskov.

### Orient

*Astoria* ank. Kbhvn. 9.11. — *Westralia* afg. Kbhvn. 10.11.

### Pacific

*Paris* afg. Middlesbrough 12.11.

### Vendilla

*E. M. Dalgas* reparerer Frederikshavn. — *P. N. Dam* reparerer Helsingør. — *Svend Pii* ank. Fredericia 10.11.

### Ø. K.

*Annam* ank. Antwerpen 11.11. — *Asia* afg. Manila 11.11. til Hongkong. — *Erria* ank. Vancouver 30.10. — *Falstria* ank. København 10.11. — *Fionia* ank. Singapore 10.11. *India* afg. Las Palmas 11.11. til Santos. — *Java* afg. Iloilo 10.11. til Nord Pacific. — *Jutlandia* ank. New York 30.10. *Kina* afg. Port Swettenham 9.11. til Colombo. — *Korea* afg. Long Beach 5.11. til Port Tahsis. — *Lalandia* afg. Newcastle (Australien) 9.11. til Brisbane. — *Malacca* ank. Aden 10.11. — *Manchuria* pass. Ushant 10.11. til London. — *Meonia* afg. Colombo 10.11. til Singapore. — *Mongolia* ank. Shanghai 5.11. — *Norden* ank. Rotterdam 8.11. — *Selandia* ank. Oslo 8.11.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. B. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33, KØBENHAVN K

Abonnement

Udlandet Kr. 24,00 pr. Aar

Redaktør:

KAY JUNGEBSEN

Telefon Central 17030

samt paa alle Postkontorer

# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

## ODENSE STAALSKIBSVÆRFT A/s

(Odense Steel Shipyard Ltd. A/s.)

TELEGR. STAALVÆRFT

TELF. ODENSE 1859

Telegram Adr.: Flydedokken

Telefon 269 (2 Lin.)  
Rigstelefon 21

## A/s SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Nybygninger og Reparationer

NYBYGNINGER

SKIBS- MASKIN- OG  
KEDELREPARATION

## Aalborg Værft A/s

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9



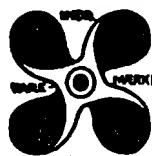
Viking  
Kompasser  
Viking  
Loddemaskiner  
Chronometre  
Sekstanter  
Marinekikkerter

Indehavere  
**SØLVER & SVARRER**  
Norsk stabsant. Kompassrettere  
Forlang ill. Katalog

**P**ENSIONS  
**F**ORSIKRINGS  
**A**NSTALTEN A/s



HAMMERENSGADE 6  
KØBENHAVN K. - C. 7809



Bruc  
**INTERNATIONAL**  
Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDE  
INTERNATIONAL FARVEFABRIK A/S

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

DAMPKIBSSELSKABET

**PACIFIC** A/s

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

## SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

## NORDHAVNS-VÆRFTET A/s

KØBENHAVN

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

... og  
Pilsner  
*det er*  
**HOF**

*Tegn Deres  
Forsikringer  
i*  
**SKANDINAVIA**  
Kongens Nytorv 6, København K.  
Telefon Central 9316

**JAN M. LYNGBY**  
INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779  
TELEGR. JANBY

KJØBENHAVN K.  
TOLDBODGADE 18

**Skibshjælpemaskiner**  
*damp- og elektrisk drevne*

=====  
**Fødevandsforvarmere**  
**Fødevandsfiltre**  
**Evaporatorer**

AKTIESELSKABET  
**BURMEISTER & WAIN'S**  
MASKIN- OG SKIBSBYGGERI  
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT  
REFSHALEØEN

MASKINFABRIK  
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

**B&W**

## AKTIESELSKABET

**HELSINGØRS JERNSKIBS- 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 Tørdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

**SIMONSEN & MØLLER**

STEVEDORES &  
 PAKHUSFORRETNING  
 ODENSE

**AARHUS  
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897  
 Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
 Stevedore-Firma i Aarhus  
 LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

## DAMPKIBSSELSKABET

**PACIFIC A/S**

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH  
 Korresponderende Reder

**NORDHAVNS-VÆRFTET A/S**

KØBENHAVN

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

## AARHUS

**AUG. O. HERLØV**

Statsautoriseret Skibsmægler  
 Dynkarken 2  
 AARHUS

Telefon: 6280  
 Privat: 4628

Telegr.-Adr.:  
 „NAVIGATION“

## ODENSE

**CHR. CLEMMENSEN**

Grundlagt 1888

## INDEHAVERE:

UFFE CLEMMENSEN, edsv. Skibsmægler  
 KAI BACKHAUSEN, statsaut. Skibsmægler

ODENSE

Telgr. Adr.: "Clemmensen"

Telf. 14 og 83  
 Rigstelefon 88

## BANDHOLM

**ALFR. HOVMAND**

SKIBSMÆGLER  
 BANDHOLM

Telefoner 11 &amp; 41

Telegram-Adresse:  
 »HOVMANDE

**FRIIS & FREDERIKSEN**

(H. RASK-PETERSEN)

STATSAUTORISERET SKIBSMÆGLER

ODENSE - BOGENSE

Tlf. 30 - 2 Lin.  
 2830

Tlf. Adr. Friis

## FAABORG

**P. A. NIELSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLER  
 BEFRAGTNINGSFORRETNING  
 SPEDITION — ASSURANCE

**FAABORG**

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 &amp; 606

**C. HOPPE & CO.**

Partners:

C. Hoppe  
 edsv. Skibsmægler

Joh. Sørensen

P. M. Michelsen

ODENSE

Telefon:  
 988-688

Telegr. Adr.  
 Brokerhoppe

## HOBRO

**CHR. RØRHOLM**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

HOBRO

TELEFON 418

TELEGR. "RØRHOLM, HOBRO"

## RANDERS

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

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERS

Telefoner 91 & 92  
 Statstelefon 17

Telegr. Adr. "Hassager"



# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 46

FREDAG 22. NOVEMBER 1946

53. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### KAPITAL-UDVIDElsen I HELSINGØR VÆRFT VEDTAGET

Aktieselskabet *Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri* afholdt d. 14. November ekstraordinær Generalforsamling til Behandling af Bestyrelsens tidligere omtalte Forslag om Udvidelse af Aktiekapitalen.

Højesteretssagfører *Holten-Bechtolsheim* dirigerede, og Bestyrelsens Formand, Direktør *Kørbing*, forelagde og motiverede Forslaget, der gaar ud paa en Fordobling af Aktiekapitalen fra 4,2 til 8,4 Mill. Kr.

Bestyrelsen har ment, at den nuværende Aktiekapital ikke staar i rimeligt Forhold til Værftets store Omsætning gennem Tiderne, og dernæst er der i de senere Aar brugt betydelige Beløb til Forbedring af Anlæg, hvorved Kapitalen er blevet formindsket.

Samlidig foreslaar Bestyrelsen at overføre 1.050.000 Kr. fra Ekstra-reservefonden til Lovmæssig Reservefond, saaledes at denne vokser til 2,1 Mill. Kr. og fortsat udgør 25 pCt. af Aktiekapitalen.

Begge Forslag vedtoges enstemmigt af Generalforsamlingen, paa hvilken var repræsenteret 3.882.000 Kr., og samtidig vedtoges de deraf følgende Ændringer i Vedtægterne. Der vedtoges endvidere en Række Ændringer af formel Karakter for at gøre Vedtægterne mere tidssvarende. Endvidere vedtoges det at ændre Selskabets Navn fra »Aktieselskabet Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri« til »Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri, Aktieselskab«.

### REDNINGSVÆSENETS BERETNING

Det danske Redningsvæsen ved de danske Kyster kan i Marts 1952 fejre sit 100 Aars Jubilæum, men Oprindelsen til denne Redningsvirksomhed gaar saa langt tilbage som i 1846, idet der da dels ved privat Initiativ og dels fra Regeringens Side blev iværksat forskellige Foranstaltninger tilsigtende at fremme Skibbrudnes Redning.

Af den nu udsendte Beretning for Finansaaret 1945—46 fremgaar, at der siden Redningsvæsenets Start i 1852 er reddet 12.037 Mennesker. Hertil kommer, at der i de nærmest foregaaende Aar, hvor Arbejdet som omtalt allerede var paabegyndt, er reddet 30, saaledes at der i de snart forløbne 100 Aar er reddet ikke mindre end 12.067 Mennesker ved Hjælp af de paa de danske Kyster anbragte Redningsapparater.

Af Beretningen fremgaar videre, at Personalet bestaar af 568 Mand. Der findes langs de danske Kyster 55 Redningsstationer og 3 Bistationer, heraf er 44 Baadstationer og 14 Raketstationer. Der er udstationeret 22 Motorredningsbaade, alle i Jylland paa nær 2 i Rønne og Gedser. Roredningsbaadenes Antal er 26, heraf 17 paa Jyllands Kyster, 2 paa Fanø, 1 paa Manø, 2 paa Rømø, 1 paa Læsø, 1 ved Hundested og 2 paa Bornholm.

I Finansaaret 1945—46 er der af Redningsvæsenet ved de danske Kyster reddet 110 Mennesker. Der var ialt 16 Redningsforetagender, hvoraf 13 foregik ved Redningsbaad og 3 ved Raketapparat, der reddede henholdsvis 93 og 17 Mennesker. Beretningen ledsages af Rapporter om de foretagne Redningsarbejder i Aarets Løb og giver et udmærket Billede af Redningsmandskabets Indsats. Det er vidt forskellige Mennesker, der her er reddet fra Druknedøden. Flere Fiske-

kuttere er hjulpet og enkelte Fragtskibe, men særlig lægger man Mærke til, at ogsaa her mærkes Krigens Følger, idet man blandt reddede finder tyske Flygtninge samt Besætningerne fra et tysk og et dansk Minfartøj.

### DANSKE SØMANDSPRÆSTER TIL NEW YORK OG DANZIG

Paa et Bestyrelsesmøde i Dansk Sømandsmission i fremmede Havne blev det vedtaget at sende en dansk Sømandspræst til New York for at videreføre og udvide det Arbejde, der gennem mange Aar er udført af Den danske amerikanske Sømandsmission gennem Pastor, Dr. phil. A. Th. Dorf. New Yorks Havn anløbes aarligt af 250—300 danske Skibe, og ca. 300 danske Sømænd opholder sig til Stadighed i New York.

Man vil ogsaa snarest sende en Sømandspræst til Danzig, der efter den polsk-danske Handelsoverenskomst nu hesejles af et stort Antal Skibe. Da den danske Sømandskirke her blev skudt ned i Krigens Begyndelse, vil Præsten foreløbig arbejde ud fra den svenske Sømandsmissions Lokaler.

I Hull, hvor Sømandskirken ligeledes ligger i Ruiner, paatænker man at indrette sig med en Barakkirke. Der føres for Tiden Forhandlinger om Tillaelse til at indføre og opstille en saadan Barak.

### DANSK HVALFANGST

Den danske Regering skal, efter hvad Dagbladet »Politiken« meddeler, omgaas med Planer om at købe et Hvalkogereri, der skal deltage i Hvalfangsten i Sydatlanten. Bladet mener endvidere at vide, at man agter at købe et tidligere norsk Hvalkogereri, der for Tiden ligger i Göteborg. Dette Kogereri skulde derpaa stationeres i Sydatlanten i Fangstsæsonen og fungere som Moderskib for en Flotille af Hvalfangerbaade, der hovedsagelig skulde bemandedes med færøske Fangstmænd. Den nødvendige Kapital til Anskaffelse og Reparation m. m. af Kogeriet andrager ca. 10 Mill. Kroner.

Efter hvad »Norges Handels- og Sjøfartstidende« mener, drejer det sig om det norske A/S Ørnens tidligere Hvalkogereri *Ole Wegger*, der i Foraaret blev solgt til et svensk Ophugningsfirma og slæbt fra England til Göteborg, hvor det i Øjeblikket ligger i stærkt havareret Tilstand. Kogeriestyret er taget ud og solgt til et Firma i Tønsberg.

Hvor meget Bund der er i disse danske Planer, vil Tiden først vise.

### AMERIKANSK FLAADEBESØG I KØBENHAVN

Den amerikanske Luftværns krydser *Spokane* ankom Onsdag d. 20. Novbr. til København for at afstøtte Byen et mindre Besøg.

*Spokane*, hvis Chef er Captain *Christ*, er et ganske nyt Skib, bygget i Fjor ved Federal Ship Building Co. i Kearney, New Jersey, og er armeret med 12 Stk. 5' Kanoner samt en Mængde mindre Skyts. Det er endvidere udstyret med et Luftfartøj.

### S.S. »MARIA DAN« HJEMME IGEN

Rederiet J. Lauritzens Damper *Maria Dan* ankom Rorleden til Randers med en Ladning Kul og anløb dermed for første Gang i 6 Aar dansk Havn. Skibet førtes hjem af Kaptajn *Lundegaard*, og selve Hjem-

rejsen varede et Par Maaneder, idet Turen først gik fra Canada med Æbler til Liverpool og derfra til Emden, hvor Kullene til Randers blev hentet.

Under Krigen har *Maria Dan* sejlet i amerikansk Tjeneste med Forsyninger og Tropper, og Skibet har i denne Periode faaet installeret Radar, Gyrokompas og lignende moderne Instrumenter. Af de 25 Mand, som kom hjem med Skibet, har mange gjort Krigen med paa amerikansk Side, dog ikke ombord i *Maria Dan*, men i andre Skibe.

Fra Randers gik *Maria Dan* til Horsens og lastede Brunkul, som nu losses i København. Herfra skal Skibet til Norge for at laste Salpeter, og derefter skal det have en haardt tiltrængt Reparation.

#### EN MINDETAVLE

Paa Sømandshøjskolen i Svendborg foretog man d. 11. November, Skolens 40-Aarsdag, en Mindefest for de Elever fra Skolen, der faldt under Verdenskrigen.

Afsløringen af Mindetavlen blev foretaget af Formanden for Indenlandsk Sømandsmission, Pastor *William Larsen*, Aalborg, der bl. a. betonedede, at man med Kærlighed og Ærbødighed tænker paa dem, der ofrede sig i Landets Frihedskamp. Vi er glade og stolte over at afsløre denne Mindetavle, fordi det var unge, der udgik fra denne Skole, og som satte Livet til, men vi forstaa ogsaa de paarørendes Sorg og Savn.

Derefter oplæste Pastoren Mindetavlens Inskription, der lyder saaledes:

Til Minde  
om de Elever fra Sømandshøjskolen,  
der satte Livet til under Verdenskrigen  
1939—45.

Derefter følger Navnene paa de 37 Elever fra Sømandshøjskolen, der omkom i Kampen mod Nazismen.

#### FRA ORLOGSFLAADEN

De danske Fregatter *Niels Ebbesen* og *Holger Danske* afsejler efter en kort Visit i København i Begyndelsen af næste Maaned til Færøerne, hvor Skibene skal tilbringe Julen i Thorshavn.

I Slutningen af denne Maaned aflægges de to Skoleskibe Besøg i Isefjord, hvorefter de sejler til København inden Afrejsen til Færøerne.

#### ÆRØSKIB SOLGT TIL FISKEFART PAA FINLAND

Kaptajn *M. P. Almlund*, Ommel pr. Marstal, har solgt sin 3-m. Motorskonnert *Laurits* af Ommel til et nydannet Selskab Nordiske Køleskibe A/S, Skagen, der vil benytte Skibet til Fiskefart mellem Danmark og Finland. *Laurits*, der laster ca. 370 Tons d.w., er bygget i Holland af Staal 1918. Det maaler 248/179 Reg. Tons og er forsynet med en 150 HK. Motor. Skibet skal senere have en ny kraftig Dieselmotor og Køleanlæg installeret.

Kaptajn *Almlund*, Ommel, har derefter købt et full-powered Motorskib *Seine* af Rochester, beliggende i London. *Seine*, der laster ca. 250 Tons d.w., er bygget af Staal i Holland 1926 og forsynet med en 150 HK. Bolinder Motor. Skibet maaler 179 Br. Tons.

Endvidere har Kaptajn *Peter Nielsen*, Færgestræde, Marstal, i England købt Motorskibet *Carmenita* af Southampton, der er bygget i England af Staal 1920 og laster ca. 140 Tons d.w. Det maaler 109 Br. og 45 Netto Tons og er forsynet med to 50 HK. Bolinder Motorer.

#### VERDENS HANDELSFLAADER — FØR OG NU

De forenede Staters Handelsflaade omfatter i Dag 51 pCt. af Verdens-Handelsflaadens samlede Dødvægtstonnage — imod 14 pCt. i 1939. Dette fremgaar af en af U. S. Maritime Commission udsendt Oversigt.

Oversigten viser endvidere, at Skibenes Gennem-

snitsstørrelse er forøget. Fra 1. September 1939 til 30 Juni i Aar er Antallet af Handelsskibe i alle Lande faldet fra 12.798 til 12.445, men Tonnagen er forøget med 23 pCt. (fra 80.601.000 til 99.220.000 Tons d. w.). Dette vil næppe overraske nogen. De krigsbyggede Skibe — »Liberty«, »Victory« og andre — er langt større end de typiske Fragtskibe fra før Krigen.

Den 30. Juni i Aar havde de forenede Stater ialt 4861 Handelsskibe paa tilsammen 50.389.300 Tons d. w. Det britiske Rige havde 3159 Skibe paa 24.009.600 Tons, Norge 607 Skibe paa 4.477.000 Tons, Sovjetunionen 488 Skibe paa 2.626.700 Tons og Sverige 443 Skibe paa 2.204.000 Tons d. w. Det anføres, at 526 amerikanske Skibe var under fremmed Flag og Kontrol, deriblandt 341 under britisk, 95 under russisk, 23 under norsk, 14 under græsk, 13 under fransk og 11 under kinesisk Kontrol.

Skønt det britiske Riges Handelsflaade faldt fra 30 til 24 pCt. af Verdens-Tonnagen, viste de forenede Nationers Flaade dog mindre Nedgang end Aksemagternes. Den norske Flaade faldt fra 9 til 4 pCt., den hollandske fra 4 til 2 pCt. og den franske ligeledes fra 4 til 2 pCt., mens den japanske Flaade faldt fra 9 til 1 pCt., den tyske fra 6 til 1 pCt. og den italienske fra 5 til 1 pCt. af Verdens-Tonnagen.

Forskydningerne i de respektive Landes Tonnage fra September 39 til Juni 46 fremgaar klart af nedenstaaende Tabel.

	1. September 1939		30. Juni 1946	
	Antal	Tons d.w.	Antal	Tons d.w.
U. S. A. ....	1.379	11.681.700	4.861	50.389.300
Britiske Imperium. ....	3.319	24.053.700	3.159	24.009.600
Argentina .....	45	267.700	64	430.000
Belgien .....	72	494.000	46	341.600
Brasilien .....	122	541.600	136	669.700
Bulgarien .....	8	29.700	—	—
Chile .....	50	180.900	46	196.800
Kina .....	100	276.000	73	344.300
Colombia .....	—	—	2	11.100
Costa Rica .....	—	—	1	1.500
Cuba .....	12	21.700	8	14.400
Danmark .....	379	1.575.800	208	952.600
Danzig .....	4	7.400	—	—
Dominikanske Rep. ....	1	2.200	—	—
Ecuador .....	—	—	1	1.300
Ægypten .....	23	128.000	7	29.100
Eire .....	—	—	13	52.300
Estland .....	94	274.400	13	30.900
Finland .....	232	826.000	125	372.000
Frankrig .....	555	2.998.800	262	1.612.800
Tyskland .....	854	5.177.100	242	1.160.100
Grækenland .....	436	2.791.000	146	1.006.200
Grønland .....	—	—	1	900
Honduras .....	27	90.500	34	167.900
Ungarn .....	6	39.900	1	1.500
Island .....	—	—	5	7.900
Italien .....	667	3.910.800	123	691.700
Japan .....	1.180	7.145.400	327	1.432.100
Letland .....	73	325.600	18	73.400
Litauen .....	3	6.800	—	—
Mexico .....	10	31.600	17	118.800
Holland .....	537	3.424.600	291	2.035.800
Nicaragua .....	2	4.200	1	1.600
Norge .....	1.072	6.931.200	607	4.477.000
Palæstina .....	2	7.000	5	14.300
Panama .....	130	1.105.600	164	1.329.000
Peru .....	7	31.100	10	46.200
Philippinerne .....	33	105.200	17	65.000
Polen .....	31	101.200	28	128.200
Portugal .....	54	263.200	66	364.000
Rumænien .....	25	129.000	6	18.400
Spanien .....	217	1.051.700	257	1.253.100
Sverige .....	484	2.033.100	443	2.204.000
Schweiz .....	—	—	7	50.900
Thailand .....	2	2.000	1	1.000
Tyrkiet .....	67	223.800	58	192.000
Uruguay .....	5	14.300	3	18.900
Sovjetunionen .....	354	1.597.900	488	2.626.700
Venezuela .....	27	93.200	28	97.500
Jugoslavien .....	98	604.000	26	176.500
Ialt ....	12.798	80.600.600	12.445	99.219.900

De tidligere nævnte 526 amerikanske Skibe paa ialt 4.681.000 Tons d.w., der sejler under fremmed

## Ugens Fragtberetning.

Genopbygningen efter Krigen synes at skulle rammes af en ny Katastrofe ved Erklæringen fra de amerikanske Minearbejderes Formand om, at Arbejderne vil gaa i Strejke. Hvis denne virkelig bliver effektiv, og især hvis den bliver af nogen Varighed, kan Følgerne blive endda meget alvorlige. Kulproduktionen i England er saa ringe, at Landet kun lige kan dække sit eget Forbrug, og da der nu tales om et Kuleksport Moratorium for Ruhrs Vedkommende, er Situationen i Sandhed ikke lystelig for de Lande, der er afhængig af Import af Kul. Heldigvis gaar det ikke altid lige saa galt, som Præsten prædiker, og man har jo Lov til at haabe paa, at der i sidste Øjeblik findes en Løsning paa Stridsspørgsmaalet mellem de amerikanske Minearbejdere og Regeringen, der som bekendt kontrollerer Kulgruberne.

Til Trods for den truende Kulstrejke har der været meget betydelig Aktivitet i Kulbefragtingen fra U.S. Atlantic til de sædvanlige europæiske Destinationer, og særlig prompt Tonnage har været i Stand til at opnaa høje Rater. En spot Baad opnaaede saaledes \$12.40 til Danmark, og anden spot Tonnage har ligeledes opnaaet fuld WSA. Rate til Holland og Belgien. Iøvrigt er der igen sluttet adskillige britiske Dampere for Kul fra Hampton Roads til Alexandria eller Port Said til 70/-. Hampton Roads/Freetown sluttedes til 47/6d. Til Sydamerika er Raterne uændrede. Af anden transatlantisk Forretning kan nævnes Net-Charter New York til Portugal og 2 Havne Nordafrika til 28 Cts. Net-Charter Sheet Harbour og Halifax til Nordfrankrig indikerer 23 Cts. Salt fra Bahama Øerne til Reykjavik betaler \$10 fio, og Svovl fra Golfen til Antwerpen/Hamburg range (UNRRA Forretning) kan gøres til \$12.50. Barytes Walton NS. til Antwerpen er fast til \$16 fio.

Fra River Plate er der sluttet 3 Liberty Skibe til Danmark til \$18 Basis n.a. San Lorenzo. Paa samme Basis er sluttet Liberty Tonnage til Antwerpen til \$17.25. Franske Befragtere er aabne for Tonnage

fra n.a. San Lorenzo til Bordeaux/Dunkirk range til \$17.50.

Fra Indien noteres forskellige Malmladninger til saavel UK. som til U.S. Golf eller Northern Range. Et Parti paa 2000 Ts. sluttedes med Liner til \$11, en fuld Ladning til Mobile noterer imidlertid \$13.

Fra Sydafrika er sluttet yderligere Tonnage for Kul til Suez til 63/-, option Port Said 68/-. Endvidere er 8500 Tonner sluttet Lourenco Marques/Bahia eller Pernambuco til 57/-, og en 9000 Tonner fra samme Lastehavn til Montevideo til 57/-. For en stor Kontrakt Krommalm Lourenco Marques til Baltimore eller New York noteres \$8 paa Gross terms.

Paa de europæiske Markeder er der stadig meget betydelig Aktivitet. Af repræsentative Befragtinger kan nævnes: Huelva/Bremen eller Hamburg, pyrites, 35/-, Huelva/Ghent, pyrites, 31/-, Huelva/Belfast, pyrites, 42/6d., Fosfat Casablanca/Holland 28/-, Fosfat Safi/Holland 30/-, Fosfat Casablanca/Antwerpen eller Ghent 29/6d.

Østersømarkederne er uden større Ændringer. Lower Zone Sverige/London betalte uforandret 150/- med fri Losning, 2 Baade sluttedes med Malm fra Gefle til Middlesbro til 34/-. For Kul- og Kokslasterne fra Polen til Danmark er Fragtnævnets Rater forhøjet med henholdsvis 1/- og 1/9d., ligesom der er indført Vintertillæg i alle Kultrades til Danmark. Dette Tillæg, 2/- pr. Ton, skal imidlertid betales til Udligningskassen, der derefter dækker Redernes faktiske Udgifter til Ispræmierne.

Efterspørgslen efter Tonnage paa Timecharterbasis er stadig meget betydelig, men der er jo kun en meget begrænset Mængde af fri Tonnage. Der sluttes naturligvis stadig en Del Tonnage paa denne Basis til stort set uændrede Rater. Af mere bemærkelsesværdige Slutninger i Ugens Løb kan nævnes norsk 8000 Ts. Dieselbaad ca. 14 Knob for ca. 3 Maaneder til en Rate, der ligger mellem \$6.75 og \$7.

Flag, er i ovenstaaende Tabel inkluderet i vedkommende Lands Tonnage, men holdt udenfor den amerikanske Tonnage.

### DEN SVENSK-RUSSISKE HANDELSTRAKTAT

Den baade i Sverige og i Udlandet saa stærkt diskuterende svensk-russiske Handelstraktat berører ogsaa svensk Skibsfart, idet Traktaten har følgende Bestemmelse Skibsfarten vedrørende:

For at lette Varetransporterne mellem de to Lande samt sikre hver af Parterne en passende Andel i disse, forpligter de svenske Myndigheder sig til at give de nødvendige Tilladelser til — saavel som iøvrigt at fremme — svensk og sovjetisk Linietrafik og Trampfart mellem svenske og sovjetiske Havne. Den svenske Regering vil derudover saavidt muligt lette sovjetiske Ønsker om Befragting af svenske Skibe, ligesom den i Tilfælde, hvor der ifølge gældende svenske Bestemmelser kræves Tilladelse til saadan Befragting, velvilligt vil overveje sovjetiske Ansøgninger om saadan Tilladelse.

Traktaten har ikke vakt udelte Glæde i svensk Skibbygningindustri, idet man der, som Direktør *Hugo Heyman*, Götaverken, udtaler, frygter for, at det vil blive vanskeligt at faa placeret Ordre hos Værfternes Underleverandører, idet disse maa formodes at være fuldt optaget af at udføre de i Traktaten omhandlede russiske Ordre.

### DE AMERIKANSKE TANKSKIBE

U. S. Maritime Commission har givet Ordre til, at 35 store Tankskibe fra Reserveflaaden skal tages

ud af Oplægningen og sættes i Fart igen paa Grund af den verdensomfattende Mangel paa Olie. Skibene skal først og fremmest bringe Olie til de amerikanske Styrker i Europa og ellers bidrage til at sikre Driften ved de amerikanske Olieraffinaderier.

Det skal efter Sigende være Olieselskaberne, der har anmodet om at faa disse Skibe i Fart igen. Samtidig oplyses det, at adskillige private Selskaber agter at købe flere Tankskibe af den amerikanske Stat.

### DEN ENGELSKE TØRNORDRING OPHÆVES

Den siden April 1941 i England gældende »Essential Works Order» skal nu ophæves for Handelsflaadens Vedkommende med Udgangen af dette Aar, saaledes at Sømændene derefter frit kan vælge Rederier eller Fart, ligesom Rederierne ikke længere er tvunget til at ansætte Personel efter Anvisning fra Handelsflaadens Reservepool. Transportministeriet har anmodet Redernes og Sømændenes Organisationer om at optage Forhandlinger om Indførelse af en Ordning, der sikrer mere betryggende Arbejdsvilkaar end før Krigen.

### NYT FRA HOLLAND

Hollandsche Stoomboot Maatschappij, Amsterdam, hvil snart kunne føje to nye Skibe til sin Flaade, nemlig m.s. *Grebbeestroom* og m.s. *Congostroom*. Det første, der er bygget i Goole, skal indsættes i Fart mellem Holland og U.K., medens det andet, der er bygget i U.S.A., skal indsættes paa Vestafrikaruten. Rederiet har endvidere faaet tildelt det af den hollandske Regering købte Skib *Starkenborgh*, der under

Navnet *Sparnostroom* vil blive indsat paa Ruten Holland—Liverpool—Manchester.

Den sydafrikanske Handelsminister *S. D. Waterson* har fornylig været paa Besøg i Holland for at drøfte Spørgsmaalet om en Udvidelse af de hollandske Ruter mellem Holland og den sydafrikanske Union, en Udvidelse, Unionen var meget interesseret i, da den selv mangler Tonnage.

Holland—Afrika-Lijn har forøvrigt allerede genoptaget sin Fart, omend Førkrigsstandarder endnu ikke er naaet. I Oktober var der saaledes to Afsejlinger.

Af andre hollandske Ruter, der har Interesse for Sydafrika, men som ikke udgaar fra Holland, kan nævnes: *Java—New York-Ruten* besejlet i Fællesskab af Stoombootmaatschappij Nederland, Stoombootmaatschappij Ocean og Holland—Amerika Lijn fra Hollandsk Indien via Kap eller Suez til Østkysten af U. S. A. og Golfen, *Silver Java Pacific Lijn* fra den persiske Golf via Indien, hollandsk Indien og Philipinerne til U. S. A.s Vestkyst og Canada, medens endelig *Koninklijke Paketvaart Maatschappij* vedligeholder en regelmæssig Forbindelse mellem Australien via Sydafrika til Buenos Aires.

#### NYT FRA RUSLAND

Den russiske Marineminister, *Chircov*, udtalte fornylig, at Sovjetruslands Havne næsten alle paa ny har naaet deres Førkrigsniveau, og at der i 14 af dem har været foretaget store Uddybningsarbejder for at lette Besejlingen. Over Halvdelen af de Skibe, der var blevet sænkede af Tyskerne, er atter blevet hævede. Den russiske Regering har endvidere oprettet tre nye Søofficersskoler, tre nye Sømandsskoler samt endvidere ni andre Institutioner til Uddannelse af unge Søfolk.

I December vil der blive aabnet en ny Rute mellem Libau og London til Erstatning for Ruten paa Leningrad, da denne Havn da vil være lukket for Sejlad paa Grund af Is. Man projekterer endvidere at aabne nye Ruter paa Sortehavet, det kaspiske Hav og i det Fjerne Østen.

#### NY PACIFIC-RUTE

Blue Funnel Line har købt 6 Victory-Skibe og agter at købe yderligere amerikansk Tonnage bl. a. til Indsættelse paa en ny Rute i det nordlige Stillehav.

#### FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

##### Underholdningsaftener for Søfolk

Den næste Underholdningsaften vil finde Sted *Torsdag den 28. November 1946 Kl. 20* i »Søfartsklubben«s Lokaler, Nyhavn 63, Stuen.

Aftenens Program er:

Kl. 20—21: Kaptajn *E. Juul-Hansen* fortæller om muntre og sørgmuntre Hændelser ombord.

Kl. 21—22: Fællessang under Ledelse af Kommunelederen *Fritz Rudloff*.

Aftenens Dirigent bliver Lederen af »Søfartens Bibliotek«, Kaptajn *E. Juul-Hansen*.

##### Minesprængt

Motorsejleren *Esther* af Næstved blev d. 14. Novbr. minesprængt i Langelandsbæltet mellem Kjelds Nør Fyr og Lolland. Skipperen, den 30-aarige *Kaj Stephensen* fra Thuro, samt Jungmand *Poul Henning Larsen*, Næstved, blev reddet af en tililende Bagenkop-Fisker, hvorimod Stephensens Hustru, deres 1-aarige Barn og Bedstemanden *Bent Jacobsen*, Korsør, gik ned med Skibet. Jungmanden og Skipperen bragtes til Bagenkop og herfra til Rudkøbing Sygehus, hvor Skipperen blev indlagt med Kvæstelser i Hovedet, Hofte og Ben.

##### Ændringer i Aktieselskabsregisteret

»Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri« af København. Præferenceaktiekapitalen er i Medfør af Vedtægternes § 25 nedskrevet med 700.000 Kr., samtidig er Stamaktiekapitalen opskrevet med 1.400.000 Kr. Den tegnede Aktiekapital udgør herefter 31.500.000 Kr., hvoraf 15.400.000 Kr. Stamaktiekapital, fordelt i Aktier paa 44 Kr., 220 Kr., 440 Kr. og 880 Kr. og 16.100.000

Kr. Præferenceaktiekapital, fordelt i Aktier paa 200 Kr., 500 Kr., 1000 Kr., 2000 Kr. og 4000 Kr. Aktiekapitalen er fuldt indbetalt.

»C. G. Schumann, Skibsværft og Maskinfabrik A/S i Likvidation« af Sønderborg. Efter at Kommissarius for Konfiskation af tysk og japansk Ejendom i Medfør af Lov Nr. 331 af 12. Juli 1945, jfr. Lov Nr. 132 af 30. Marts 1946 har bestemt, at Selskabet skal føres i Likvidation, er Administratorerne *K. H. L. Jensen* og *J. H. Miang* under 17. Oktober 1946 af Handelsministeriet udnævnt til Likvidatorer. Selskabet tegnes — derunder ved Afhændelse og Pantsætning af fast Ejendom — af Likvidatorerne i Forening.

##### Svenske Nybygninger ved italiensk Værft

Svenska Ostasiatiska Kompaniet har hos Monfalcone-skibsværfterne i Triest bestilt et 10.000 Tons stort Passagerskib til Bygning øjeblikkelig. Skibet vil komme til at koste 2.167.000 Dollars og skal leveres i Foraaret 1948.

Selskabet oplyser, at det er de største Byggeomkostninger for et Skib af den Størrelse siden Krigen brød ud.

For Øjeblikket er Værfterne i Gang med at bygge to andre Skibe, hver paa 3000 Tons, der skal leveres til »Svenska Lloyd« til Sommer.

##### Svensk Skib tilbagekøb

Billners Rederi A.B. i Göteborg har anmodet den svenske Regering om Tilladelse til at tilbagekøbe s.s. *Dora Christophersen* fra England, skønt Skibet er over 20 Aar gammelt, bygget i 1922. Skibet har tidligere under Navnet *Albert* tilhørt Rederiet, men blev taget af Tyskerne i Egersund i April 1940. Efter Krigen Afslutning blev det beslaglagt af Englænderne og har siden i over et Aar ligget oplagt i Methil.

##### Norges Skibskøb m. m.

Stortingets Finansudvalg har nu vedtaget Forslaget om at yde Statsgaranti for Laan paa ialt 33,75 Mill. Dollars til Indkøb af Skibe gennem »Maritime Commission«.

Udvalget gør samtidig opmærksom paa, at disse Indkøb sammen med de mange Nykontraheringer af Skibe vil kræve store Udbetalinger i fremmed Valuta i de kommende Aar.

I det norske Statsraad blev der forleden Dag fremsat Forslag om at give Handelsministeriet Fuldmagt til at afhænde 10 tidligere tyske Forpostskibe.

Det er Hensigten at sælge en Del af Fartøjerne til Hvalfangstselskaberne, naar det offentlige Behov er tilfredsstillet.

Skibene blev bygget under Krigen paa norske Værfter efter tysk Ordre.

## PERSONALIA

### 80 Aar

Tirsdag d. 19. November rundede Flaadens tidligere Chef, Viceadmiral *G. C. Amdrup* 80-Aars Milepælen.

Viceadmiral *Amdrup* blev Sekondløjtnant i 1888 med Kongens Æressabel og naaede efter en alsidig Tjeneste Viceadmiralsposten i 1927 for at tage sin Afsked i 1931 ved Opnaelsen af 65 Aars Aldersgrænsen. I sin Tid i Flaaden havde han talrige Kommandoer som Chef for Torpedobaade, Krydsere og Orlogsskibe. Fra 1898 til 1900 ledede han Carlsbergfondets Ekspedition til Østgrønland og har bag sig et betydeligt geografisk Forfatterskab.

I Aarenes Løb har han desuden haft en Række betydelige Tillidposter. Han er Æresmedlem af Det grønlandsk Selskab og Medlem af de videnskabelige Undersøgelser i Grønland og af Det kgl. geografiske Selskab.

### 60 Aar

Torsdag den 21. November fyldte Navigationsdirektør *H. A. Guldhammer* 60 Aar. Kaptajn *Guldhammer*, der er født i Vallekilde og er Søn af Skibsfører *K. A. Guldhammer*, kom til Søs i 1901 og tog sine nautiske Eksaminer i 1908. Efter en kort Tid som Styrmand i D. F. D. S., blev han i 1909 knyttet til Københavns Navigationsskole som Lærer, hvorfra Vejen gik til Posten som Navigationsbestyrer i Thorshavn. Efter Hjemkomsten fra Thorshavn følger en kort Periode som Bestyrer ved Bogø Navigationsskole, indtil dennes Nedlæggelse i 1930, og herefter kommer en 9-aarig Periode som Medlem af Eksamenkommissionen og 2 Aar som Bestyrer ved Københavns Navigationsskole, indtil Kaptajn *Guldhammer* endelig blev udnævnt til Navigationsdirektør i 1941.

### 60 Aar

Tirsdag d. 19. November fyldte Direktør *Aage Jensen*, administrerende Direktør for Pensionsforsikringsanstalten, 60 Aar.

Direktør *Aage Jensen* har været knyttet til Pensionsforsikringsanstalten som dennes Leder siden Starten i 1919.

## Positionsliste pr. 19. Novbr. 1946

### Dania

*Cyril* ligger i Rotterdam. Forv. afg. 21.11. til Danmark. — *Danklint* ligger i Odense. Forv. afg. 22.11. til Holbæk. — *Tovelil* ligger i Frederikshavn.

### Danneborg

*Dansborg* ank. La Plata 10.11., laster for Danmark. — *Ellensborg* ank. Kbhvn. 9.11., lossere derefter i Tuborg. — *Frederiksborg* ank. Frederikshavn 17.9. Dok. — *Lilleborg* ank. Leixoes 14.11., derefter Setubal/Holland. — *Nordborg* ank. Cardiff 18.11., derefter Santander/Port Talbot. — *Silkeborg* afg. Aalborg 16.11. til Lissabon. — *Skodsborg* afg. Lissabon 18.11. til Oporto, laster for Kirkcaldy. — *Søborg* pass. Kbhvn. 16.11. til Polen/Danmark. — *Taarnborg* ank. Port Talbot 13.11., derefter Safi/Danmark. — *Uranienborg* ank. Helsingør 31.8., Dok. — *Ørneborg* ank. Aalborg 14.11., laster for Lissabon.

### De forenede Kulimportører

*Cimbria* ank. Frederikshavn 23.11. — *Concordia* ank. dansk Havn 22.11. — *Dania* ank. Safi 22.11. — *Hafnia* ank. Esbjerg 22.11. — *Scandia* ank. dansk Havn 22.11.

### Det Dansk-Franske D/S

*Blekinge* afg. Aalborg 20.11. — *Bornholm* afg. Kbhvn. 14.11. — *Holland* ank. Baltimore 17.11. — *Skaane* reparerer Svendborg. — *Slesvig* afg. Baltimore 11.11.

### Det Danske Kulkompagni

*Ivan Kondrup* ank. Velsen 15.11. — *Wm. Th. Malling* ank. Tuborg 20.11.

### D. D. P. A.

*Christian Holm* afg. Aruba 5.11. til Danmark. — *Esso Nyborg* ank. Caripito 18.11. — *Scandia* reparerer North Shields.

### D. F. D. S.

*Alabama* afg. Bahia 16.11. via St. Vincent for Bunkers og Madeira til Kbhvn. — *Alexandra* i Esbjerg-Grimsby Ruten. Fra Esbjerg hver Fredag, fra Grimsby hver Tirsdag. — *Argentina* ank. Santos 17.11., afg. ca. 21.11. til Victoria, fra Victoria ca. 23.-24. via Las Palmas for Oliefyldning til Kbhvn. — *Bergenhus* afg. fra Kbhvn. 14.11. til London. — *Bolivia* afg. Kbhvn. 12.11. til New York, Philadelphia og Newport News. — *Brasilien* afg. Kbhvn. 15.11. til London, derfra ca. 25.11. til Kbhvn. — *Brynhild* afg. Kbhvn. 18.11. til Middelfart og Kolding, derefter Horsens-Antwerpen. — *California* forv. afg. Porto Alegre 17.11. til Rio Grande og Sao Francisco. — *Delaware* afg. Santos 27.10. via Madeira til Kbhvn., ank. Madeira forv. 18.11. — *Dronning Alexandrine* afg. Kbhvn. 15.11. til Thorshavn, derfra 18.19. til Reykjavik, fra Reykjavik 23.11. til Thorshavn-Kbhvn. — *Egholm* afg. Palermo antagelig 18.11. til Huelva, Lissabon og Kbhvn. — *Florida* ank. Haifa 18.11., derfra til Cypern og Palæstina. — *Garonne* afg. Kbhvn. 13.11. til Oslo, derfra ca. 19.11. via Drammen og Herøen til Kbhvn. — *Halfdan* ank. Manchester 10.11., derfra ca. 19.11. til Kbhvn., Odense og Aarhus. — *Harald* ank. Antwerpen 13.11., derfra ca. 19.11. til Kbhvn. — *Hebe* fra Aarhus 15.11., fra Aalborg 16.11. til London. — *Hindholm* ank. Tunis 16.11., derfra ca. 21.11. til Marseille og Genua. — *Hjortholm* ank. Hobro 14.11., derfra ca. 19./20.11. til Horsens og Kbhvn. — *Hroar* afg. London 16.11. til Hull, derfra ca. 23.11. til Kbhvn. — *Ivar* ank. Kbhvn. 16.11. — *J. C. Jacobsen* afg. Horsens 18.11. til Antwerpen/Danmark. — *Jolantha* i Fart Kbhvn.-Vestnorge-Kbhvn., ank. Kbhvn. 14.11., fra Kbhvn. ca. 20.11. til Vestnorge. — *Katholm* ank. Antwerpen 11.11., derfra ca. 20.11. til Odense, Aarhus, Randers og Aalborg. — *Kentucky* afg. Methil 12.11. til Lissabon. — *Knud* afg. Liverpool 12.11. til Kbhvn., Randers og Aalborg, ventes til Kbhvn. 20.11. — *Louisiana* ank. Porto Alegre 13.11., derfra ca. 20.11. til Buenos Aires. — *Maine* afg. Antwerpen 15.11. til Alexandria, Palæstina, Beirut og Cypern. — *Margrethe* afg. Kbhvn. 14.11. til Odense, derfra ca. 21.11. til London. — *Marocco* afg. Aarhus 12.11. til Valencia. — *Paraguay* ank. Kbhvn. 17.11., afgang ca. 23.11. til Gdynia. — *Skjold* afg. London 18.11. til Kbhvn. — *Svanholm* ank. Kbhvn. 14.11., fra Kbhvn. ca. 20.11. til London/Kbhvn. —

*Taarnholm* ank. Antwerpen 18.11., derfra ca. 20.11. til Manchester/Kbhvn. — *Texas* afg. Pasajes 17.11. til Kbhvn. — *Thyra* ank. Kbhvn. 16.11. fra Grimsby, fra Kbhvn. ca. 21.11., fra Aarhus 22.11., fra Aalborg 23.11. til London/Køge/Kbhvn. — *Tomsk* afg. Bordeaux 15.11. til Lissabon og Middelhavet. — *Trondhjem* ank. Kbhvn. 4.11. fra Newcastle, afg. Kbhvn. 21.11. via Næstved til London. — *Tula* ank. Antwerpen 13.11., derfra ca. 20.11. til Middelfart, Kbhvn. og Aarhus. — *Tunis* ank. Haifa 13.11., derfra til Jaffa/Tel-Aviv, afgang Palæstina ca. 22.11. til Antwerpen og Kbhvn. — *Tyr* ank. Hull 18.11., derfra ca. 20.11. til Kbhvn. — *Uruguay* afg. New York 15.11. til Philadelphia, Newport News og New York. — *Virginia* ank. Kbhvn. 18.11.

### Jutlandia

*Jens Toft* ligger paa Elfenbenskysten. — *Karen Toft* ligger i Gdansk. Forv. ank. til Danmark 23.11.

### J. Lauritzen

*Indian Reefer* afg. New York 10.11. til Rio og Santos. — *Argentinean Reefer* ank. Antwerpen ca. 23.11. — *Egyptian Reefer* reparerer Aalborg. — *African Reefer* reparerer Aalborg. — *Karla Dan* ank. Havana 17.11. — *Lotta Dan* ank. Valparaiso 13.11. — *Laila Dan* ank. Callao 15.11. paa Vej til Valparaiso. — *Jutta Dan* afg. Coronel 10.11. paa Vej til New York. — *Selma Dan* ank. Buenaventura 16.11. paa Vej til New York. — *Randa* afg. Guayaquil 16.11. til Pimentel. — *Linda Dan* afg. Buenaventura 17.11. til Guayaquil. — *Ulla* afg. Plymouth (Bks.) 18.11. til Amsterdam. — *Laura Dan* reparerer Svendborg. — *Maria Dan* afg. Kbhvn. 18.11. til Menstad/Herøen. — *Jelva Lau* ank. Kotka 15.11., derefter Finland/Themsens. — *Lilian* ank. Wismar 15.11., til Kotka. — *Anna Lau* ank. Næstved ca. 19.11., derefter Polen/Danm. — *Inger Lau* passeret Cape Race 13.11. paa Vej til Esbjerg. — *Nerma Lau* afg. Malaga ca. 18.11., derefter Spanien/Dublin. — *Katja Lau* afg. Toppila ca. 18.11. til Næstved. — *Hedda Lau* afg. Rostock ca. 20.11. til Odense. — *Nancy Lau* ank. Skive 18.11., laster til Spanien. — *Ninna Lau* afg. Cardiff (Dok) ca. 19.11. til Bilbao.

### Motortramp

*Stensby* afg. Buenos Aires 31.10., forv. ank. Aalborg 5.12. — *Tureby* ank. New York 16.11., forv. afg. Frankrig ca. 26.11. — *Vedby* ank. New York 10.11., forv. afg. Frankrig 20.11.

### Myren

*Asbjørn* forv. ank. Kbhvn. 23.-24.11. — *Astrid* ank. Leningrad 20.11. — *Birthe* ank. Leningrad 12.11. — *Chr. Sass* ank. Korsør 18.11. — *Clara* ank. Mariager 20.11. — *Stal* ank. Rotterdam 15.11.

### Norden

*Norden* afg. Rotterdam 13.11. til Marseille. — *Nordfarer* afg. Nakskov 15.11. til Hampton Roads. — *Nordkap* afg. Buenos Aires 16.11. til Danmark. — *Nordkyn* ank. Aarhus 14.11., afg. 20.11. til Nakskov. — *Nordpol* reparerer Nakskov.

### Orient

*Astoria* afg. Odense 19.11. — *Westralia* pass. Pentland Firth 13.11.

### Pacific

*Paris* ank. Huelva 19.11.

### Vendila

*E. M. Dalgas* reparerer Frederikshavn. — *P. N. Dam* reparerer Helsingør. — *Svend Pii* ank. Luleå 17.11.

### Ø. K.

*Annam* ank. Antwerp 11.11. — *Asia* afg. Hongkong 18.11. til Shanghai. — *Bintang* pass. Bogskær 18.11. til Luleå. — *Erria* forv. afg. Victoria B. C. 19.11. — *Falstria* pass. Pentland Firth 18.11. til New York. — *Fionia* ank. Penang 19.11. — *India* pass. Fernando Noronha 18.11. til Santos. — *Java* afg. Iloilo 10.11. til Vancouver. — *Jutlandia* afg. New York 14.11. til Kbhvn. — *Kina* afg. Colombo 14.11. til Aden. — *Korea* afg. Port Tahsis 18.11. — *Lalandia* ank. Brisbane 10.11. — *Malacca* pass. Cape Guardafui 16.11. til Singapore. — *Manchuria* afg. Antwerp 19.11. til Rotterdam. — *Meonia* ank. Singapore 15.11. — *Mongolia* afg. Hongkong 17.11. til Manila. — *Norden* pass. Gibraltar 18.11. til Marseilles. — *Selandia* pass. Lindsnes 19.11. til Genoa.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER FREDAG OG KOSTER I ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
 ABONNEMENT KR. 5,00 PB. KVARTAL AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K

Abonnement

Udlandet Kr. 24,00 pr. Aar

Redaktør:

KAY JUNGEBSEN

Telefon "Central" 17030

samt paa alle Postkontorer

# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

NYBYGNINGER

SKIBS- MASKIN- OG  
KEDELREPARATION

## Aalborg Værft A/S

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

# SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY  
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING  
STRIKEFORSIKRING

Amallegade 33  
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

# PENSIONS FORSIKRINGS ANSTALTEN A/S



HAMMERENSGADE 6  
KØBENHAVN K. - C. 7809

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

# MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - CINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K  
Telefon: 9246

Telegramadr.:  
MONTANAKUL

# DANSKE LLOYD

Holmens Kanal 42

# TUBORG



GRØN  
eller  
RØD



Viking  
Kompasser  
Viking  
Loddemaskiner  
Chronometre  
Sekstanter  
Marinekikkerter

Indehavere  
SØLVER & SVARRER  
Nærst statsant. Komparatører  
Forlang G. Katalog

# CHR. SALVESEN & Co.

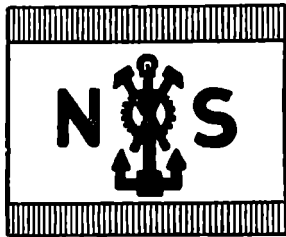
ETABLERET 1846

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. LEITH. GRANTON.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART



## NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV • DANMARK  
NYBYGNINGER  
OG  
REPARATIONER

Beddinger for Skibe indtil 520' Længde  
Flydedok » » » 14500 Tons D.W.  
Ophalerbedding » » » 800 » »  
Telegram-Adr.: »SKIBSVÆRFT«. Telefon: STAT 3.

Den store Succes

**CARLSBERG  
GRAPE-TONIC**

Tegn Deres  
Forsikringer  
i  
**SKANDINAVIA**  
Kongens Nytorv 6, København K.  
Telefon Central 9316

AKTIESELSKABET  
**BURMEISTER & WAIN'S**  
MASKIN- OG SKIBSBYGGERI  
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT      MASKINFABRIK  
REFSHALEØEN      STRANDGADE 4

STØBERI OG STAALVÆRK  
TEGLHOLMEN

REPARATION OG  
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER  
•  
3 DOKKER  
INDTIL 13.600 T.  
•  
3 OPHALINGSBEDDINGER  
•  
DIESELMOTORER  
FRA 10-3000 HK. PR. CYLINDER

**B&W**



### Medlemsliste

- Aabenraa Rederi A/S., Aabenraa  
 D/S »Activ«, Korsør.  
 D/S af 1912.  
 D/S af 1925, Esbjerg.  
 D/S »Als«.  
 Rederiet Andreas Christensen.  
 D/S »Baltic«.  
 D/S »Bes«.  
 D/S paa Bornholm af 1866, Rønne.  
 A/S Christiansholms Fabriker.  
 C. Clausen, Svendborg.  
 D/S »Concordia«, Svendborg.  
 D/S »Dania«.  
 D/S »Dannebrog«.  
 D/S »Draco«.  
 A/S Dampskibet »Finland«.  
 A/S Det Danske Kulkompagni.  
 Det Danske Petroleums Aktieselskab.  
 A/S De Danske Sukkerfabrikker.  
 Det Dansk-Franske Dampskibsselskab.  
 Det Dansk-Norske Dampskibsselskab.  
 D/S »D. F. K.« A/S.  
 Det Forenede Bugerselskab A/S.  
 Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S.  
 D/S »Hafnia«.  
 Rederi-A/S Hardsyssel, Lemvig.  
 D/S »Heimdal«.  
 D/S »Holland«.  
 Rhederi M. Jebsen A/S., Aabenraa.  
 D/S »Jutlandia«.  
 D/S »Jyden«, Esbjerg.  
 Rederi A/S Kosmos.  
 A/S Rederiet Mathilde, Lemvig.  
 A/S »Motortramp«, Stensved.  
 D/S »Myren«.  
 A. P. Møller-Tankbaade og Linieredri.  
 D/S »Nautica«.  
 Navitas A/S.  
 D/S »Norden«.  
 Rederiet »Ocean«, A/S.  
 Alfred Olsen Transport Co.  
 D/S »Orient«.  
 D/S »Orion«.  
 D/S »Pacific«.  
 D/S »Phønix«, Esbjerg.  
 Poseidon Shipping Comp. A/S.  
 D/S »Progress«.  
 Partrederiet s.s. Runø.  
 J. Saabye & O. Lerche, A/S.  
 D/S »Samsø«.  
 D/S »Solnæs«.  
 A/S Det Store Nordiske Telegrafelskab.  
 D/S »Svendborg«.  
 Oluf Svendsen.  
 Hans Svenningsen.  
 A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise.  
 A. E. Sørensen, Svendborg.  
 A/S Tankskibsrederiet.  
 Jens Toft A/S.  
 D/S »Torm«.  
 Rederi-Aktieselskabet »Transporter«, Odense.  
 D/S »Trio«.  
 D/S »Vendila«.  
 Vestjysk Dampskibsselskab A/S.  
 D/S »Viking«.  
 A/S Det Østasiatiske Kompagni.



# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 47

FREDAG 29. NOVEMBER 1946

53. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### REDERIET J. LAURITZEN KØBER 3 STORE MOTORSKIBE I U.S.A.

Den 1. September 1939 disponerede Rederiet J. Lauritzen over en Flaade paa 47 Skibe paa ialt 113,600 Tons Dødvægt, men d. 5. Maj 1945 kunde Rederiet kun disponere over en Flaade paa 9 Skibe paa tilsammen 21,750 Tons Dødvægt, idet den resterende Del af Flaaden var gaaet tabt ved Forlis eller fortsat var unddraget Rederiets Kontrol gennem Beslaglæggelse af de krigsførende Magter.

Imidlertid er nogle af de Skibe, der har været beslaglagt, blevet tilbageleveret, og Rederiet Lauritzen er nu i fuld Gang med Genopbygningen.

I Foraaret 1946 købte Rederiet saaledes en Damper paa 6,800 Tons fra Rederiet Norden og overtog et Par Maaneder senere en Nybygningskontrakt hos Burmeister & Wain for et moderne Motorskib paa 6,200 Tons. Dette Motorskib bliver med sine 16½ Knobs Fart paa fuld Last et af den danske Handelsflaadens hurtigste Lastskibe.

For en Maanedstid siden blev det meddelt, at Rederiet allerede for længere Tid siden har bestilt to Nybygninger ved Aalborg Værft, nemlig en 13 Knobs helsevjet Damper paa 3,600 Tons, forsynet med Oliefyring, og en moderne cargo liner paa 5,000 Tons med 15½ Knobs Fart, beregnet til Rederiets West Coast Line fra New York til Chile. Denne Linie, som beskæftigede 10 af Rederiets Skibe for Krigen, har efter Krigen været beljent af forskellige Skibe af meget forskellig Størrelse og Kvalitet.

For at møde en stærk Konkurrence i den paagældende Fart har Rederiet imidlertid netop i disse Dage købt 3 nye Skibe i U.S.A. De paagældende Skibe, som er bygget i 1944, er Søster-Motorskibe paa 7,300 Tons Bæreevne med 14 Knobs Fart, specielt indrettede til Stykgodsfart. Selvom det er Skibe, der er bygget under Krigen, er det ikke de sædvanlige, seriebyggede Liberty- eller Victory-Skibe. Skibene vil faa Navnene »Marna Dan«, »Gerda Dan« og »Paula Dan«, og det første Skib vil blive overtaget af Rederiet i Slutningen af denne Uge.

Med Købet af de nævnte 3 amerikanske Motorskibe vil Rederiet J. Lauritzens Flaade bestaa af 26 Skibe paa 82,300 Tons Dødvægt eller 72,4 pCt. af Rederiets Flaade pr. 1. September 1939.

### VAREOMSÆTNINGEN MED UDLANDET

Med Statistiske Efterretninger fulgte forleden en kort Meddelelse om, at Handelsbalancen for Oktober ifølge den foreløbige Opgørelse viser en Indførselsværdi paa 331 Mill. Kr. og en Udførselsværdi paa 184 Mill. Kr., saaledes at der altsaa for denne Maaned bliver en Mer-Indførsel paa 147 Mill. Kr.

Sammenlignet med September er Udførslen forøget med 29 Mill. Kr., men Indførslen er steget endnu mere, nemlig med 36 Mill. Kr., og Mer-Indførslen er derfor 7 Mill. Kr. større end i September. Baade Indførslen og Udførslen repræsenterer Rekordtal for Perioden efter Besættelsen.

### SEJLANVISNINGERNE

Fra Nytaar gennemføres en betydningsfuld Ændring af den engelske Sejlanvisningstjeneste, idet de hidtidige Rutehefter »Necri« og »Medri« vil blive samlet i et nyt og mere varigt Hefte, der vil faa Navnet »Nemedri« og blive udsendt hvert halve Aar. Rettelser hertil vil som hidtil fremkomme gennem »Naveams« og »Efterretninger for Søfarende«, og »Nemedri« i Forbindelse med disse Rettelser vil heretter indeholde alle nødvendige Oplysninger angaaende Sejlruter i nordeuropæiske Farvande og Middelhavet, saa at man kan sejle direkte til Bestemmelsesstedet uden at anløbe Mellemlhavne for at faa yderligere Oplysninger om Sejlruter.

Der er særlig Grund til at gøre opmærksom paa, at Afmærkningen i Farvande under fransk Overhøjhed for Tiden er ved at blive forandret og standardiseret. Indtil videre bør man derfor ikke fæste for megen Lid til denne Afmærkning, men navigere ved Hjælp af de geografiske Positioner, der er opgivet i »Necri« Ruterne.

N.C.S.O. Kontorerne (undtagen det i Ramsgate) vil blive lukket fra 1. December, og Kontrol officererne i The Downs vil ikke mere komme ombord i Skibene.

### SKIBSFARTEN PAA DE DANSKE HAVNE I AUGUST 1946

Det samlede Antal Anløb paa samtlige danske Havne i August i Aar androg 7000. Tonnagen udgjorde 1,283,000 N.R.T. og der udlossedes 997,000 Tons Gods og indladedes 404,000 Tons.

I Juli 1946 var de tilsvarende Tal: Anløb 6890 Skibe, Tonnagen 1,223,000 N.R.T., udlosset Gods 990,000 Tons, indladet Gods 365,000 Tons.

### OMKRING DEN NY HAVN I HALS

I Dansk Lodsforenings Medlemsblad Dansk Lods-tidende har Lods H. C. Houman, Hals, skrevet en Artikel, der sikkert har Bud til større Kredse angaaende Besejlings- og Havneproblemerne i Hals.

Skibstrafikken fra Limfjorden og østefter foregaar, hedder det i Artiklen, normalt paa den Maade, at den mindre Skibsfart om Morgenen staar Hals Barre ud, saa den selv i de korteste Vinterdage kan naa Grenaa Havn inden Mørkets Frembrud, og som Regel næste Dag kan naa Sundet eller Bælterne ind, før Mørket atter sætter ind. Hvad denne Del af Skibsfartens Sikkerhed har betydet særlig under Krigen behøver ingen nærmere Forklaring, men Værdier og Menneskeliv er sikkert reddet i et Omfang, som man udenfor Søfartskredse næppe evner at vurdere.

Ved Besejlingen af Limfjorden klæber imidlertid den Ulempe, at det ikke er den mindre Skibsfart muligt at søge Nødhavn i Hals, hvis Havn stedse er optaget af lokale Fiskefartøjer, men henvises til at ankre paa Hals Red og i det lidt længere borte liggende Vejdyb. Med stiv østlig Kuling og Storm umuliggøres den udgaaende mindre Skibstrafik, og der finder da en Sammenstuvning Sted af Ankerliggerne paa Hals Red umiddelbart vest for denne, som forvolder den gennemgaaende Dampertrafik store Navigationsvanskeligheder ikke mindst i Taage og Mørke. Paasejling og Havarier har da ogsaa fundet Sted.

Smaaskibene præjer da i slige Tilfælde ofte Lodsbaadene med Forespørgsel om der ikke er Plads i Hals Havn, hvad der beklagende maa benægtes.

Af det foran fremførte, hedder det senere i Artiklen, vil det tydeligt fremgaa, at tilstrækkelige Havneforhold i Hals vil afhjælpe et længe følt Savn, ikke alene for den lokale Fiskerbefolkning, men ogsaa for den mindre Skibsfart og samtidig virke hen til, at den nævnte Navigationsvanskelighed for den gennemgaaende Dampertrafik vil blive bortelimineret eller i hvert Fald særdeles mærkbart mindsket.

Saa er der ogsaa den Omstændighed, at naar der arbejdes med Isbrydning paa Hals Barre, har Førerne ofte besværet sig over og paapeget det urimelige i, at man med Isbryderne maatte gaa helt ind til Aalborg for at bunkre, medens det havde været ulige mere bekvemt og tidssparende at bunkre i Hals. I Isperioder, hvor saa mange raaber paa Isbryderassistance, er Rigtigheden heraf saavel indlysende som indiskutabel.

Efter saaledes at have fastslaaet ikke alene Ønskeligheden men ogsaa Nødvendigheden af, at Hals Havn udbygges, saa den i givet Tilfælde kan fungere som Nødhavn for Smaaskibsfarten m. m., fortsætter Lods Houman sin Artikel med at opstille to Forslag til Ændringer i det af Ingeniør Herskind Diermar udarbejdede Projekt til en ny Havn i Hals, saaledes at den nye Havn virkelig kan komme til at fungere som Nødhavn.

Det ene Forslag gaar ud paa, at Projektets Østmole forrykkes saa meget mod Øst, at Bassinet i hvert Fald kan rumme indtil et halvt Hundrede Vinddrivere med tilhørende Manøvreplads, hvortil kommer et passende Hensyn til lokale Fiskeres Havnebehov, medens det andet Forslag gaar ud paa, at Projektets Sydmoer forrykkes saa meget mod Syd, at de mod Fjorden vendende Yderværker anbringes i tilstrækkelig Vandstand, saa Isbryderne, naar nødvendigt, her kan lægge til for Bunkring ogsaa med Lavvande.

Kun sjældent, skriver Lods Houman og utvivlsomt med Ret, vil man ved Ofring af et saa forholdsvis ringe Merbeløb kunne imødekomme et saa længe følt Savn til Gavn for Skibsfarten og til Skade for ingen. Fordelen ved den foreslaaede Ændring er stor, og Afhjælpningen af de nævnte Ulemper er indlysende, og det vil være urigtigt overfor Skibsfarten ikke at tage Hensyn hertil.

#### RADIOKRIG MELLEM SØ OG LUFT?

Svenske Blade meddeler, at det trækker op til en Skrig i Æteren mellem Skibsfarten og Luftfarten i Anledning af, at Lufradiofyret ved Stavanger sender paa samme Bølgelængde som flere skandinaviske Søradiofyr. Radiofyrene ved Lister og Hanstholm generes saaledes meget alvorlig af den nye Station, der ligeledes har meget alvorlige Indvirkninger paa selv de svenske Radiofyr ved Bottenhavet, saaledes Eggegrund.

Stavangersenderen, der hører til Sola Lufthavn, er blevet sat i Gang paa Prøve af den internationale Luftfartsorganisation PICAQ. Den blev bygget af Tyskerne under Krigen og arbejder efter en ny Stedbestemmelsesmetode, Consolsystemet, der oprindeligt blev opfundet af Tyskerne, der gav det Navnet Sonne. Systemet har vist sig at være ret anvendeligt for Luftfarten og for Skibsfarten i rum Sø men derimod ikke for Kystfarten.

Den svenske Fyringeniør Sven Øberg udtaler til Pressen, at Consolsystemet muligvis vil vise sig at være anvendeligt for Skibsfarten, men saa længe Stavangerstationen sender paa samme Bølgelængde som Søradiofyrene, er den til mere Ulempe end Gavn. Vi har, udtaler Fyringeniøren, henvendt os til PICAQ for at faa ændret Bølgelængden, men har faaet til

Svar, at det ikke kan lade sig gøre uden meget kostelige Ombygninger af Stationen. I Sverige har man derfor overvejet Muligheden af at ændre Bølgelængden for Bottenhavets Radiofyr, en Foranstaltning, som den svenske Rederiforening imidlertid stærkt har fraraadet, da Luftfarten derved muligvis vilde faa altfor gode Kort paa Haanden ved den kommende internationale Bølgelængdekonference.

Denne Konference, der skal afholdes til næste Aar, vil efter Ingeniør Øbergs Mening faa mange kildne Problemer til Behandling, fordi saa mange nye Radionavigationssystemer har set Dagens Lys siden den sidste Konference og allesammen kræver de at faa Plads indenfor de snævre Bølgelængderammer. Consolsystemet er trængt ind paa Radiofyrenes Omraade og Loransystemet paa Radiofoniens Enemærker.

#### OMKRING DE JETTESTORE TANKSKIBE

Norge har som bekendt i den sidste Tid bestilt adskillige 24,000 Tons Tankskibe bl. a. i Sverige. At disse meget store Skibe ikke vinder udelt Bifald hos norske Skibsførere fremgaa tydeligt af en Artikel offentliggjort i Norsk Skibsførertidende for Oktober Maaned, og hvori det bl. a. hedder: Norges Skibsførerforbund ser meget begejstret paa den Maade, hvorpaa den norske Handelsflaade søges genopbygget efter Krigens store Tab. Nu oplyses, at norske Redere har gjort en Kæmpebestilling paa tre 24,000 Tons Tankskibe ved svenske Værfter. Skibene faar en Maskinkraft paa 7000 IHK. og skal kunne løbe 14 Knob.

Det ser jo flot ud, og vi er ganske klar over, at et Skib paa 24,000 Tons er billigere i Drift end tre Skibe paa hver 8000 Tons, og vi tvivler ikke om, at det vil blive et godt økonomisk Foretagende.

Fra et Sømandsstandpunkt ser Forholdene imidlertid knapt saa lyse ud. De Erfaringer, vi har haft med de store nye Tankskibe, har ikke været opmuntrende. Flere af disse Skibe baade norske og udenlandske er brækket over i Soen med Tab af baade Skib og Menneskeliv. Tager man Hensyn til, at disse Skibe har en uforsvarlig dyb Nedlastning, saa Dækkene praktisk talt ligger i Vandet, og løber en Fart paa 14 Knob, skal der noget til at holde, naar Skibet kommer ud i Storm og hushøje Søer. Naar man betænker, at der findes et stort tomt Pumpe- rum, skal der ikke megen Fantasi til at forstaa, at her maa der anseelige Forstærkninger af Skibet til.

Vi tvivler ikke om, at Skibsbyggerne er opmærksomme paa den store alvorlige Paavirkning, disse Skibe vil være udsat for i daarligt Vejr, men vi er bange for, at de mangler den nødvendige sømandsmæssige Indsigt til at forstaa, hvilke Kræfter der er i Bevægelse, og kan tage de fornødne Modforholdsregler. Vi vil selvfølgelig ikke belære Skibsbyggerne, men henlede Myndighedernes Opmærksomhed paa den store Fare, disse store Skibe repræsenterer ved deres Størrelse og deres aabne midtskibs Sektioner, saa der kan blive taget Hensyn dertil ved Skibenes Konstruktion og ved deres Lastning.

Vore Betænkeligheder maa ikke opfattes som en Dødsdom over de store Tankskibe men som et Varsko om, at man i Fremtiden maa tænke paa Skibenes Styrke og deres Behandling under Lastning, saa man ikke alene tænker paa en komfortabel Aptering og paa praktiske Navigations- og andre Foranstaltninger.

#### DE NORSKE ERSTATNINGSSKIBE

Som tidligere meddelt har det interallierede Erstatningskontor tilkendt Norge 42 ekstyske Skibe. 8 af disse Skibe er nu af den norske Stat blevet solgt til følgende norske Rederier: s.s. *Sonnenfelde*, 1400 Tons d.w. til Bjarne Raak, Trondheim, s.s. *Trollnes*, 1400 Tons d.w. til O. Nordahl Saanum, Mandal, m.s.

## Ugens Fragtberetning.

Den amerikanske Kulstrejke er nu effektiv og alle Kulafskibninger fra Staterne er suspenderede. Nogen gunstig Indvirkning paa Fragtmarkedet skal man næppe vente sig, at denne Strejke vil faa. Ikke alene falder Kulafskibningerne fra Amerika bort, hvilket naturligvis vil indvirke paa Tonnageefterspørgslen, men mange andre Grene af det amerikanske Erhvervsliv berøres jo alvorligt heraf, saaledes at en Strejke af blot nogen Varighed vil medføre de alvorligste Konsekvenser for Amerikas økonomiske Liv. Men ogsaa de europæiske Lande, der er afhængige af Kultilførslerne fra Amerika bliver ramt, og det endelige Resultat af Mr. Lewis' Virksomhed kan meget let blive, at de Resultater, der er naaet henimod en Normalisering af Erhvervslivet efter Krigen, meget let være sat over Styr. Det maa derfor haabes, at Rygtet om at Lewis forhandler i Hemmelighed med Minejerne, vil vise sig at være mere end et Rygte, men kun Fremtiden kan vise, hvor meget Hold der er heri.

De transatlantiske Markeder er naturligvis præget af, at der ingen amerikanske Kul har været til Export. Der ligger ikke saa faa prompte Baade i amerikanske Havne, der ikke kan faa Last, og dette indvirker naturligvis paa Raterne for de andre Forretninger, der er paa Markedet. Svovl fra Golfen til Antwerpen, der for ikke saa mange Dage siden betalte omkring \$12.50 er sluttet til \$11, og senere har Befragterne reduceret deres Ide til \$10. Svovl fra Galveston til Cape Town er sluttet til 63/6d. Iøvrigt bemærkes flere Afslutninger af Korn fra saavel Northern Range som fra Golfen til Continentet (antagelig UNRRA-Ordre) til Rater der ligger omkring \$2 under WSA. Raterne.

River Plate Markedet har ogsaa udvist nogen Aktivitet i sidste Uge. Der er sluttet yderligere Tonnage Buenos Aires/Antwerpen til \$17, ligesom en enkelt Baad sluttedes Buenos Aires/Sverige, Gøteborg/Malmø range til \$18.75. Til Danmark ligger Raten stadig paa omkring \$18, men ogsaa paa dette Marked synes der at være tilstrækkelig med Tonnage, saa det vil blive spændende at se, hvad Befragterne kan faa Tonnage

*Falkenes*, ca. 8000 Tons d.w. til A/S Borgestad, Porsgrund, s.s. *Hesnes*, ca. 2575 Tons d.w. til Nørlands Rederi A/S, Arendal, s.s. *Grannes*, ca. 2600 Tons d.w. til Skibs A/S Selvik, Oslo, m.s. *Galtnes*, ca. 1890 Tons d.w. til Lykkes Rederi A/S, Trondheim, s.s. *Laksnes*, 2400 Tons d.w. til F. N. Nordbø, Haugesund og m.s. *Angeln*, ca. 600 Tons d.w. til Næs & Co. A/S, Minde pr. Bergen.

### HVALFANGSTEN

Den fungerende amerikanske Udenrigsminister, Dean Acheson, aabnede forleden Dag en international »Hval-Konference«, hvori 18 forskellige Nationer er repræsenteret.

Den amerikanske Delegerede, Raymond Kellog, forelagde en Plan, gaaende ud paa, at man opretter en permanent Hvalkommission, saaledes at man undgaar de hyppige Konferencer i Forbindelse med Fangst-Spørgsmaal.

Dean Acheson opfordrede de Delegerede til at skaffe en Ordning, hvorved den forhaandenværende Hval-Bestand kan bibeholdes og endog forøges.

»Hvalerne er internationale. De tilhører intet enkelt Land, men hele Verden,« erklærede han.

### TYSKLAND

Det første tyske Handelsskib udelukkende bemandet med tysk Besætning, der forlod Tyskland efter Krigens Afslutning, afsejlede forleden Dag fra Bremen til udenlandsk Havn.

Det drejer sig om s.s. *Travemünde*, et af de 427 Skibe paa ialt 165,526 Tons som Tyskland maa eje

til i næste Omgang. I Øjeblikket synes der ikke at være noget at gøre fra Plate, da bl. a. flere svenske Majsordrer er trukket tilbage, da, efter hvad der meddeles, de allerede givne Exportlicenser er annullerede.

Fra Sydpacific er der kun meget ringe Efterspørgsel efter Tonnage, da praktisk talt alle Salpeterhavene ligger stille hen paa Grund af Havnearbejderstrejke. Blandede Malmlaster noteres fra Chile/Peru til San Francisco til omkring \$9 paa fio. Basis. Fra Nordpacific er sluttet Tonnage til 97/6d. paa fio. Basis til UK. Til Holland noteres paa samme Certepartibetingelser \$19.

Østens Markeder er stadig uden større Efterspørgsel efter Tramptonnage. Fra Sydafrika sluttet der stadig Kul til Buenos Aires til 57/6d.; Durban/Rio er sluttet til 57/-. Salt fra Aden til Japan er sluttet til \$13, Krommalm Freetown/New York eller Philadelphia er sluttet til \$8.30.

Paa de europæiske Markeder er Beskæftigelsen stadig meget tilfredsstillende. Fosfat Casablanca/Antwerpen eller Ghent sluttet af italiensk 7000 Tonner til 29/-. Jernmalm fra Almeria til UK. betalt med 35/- for 5500 Tonner, og Pyrites fra Huelva til Hamburg fik Tonnage, 7500 Tonner, til 27/-.

Paa Østersømarkederne er der stadig en Del at gøre, men Tiden nærmer sig, da Isen stopper for videre Forretninger i Aar. Der er sluttet en Del Skibe saavel for Malmlaster som for Trælast, Træmasse, Props o. s. v. til uforandrede Rater. I Kul- og Koksarten fra England/Emden og Polen til danske Havne fortsættes Befragtningen af de kendte Linier.

Ogsaa i den forløbne Uge er der sluttet en Del Skibe paa Timecharterbasis. Af de mere bemærkelsesværdige Afslutninger skal nævnes: 4700 Tonner for 2 Westindia Rounds, Levering og Tilbagelevering USNH. til \$7.50. Græsk 9000 Tonner sluttet til 25/- for 2 Vestafrika Rundture, Levering og Tilbagelevering Durban. Forskellige store engelske Baade sluttet for Tur ud fra UK. til Middelhavet til 16/6d.

i Henhold til Potsdam-Aftalen, og som d. 8. Novbr. afgik fra Bremen til Dublin.

### s.s. AMERICA

United States Lines *America* er nu fragtet af The Maritime Commission for to Aar. Skibet holdt paa sin første Rejse over Allanten en Gennemsnitsfart paa 24 Knob.

Det var Meningen, at U. S. A. vilde have bygget et Søsterskib for 50 Mill. Dollars, men Planen blev standset af UMC's Sparekampagne. Man haaber imidlertid i U. S. A., at den nye Kongres vil bevilge de nødvendige Midler næste Aar.

### STORM OVER KANALEN

I en voldsom Storm, der har raset over Syd-England i de sidste Dage, har en Række mindre Fartøjer under Stormens Højdepunkt i Mandags d. 25. Novbr. maattet søge Ly i den engelske Kanal.

Paa Land opfangede man Nødsignaler fra den 1791 Tons store engelske Damper *Josiah Cressey*, hvis Maskinrum var blevet oversvømmet af de høje Søer, saa det kneb med at holde Skibet paa ret Køl. Ogsaa en anden engelsk Damper, *Irishire Coast* paa 773 Tons, har udsendt SOS-Signaler ca. 10 km fra Land.

Stormen har anrettet store Skader paa den sydengelske Kyst. Paa Wales-Kysten skyllede Ligene af tre Søfolk og Resterne af en Redningsbaad i Land. Antagelig er det Mandskab fra *Empire Albany*, en Kulbaad paa Ruten mellem Irland og England, der har forsøgt at naa Land.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Maskinistundervisningen

Direktøren for Maskinistundervisningen meddeler, at der til den i November afholdte Haandværksprøve mødte 45 Eksaminander, som alle bestod.

### Fra norske Værfter

Den 21. November er en Mærkedag i norsk Skibsbygnings Historie, for paa den Dag søsatte Akers mek. Verksted det største Skib, der hidtil er blevet bygget paa norske Værfter. Det drejer sig om m.s. *Bataan* bygget til Fred. Olsens Pacific-Rute.

M.s. *Bataan*, der er en aaben Shelterdækker med tre gennemgaaende Dæk, har følgende Hoveddimensioner: Længde 508', Bredde 63', Dybde til Shelterdæk 40'.

Hovedmaskineriet bestaar af 2 Akers B. & W. 2 Takts Dieselmotorer paa tilsammen ca. 10,800 IHK., der skal kunne give Skibet en Fart paa 16 Knob fuldt lastet.

### Fra svenske Værfter

Den 14. Novbr. kunde Finnboda Varf sende s.s. *Berkel* bygget til Sveabolaget paa Prøvelur.

s.s. *Berkel*, der kan laste 2500 Tons, er en aaben Shelterdækker og har følgende Hoveddimensioner: Længde 83,62 m, Bredde 12,04 m, Dybde til Shelterdæk 7,92 m.

Hovedmaskineriet bestaar af en turbo-compound Dampmaskine med Afgangsturbine af Helsingørs Skibsværfts og Maskinbyggeris Konstruktion og udvikler 1750 IHK. ved 115 O/M.

Den 25. Novbr. sendte Götaverken m.s. *Hainan*, 7600 Tons d.w. bygget til Svenska Ostasiatiska Kompaniet, paa Prøvelur.

m.s. *Hainan* har følgende Hoveddimensioner: Længde 461' 6", Bredde 58' 6", Dybde til Hoveddæk 26' 3". Middeldybgaende paa Sommerfribord 24' ¾".

Hovedmaskineriet bestaar af en 9-cylindret, 2 Takts enkeltvirkende Dieselmotor af Götaverkens Konstruktion paa 8300 IHK., der skal kunne give Skibet en Fart paa 16 Knob paa fuld Last.

Den 25. Novbr. stod i de norske Farvers Tegn paa Eriksberg Værftet, idet Værftet denne Dag dels sendte det til Wilh. Wilhelmsen byggede Motorskib *Talabot* paa Prøvelur og dels søsatte m.s. *Corvus*, der bygges til Det Bergenske Dampskibsselskab.

m.s. *Talabot* er det første af en Serie paa tre 9,875 Tons d.w. Motorskibe, som Rederiet har bestilt hos Eriksberg.

m.s. *Corvus* er et Søsterskib til det her i Dansk Søfarts Tidende tidligere omlatte Motorskib *Vela*, som Eriksbergs leverede Det Bergenske Dampskibsselskab for en Maanedstid siden, og tilhører en Serie paa fire Søsterskibe, der skal indsættes i Rederiets Nordsøroute.

Skibet kan laste ca. 2000 Tons og kan medføre 8 Passagerer.

### Isvanskeligheder ved Kemi

Den finske Isbryder *Murtaja* har det sidste Par Dage siddet fast i en vældig Ismur udenfor Kemi. Den kan ikke komme fri ved egen Kraft, og den svenske Isbryder *Ymer* er nu gaaet til Assistance. Isvanskelighederne ved Kemi har ikke været saa alvorlige den sidste Sned Aar.

### Ændringer i Skibsregisteret

Navitas A/S, København, har aflændet m.s. *Navitas* af København (OZMQ) til A/S Det Østasiatiske Kompagni, København. Skibets Navn er nu *Bintang*.

A/S Dampskibsselskabet Phonix, Esbjerg, er Ejer af s.s. *Danix* af Esbjerg (OXDN), Brutto- og Netto-Tonnage henholdsvis 1081 og 633 Tons.

Danish American Gulf Oil Transport Company A/S (Alfred Olsen Transport Comp. A/S), København. Bestyrelsen. A. Bojesen og M. Bojesen er afgaaet ved Døden. Udraadt: J. A. Olsen. Indtraadt: Direktør Holger Richard Alexander Jensen og Direktør Georg Julius Christian Lundberg, begge af København, samt Højesteretssagfører Leif Gamborg, Charlottenlund.

Brutto- og Netto-Tonnagen for m.s. *California* af København (OYCB) er nu henholdsvis 4619 og 2800 Tons.

### Ændringer i Aktieselskabsregisteret

»Nordisk Rule- og Færgefart A/S« af København. Ved

### Skibesigtigelser

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

**H. Schieldsöe**

3, Princes Gate E.,

Liverpool 8

Telefon: Lark Lane 3497

Københavns Byrets Kendelse af 31. August 1946 er Selskabet sat under midlertidig Forvaltning i Medfør af Lov Nr. 406 af 28. August 1945, og Overretssagfører Oluf Valdemar Bay, Niels Hemmingsensgade 9, København, er beskikket som Administrator. Bestyrelsen, den korresponderende Reder og Prokuristerne er fratraadt og Vedtægterne suspenderet. Selskabet tegnes — derunder ved Afhændelse og Pantsætning af fast Ejendom — af Administrator alene.

### Mislykket Søsætning

Den svenske Højsø-Jager *Uppland* maatte forleden Dag slæbes af to Bugserbaade ned i sit rette Element, efter at den ved den officielle Søsætning var blevet hængende midt paa Beddingen og ikke var til at flytte. Efter at være trukket i Vandet blev den slæbt ind til Bolværket.

### Singaporedokken

Englænderne vil nu søge at hæve den kæmpestore Tørdok, der under Krigen blev sænket af amerikanske Flyvende Fæstninger udfor Singapore. Dokken er vurderet til ca. 40 Millioner Kr.

Før man kan forsøge at bringe Dokken op til Havets Overflade, maa man imidlertid først hæve dens »Indhold« — en 14,000 Tons japansk Krydser. Engelske Ekspeditioner gaar i Lobet af kort Tid i Gang hermed, og først da vil man med Bestemthed kunne afgøre, om det kan betale sig at hæve Dokken.

Tørdokken blev sænket af Englænderne selv saa Timer før Singapores Fald, men senere hævet af Japanerne.

### Havnearbejderkonflikt i Australien

Det australske Havnearbejderforbund forudsagde fornylig den største industrielle Krise i den australske Historie, hvis der i Sydney gjordes Forsøg paa at anvende indfødte ved Losningen af den hollandske Fragtdamper *Tjibesar*, der er paa 10,836 Tons, og som ankom til Melbourne den 5. November med en indfødt Besætning paa 200 Mand.

Skibet skal nu anløbe Sydney, idet Havnearbejderne i Melbourne har nægtet at losse Skibet og truet med at holde alle Skibe lillage, saafremt der anvendes fremmed Arbejdskraft til deres Losning. Arbejderne vil ikke taale noget som helst Forsøg paa at krænke Fagforeningernes Bestemmelse.

### Landgangsfartøjer som Lægtre

En Del Landgangsfartøjer, der anvendtes ved Invasionen i Normandiet, skal nu sættes ind i en mere fredelig Invasion paa den afrikanske Kyst, idet et Par amerikanske Rederier har planlagt at anvende denne Type Fartøjer til Lægtretransport udfor den lave, grundede Kyst ved Liberia. Det er Tanken, at de hurtige Fartøjer skal transportere Godset fra Kysten ud til de flere miles til Søs liggende Skibe.

## PERSONALIA

### 80 Aar.

Den 5. December fylder tidligere mangeaarig Sejlskibsfører fra Marstal, Kaptajn *Chr. Eriksen*, 80 Aar. Kaptajn Eriksen gjorde sig særlig bekendt som Forer af 3-m. Skonertern *Nathalia*. Han gik i Land 1927, efter at han havde ført dette Skib i 24 Aar.

### 75 Aar

En af Marstals kendte Sejlskibsførere, Kaptajn *E. Boye-Hansen*, fylder den 29. November 75 Aar. Kaptajn Boye-Hansen gik i Land 1921 efter at have ført Fuldskibet *Rukjan*, Sejlskibsrederiet Hipalos af København. Kaptajn Boye-Hansen er bosiddende i Marstal.

### Afsked

Efter Grønlands Styrelses Indstilling har Hans Majestæt Kongen under 8. November 1946 ifølge Ansøgning meddelt Skibsfører af 1. Grad under Grønlands Styrelse *Niels Christian Westmar* Afsked i Naade og med Pension paa Grund af Alder fra 31. December 1946.

## TENERIFE

GUILLERMO H. OLSEN

SANTA CRUZ DE TENERIFE

Telegram-Adr.: »OLSENS TENERIFE«

## Positionliste pr. 26. Novbr. 1946

### Danía

*Cyril* ank. Kbhvn. 24.11., derefter Aarhus. — *Danklint* ank. Hølbæk 23.11. Forv. afg. 27.11. til Kalundborg. — *Tovelil* afg. Frederikshavn 25.11. til Velsen.

### Dannebrog

*Dansborg* ank. La Plata 10.11., laster for Danmark. — *Ellensborg* afg. Kbhvn. 24.11. til Gdynia/Danmark. — *Frederiksborg* ank. Frederikshavn 17.9. Dok. — *Lilleborg* afg. Setubal 22.11. til Pernis. — *Nordborg* afg. Cardiff 22.11. til Santander/Port Talbot. — *Silkeborg* pass. Beachy Head 25.11. til Leixoes. — *Skodsborg* afg. Oporto 23.11. til Kirkcaldy. — *Søborg* ank. Tuhorg 26.11., derefter Skive-Aalborg/Portugal. — *Taarnborg* ank. Safi 25.11., laster for Nørresundby. — *Uranienborg* ank. Helsingør 31.8. Dok. — *Ørneborg* afg. Aalborg 20.11. til Lissabon.

### De forenede Kulimportører

*Cimbria* ank. Frederikshavn 28.11. — *Concordia* ank. Emden 28.11. — *Dania* ank. Fredericia 4.12. — *Hafnia* ank. Emden 28.11. — *Scandia* ank. Gdansk 28.11.

### Det Dansk-Franske D/S

*Blekinge* ank. Luleå 24.11. — *Bornholm* afg. Kbhvn. 14.11. — *Holland* ank. Baltimore 17.11. — *Skaane* reparerer Svendborg. — *Slesvig* afg. Baltimore 11.11.

### Det Danske Kulkompagni

*Ivan Kondrup* ank. Emden 24.11. — *Wm. Th. Malling* ank. Gdansk 24.11.

### D. D. P. A.

*Christian Holm* forv. ank. Kbhvn. 2.12. — *Esso Nyborg* afg. Caripito 20.11. til Danmark. — *Scandia* reparerer North Shields.

### D. F. D. S.

*Alabama* afg. Bahia 15.11. via St. Vincent for Bunkers og Madeira til Kbhvn. Ank. St. Vincent forv. 26.11. — *Alexandra* i Esbjerg-Grimsby Ruten. Fra Esbjerg hver Fredag. Fra Grimsby hver Tirsdag. — *Argentina* afg. Victoria 25.11. via Las Palmas for Oliefyring til Kbhvn. — *Bergenhus* ank. Aarhus 24.11. Afg. derfra ca. 29.11. til London. — *Bolivia* ank. New York 25.11. Derfra til Philadelphia, Chester og New York. — *Brasilien* ank. London 19.11. Derfra ca. 26.11. til Kbhvn. — *Brynhiild* ank. Kolding 21.11. Derfra ca. 26.11. til Horsens-Antwerpen-Danmark. — *California* ank. Sao Francisco 23.11. Derfra forv. 29.11. via Las Palmas til Kbhvn. — *Delaware* afg. Santos 27.10. via Madeira til Kbhvn. Afg. Madeira 19.11. Ank. Kbhvn. forv. 30.11. — *Dronning Alexandrine* afg. Reykjavik 23.11. til Thorshavn. Derfra 26.11. til Kbhvn. — *Egholm* afg. Huelva ca. 26.11. til Kbhvn. Ventes her ca. 4.12. — *Florida* ank. Famagusta 25.11. Derfra til Palæstina for at laste til Antwerpen og Kbhvn. — *Garonne* ank. Kbhvn. 24.11. Fra Kbhvn. ca. 27.11. til Oslo. — *Halfdan* afg. Manchester 20.11. til Kbhvn., Odense og Aarhus. — *Harald* ank. Kbh. 23.11. Fra Kbhvn. ca. 3.12. til Høbro/Antwerpen. — *Hebe* afg. Grimsby 25.11. til Kbhvn. — *Hindsholm* ank. Marseille 25.11. Derfra ca. 26/27.11. til Genua, Neapel og Sicilien. — *Hjortholm* afg. Horsens 26.11. til Kbhvn. Herfra 28.11. til Antwerpen og Middelhavet. — *Hroar* ank. Kbhvn. 25.11. fra Newcastle og Hull. — *Ivar* ank. Aarhus 25.11. Derfra ca. 27.11. til Horsens-Antwerpen-Danmark. — *J. C. Jacobsen* ank. Antwerpen 21.11. Derfra ca. 26.11. til Kbh., Korsør, Kolding og Horsens. — *Jolantha* i Fart Kbhvn.-Vestnorge-Kbhvn. Afg. X'sand 25.11. for nordgaende. — *Katholm* ank. Odense 24.11. Derfra ca. 27.11. til Aarhus, Randers og Aalborg. — *Kentucky* ank. Lissabon 20.11. Derfra ca. 27.11. til Newport/Swansea/Liverpool-Kbhvn. — *Knud* ank. Kbhvn. 20.11. Fra Kbhvn. ca. 27.11. til Randers og Aalborg. Derefter Skive-Antwerpen-Danmark. — *Louisiana* ank. Porto Alegre 13.11. Forv. afg. 25.11. til Buenos Aires. — *Maine* ank. Alexandria 25.11. Derfra til Palæstina, Beirut, Cypern, Mersin og Palæstina. — *Margrethe* ank. London 25.11. Derfra ca. 28.11. til Kbhvn. — *Marocco* ank. Valencia 21.11. Derfra ca. 27.11. til Torrevecija, Malaga, Huelva, Lissabon, Leixoes og Kbhvn. — *Paraguay* afg. Kbhvn. 25.11. til Gdynia. Derfra via Kbhvn.

og Reykjavik til New York. Fra Kbhvn. ca. 2.12. — *Skjold* afg. Kbhvn. 23.11. til London/Kbhvn. — *Svanholm* ank. London 25.11. Derfra ca. 28.11. til Kbhvn. — *Taarnholm* afg. Antwerpen 20.11. til Manchester/Kbhvn. — *Texas* ank. Kbhvn. 23.11. Herfra ca. 28.11. til Aarhus, Høbro, Aalborg, Antwerpen og Levanten. — *Thyra* fra Aalborg 23.11. til London/Køge/Kbhvn. — *Tomsk* afg. Casablanca 25.11. til Tanger, Gibraltar, Oran, Algier og Tunis. — *Trondhjem* afg. Næstved 26.11. til Masned Sund. Derfra til London/Esbjerg. — *Tula* afg. Middelfart 26.11. til Kbhvn. og Aarhus. — *Tunis* afg. Jaffa 23.11. til Antwerpen og Kbh. — *Tyr* ank. Kbhvn. 23.11. — *Uruguay* ank. New York 22.11. Derfra ca. 27.11. til Oslo, Kbhvn., Gdynia/Gdansk. — *Virginia* ank. Kbhvn. 18.11. Herfra forv. 4.12. til Odense.

### Jutlandia

*Jens Toft* ligger paa Guldkysten. — *Karen Toft* ligger i Kbhvn.

### J. Lauritzen

*Indian Reefer* ank. Rio de Janeiro 25.11., derefter til Santos. — *Egyptian Reefer* reparerer Aalborg. — *African Reefer* reparerer Aalborg. — *Karla Dan* afg. Havana 20.11. til New York. — *Lotta Dan* afg. Ilo 23.11. til New York. — *Laila Dan* afg. Mollendo 23.11. paa Vej til Valparaiso. — *Jutta Dan* passeret Panamakanalen 24.11. paa Vej til New York. — *Selma Dan* passeret Panamakanalen 21.11. paa Vej til New York. — *Randa* afg. Callao 22.11. til Pimentel, Lastning til New York. — *Linda Dan* afg. Buena Ventura 25.11. til New York. — *Ulla* ank. Emden 24.11., laster til Nakskov. — *Laura Dan* reparerer Svendborg. — *Maria Dan* ank. Aalborg 26.11. — *Jelva Lau* ank. Tolkiz 24.11., laster til Thomsen el. Rochester. — *Lilian* afg. Wismar 23.11. til Kolka. — *Anna Lau* ank. Gdansk 24.11., laster til Danmark. — *Inger Lau* ank. Plymouth 25.11., til Esbjerg. — *Nerma Lau* ank. Gandia 20.11., laster til Dublin. — *Katja Lau* ank. ca. 26.11. til Næstved. — *Hedda Lau* ank. Odense 22.11., derefter Vejle/Næstved. — *Nancy Lau* afg. Aalborg 24.11. til Valencia. — *Ninna Lau* ank. Bilbao 24.11., laster til Ymuiden.

### Mototramp

*Stensby* anløb Las Palmas 23.11. paa Vej fra Buenos Aires til Aalborg/Nørresundby — derefter antagelig Frederikshavn og Esbjerg. — *Tureby* ank. New York 16.11. forv. afg. til Frankrig 28.11. — *Vedby* afg. fra New York 23.11. til Frankrig, antagelig Cherbourg.

### Myren

*Asbjørn* ank. Kbhvn. 23.11. — *Astrid* afg. Leningrad 26.11. til Ghent. — *Birthe* ank. Leningrad 12.11. — *Chr. Sass* ank. Kbhvn. 24.11. — *Clara* ank. Rostock 26.11. — *Stal* ank. Harlingen 25.11.

### Norden

*Norden* afg. Genoa 26.11. til Port Said. — *Nordfarer* afg. Nakskov 15.11. til Hampton Roads. — *Nordkap* afg. Buenos Aires 16.11. til Danmark. — *Nordkyn* afg. Nakskov 23.11. til La Plata. — *Nordpol* reparerer Nakskov.

### Orient

*Astoria* afg. Vejle 27.11. — *Westralia* pass. Pentland Firth 13.11.

### Pacifc

*Paris* afg. Huelva 21.11.

### Vendila

*E. M. Dalgas* reparerer Frederikshavn. — *P. N. Dam* reparerer Helsingør. — *Svend Pii* afg. Luleå 20.11. Forv. ank. Hamburg 27.11.

### Ø. K.

*Annam* ank. Kbhvn. 23.11. — *Asia* ank. Shanghai 22.11. — *Bintang* pass. Gedser 26.11. til Hamburg. — *Erria* i Vancouver. — *Falstria* pass. Cape Race 23.11. til New York. — *Fionia* ank. Penang 19.11. — *India* ank. Santos 23.11. — *Java* afg. Iloilo 10.11. til Vancouver. — *Jutlandia* ank. København 26.11. — *Kina* ank. Suez 25.11. — *Korea* afg. San Francisco 25.11. til Shanghai. — *Lalandia* afg. Brisbane 18.11. til Aden. — *Malacca* afg. Colombo 25.11. til Singapore. — *Manchuria* ank. Aarhus 22.11. — *Meonia* ank. Singapore 15.11. — *Mongolia* afg. Manila 22.11. til Singapore. — *Norden* ank. Genoa 23.11. — *Selandia* pass. Burling Island 24.11. til Genoa.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. B. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33, KØBENHAVN K

Abonnement

Udlandet Kr. 24,00 pr. Aar

Redaktør:

KAY JUNGEBSEN

Telefon \*Central 17030

samt paa alle Postkontorer

# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

## ODENSE STAALSKIBSVÆRFT <sup>A/s</sup>

(Odense Steel Shipyard Ltd. <sup>A/s.</sup>)

TELEGR. STAALVÆRFT

TELF. ODENSE 1859

Telegram Adr.: Flydedokken

Telefon 269 (2 Lin.)  
Rigstelefon 21

## <sup>A/s</sup> SVENDBORG SKIBSVÆRFT

*Nybygninger og Reparationer*

NYBYGNINGER

## Aalborg Værft <sup>A/s</sup>

SKIBS- MASKIN- OG  
KEDELREPARATION

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9



Viking  
Kompasser  
Viking  
Loddemaskiner  
Chronometre  
Sekstanter  
Marinekikkerter

Indehavere  
**SØLVER & SVARRER**  
Norsk statsant. Kompassrettere  
*Forlang bl. Katalog*

**P**ENSIONS  
**F**ORSIKRINGS  
**A**NSTALTEN <sup>A/s</sup>



HAMMERENSGADE 6  
KØBENHAVN K. - C. 7809

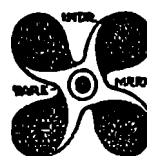
REDERI, OG HANDELSSELSKABET

## MONTANA <sup>A/s</sup>

IMPORT AF: KUL - KOKS - CINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K  
Telefon: 9246

Telegramadr.:  
MONTANAKUL



Brug  
**INTERNATIONAL**  
Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDE  
INTERNATIONAL FARVEFABRIK A/S

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

## <sup>A/s</sup> EM. Z. SVITZERS BJERGNINGS ENTREPRISE

KVÆSTHUSGADE 1, KØBENHAVN K

TELEFON CENTRAL 5195  
UDENFOR KONTORTID CENTRAL 5195 A  
TELEGRAMADRESSE: SVITZERSALVAGE

## VINKE & CO

Shipowners - Shipbrokers  
Agents of regular lines

Telegrams:  
Vinkesoo

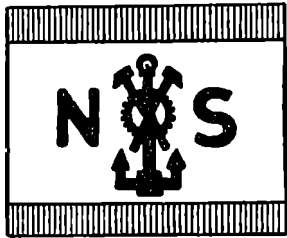
**ROTTERDAM**

Telephones:  
31200 (10 lines)

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



## NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV • DANMARK  
NYBYGNINGER  
OG  
REPARATIONER

Beddinger for Skibe Indtil 520' Længde  
Flydedok » » » 14500 Tons D.W.  
Ophalerbedding » » » 800 » »  
Telegram-Adr.: »SKIBSVÆRFT«. Telefon: STAT 3.

## Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

By:		Telegramadresse:
Aarhus	Aarhus Stevedore Compagni Direktor L. Mikkelsen Foreningens Formand	abore
Nyborg	Mammen & Drescher Direktor Math. Møller	Spedition
København	Næstformand og Kasserer Hans Brandt Medlem af Bestyrelsen	
Aalborg	Stevedorekompagniet	Dispatch
Aarhus	Hassing & Drescher	
Esbjerg	Stevedore-Kompagniet A/S	Stevedore
Frederikshavn	Elnar Sørensen	
Holbæk	S. J. Sørensen	
Horsens	Søren Andersen	Stevedoring
Kallundborg	Jørgen Schultz	Schultz
Korsør	Arbejdsgivernes Stevedor-Kontor	
København	Holger Jørgensen	Oldstevedore
—	Skjold Andersen	
—	Københavns Stevedore Comp.	
—	Jullus Nielsen's Stevedoreforretning A/S	
Nakskov	Halfdan Rasmussen	Andrea
Nyborg	Henrik Basballe	Basballe
N. Sundby	Henry Petersen	
Odense	Simonsen og Møller	
Randers	S. Christoffersen & Co.	
Vejle	Vejle Stevedoreforretning v. Kaptajn Thygesen	

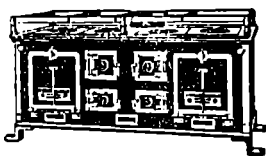


Tegn Deres  
Forsikringer  
i

### SKANDINAVIA

Kongens Nytorv 6, København K.  
Telefon Central 9316



**BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S**

HOLMBLADSGADE 47  
KØBENHAVN S.

*Kabys = Komfurer  
til Kul og Olie*

Forlang Katalog Tlf. C. 1630

A/S

**EM. Z. SVITZERS BJERGNINGS ENTREPRISE**

KVÆSTHUSGADE 1, KØBENHAVN K

TELEFON CENTRAL 5195  
UDENFOR KONTORTID CENTRAL 5195 A  
TELEGRAMADRESSE: SVITZERSALVAGE

**Dampskibsaktieselskabet****„Progress“**

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-Adr. »Marlusone

Telefon Central 12057

**DANSKE SKIBSMÆGLERE****ASSENS****ALFRED LARSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER  
**ASSENS**

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

**KOLDING****A. GJØRDING'S EFTF.**

SVANE & GJØRDING

Statsautoriserede Skibsmæglere

**KOLDING**

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

AGENT FOR DEN KØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810—1811

**BANDHOLM****ALFR. HOVMAND**

SKIBSMÆGLER

**BANDHOLM**

Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:  
»HOVMAND»

**MARIAGER****P. RUDBECK-LARSEN · MARIAGER**

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

*Statsautoriseret Skibsmægler*

Telf.: Cementcentralen Nr. 1

Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114

Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“

Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

**FAABORG****P. A. NIELSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLER  
BEFRAGTNINGSFORRETNING  
SPEDITION — ASSURANCE

**FAABORG**

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 606

**NAKSKOV****CASPER ANDRÉA'S EFTFLG.**

VED

HALFDAN RASMUSSEN  
STATSAUT. SKIBSMÆGLER

**NAKSKOV**

TELEGR.-ADR.: „ANDRÉA“ RIGSTELEFON NR. 7  
TELEFON NR. 109, 409 & 619

**HOBRO****CHR. RØRHOLM**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**HOBRO**

TELEFON 418

TELEGR. „RØRHOLM, HOBRO“

**SVENDBORG****E. W. v. d. HUDE & SØN**

Etableret 1852

A. THEJLL

Etableret 1852

Edsv. Skibsmæglere

**SVENDBORG**

Tlf: 25 (2 Lin.), 262

Stat 2.  
Privat 1030

Telegr.-Ad.

»Hudes.  
Svendborg

**KALUNDBORG****JØRGEN SCHULTZ**

Statsautoriseret Skibsmægler

**KALUNDBORG**

Lloyds Agent

TELEFON  
NO. 4. 601.

TLGR. ADR.  
SCHULTZ

**A. E. SØRENSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**SVENDBORG**

TELEGRAM-ADR.: SHIPPING  
THE BOE CODE

TELEFONER: 1151—955  
PRIVAT: 1551



# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 48

FREDAG 6. DECEMBER 1946

53. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

SKIBSREDER CHRISTIAN HARHOFF 60 AAR

Fredag d. 13. December kan Formanden for Dansk Dampskibsrederiforening, Skibsreder *Christian Harhoff*, fejre sin 60-Aars Fødselsdag. Skibsreder Harhoff, der som Søn af Oberst G. F. K. Harhoff tilhører en gammel Officerssslægt, valgte oprindeligt at



gaa Søofficersvejen, men efter at være udnævnt til Premierløjtnant i 1908, tog han sin Afsked i 1909 for at kunne gaa over i det praktiske Søfartserhverv. Den Livsbane, han dermed slog ind paa, paabegyndtes med en kortvarig Periode i Østasiatisk Kompagni og fortsattes derefter som en naturlig Følge af hans Ægteskab med Skibsreder Robert Hansens Datter i Firmaet C. K. Hansen, hvor han tiltraadte som Sekretær i 1910, blev Prokurist i 1912 og Medindehaver af det gamle Skibsmægler- og Rederifirma i 1916 paa et Tidspunkt, hvor dansk Skibsfart ganske vist oplevede gyldne Tider foraarsaget af den første Verdenskrig, men samtidig var underkastet Krigens Vilkaar paa den Maade, at Tonnagen fra Aar til Aar formindskedes ved den da for første Gang anvendte Undervandsbaadstaktik. Det faldt saa i Skibsreder Harhoff's Lod at være med til Genopbygningen af den ved Krigens Slutning saa stærkt medtagne og reducerede Flaade, og fra den Tid lagde han indenfor Firmaet C. K. Hansen's omspændende Virksomhed sit Arbejde særligt an paa Rederibedriften.

Samtidig deltog Christian Harhoff med stor Interesse og Dygtighed i Skibsfartens Organisationsarbejde, foruden i andre Virksomheder og Institutioner, der har Tilknytning til Skibsfarten og Søen, og nu paa sin 60-Aarsdag beklæder han en lang Række betydelige Poster i Ledelse og Bestyrelser indenfor dansk Erhvervsliv. Naar de danske Skibsredere i Aar har valgt Christian Harhoff til Formand i Dansk Dampskibsrederiforening, ligger heri et Tillidsvotum til hans Indsigt, Energi og Dygtighed, og der vil paa 60-Aarsdagen blive givet ham talrige Beviser paa, at han er afholdt og værdsat i vide Kredse, saavel herhjemme som i Udlandet.

## SØFARTS-PROPAGANDA

Foreningen til Søfartens Fremme besluttede for nogen Tid siden at optage et Arbejde for at oplyse Offentligheden om dansk Skibsfarts Betydning for Landet. Man ønskede ikke alene at skabe et større Kendskab til Skibsfartens Virksomhed som Transportformidler, men havde tillige til Hensigt at gøre den Del af den danske Befolkning, der ikke har Tilknytning til Skibsfarten, forstaaeligt, hvilken betydningsfuld Rolle Skibsfartserhvervet spiller i Landets Økonomi.

For Tilrettelæggelse blev der nedsat et Udvalg bestaaende af Skibsreder E. Hahn-Petersen (Formand), Forretningsfører H. Christiansen, Dansk Styrmandsforening, Afdelingschef Ove Nielsen, Handelsministeriets Søfartsafdeling og Formanden for Mæglerkorporationen, Skibsmægler V. Th. Sass. Udvalget indledede bl. a. et Samarbejde med Ministeriernes Filmcentral, og man enedes om foreløbig at lave 2 Kortfilm om dansk Skibsfart. Den første af disse er nu snart færdig og ventes at faa Premiere 2. Juledag.

Denne første Film om dansk Skibsfart har faaet Navnet »De Danskes Vej«, og viser fra en Række Optagelser paa de to danske Skoleskibe den unge Sømands Uddannelse, Arbejdet ombord paa Skibene og ledsages af en kortfattet Forklaring om, hvad Skibsfarten betyder for Landet. Samtidig er der optaget en Smalfilm med længere Spilletid, og hvor man altsaa kan faa vist og fortalt mere end i Kortfilmen. Denne Smalfilm er beregnet til Udlejning rundt om i Landet, eventuelt i Forbindelse med Foredrag.

Den næste Film tilrettelægges saaledes, at man deraf kan faa Indblik i Skibsfartserhvervets Betydning saavel beskæftigelsesmæssigt som økonomisk, men det kræver et betydeligt Forarbejde, og der vil derfor hengaa nogen Tid, før denne Film kommer frem. Men Begyndelsen er altsaa gjort, og man maa haabe, at det Arbejde, der her er paabegyndt, maa give det ønskede Resultat — at skabe større Kendskab til Skibsfartserhvervets Kaar og Betydning. Det er i høj Grad tiltrængt.

## B. & W.-MUSEET INDVIET

Burmeister & Wains Museum i Strandgade, der i det væsentlige var færdigt til Firmaets 100 Aars Jubilæum den 18. Februar 1943, forevistes forleden Dag for en Kreds af Indbudte og aabnes derefter for Offentligheden. Det er indrettet i den smukke, gamle Portbygning i Strandgade foran Firmaets Hovedkontor, en Bygning, der, opført i 1687 og ombygget i 1819, er fredet i Klasse A. Foreløbig har Museet kun lagt Beslag paa Stueetagen og 1. Sal, men Direktør *Houmøller* oplyste, at der allerede er Planer om Udvidelser og Inddragning af de øvrige Etager.

Oprindeligt var det Tanken, at Museet kun skulde være tilgængeligt for B. & W.s egne Folk og for Kundene, men i det sidste Aarstid har tekniske Skoler og andre Interesserede saa ofte bedt om Lov til at se Samlingerne, at man har fundet det naturligt at give en større Offentlighed Adgang, og det vil fremtidig være aabent for Publikum hver Dag. Ved Indretningen har Direktør *Gerhard Albe* fra *Sjöhistoriska Museet* i Stockholm givet gode Raad, men Arbejdet har iøvrigt særlig paahvilet Propagandachef *Ulrich Knigge*.

I Stueetagen lægger man særlig Mærke til en væl-

dig, tidshistorisk Tavle, der registrerer alle vigtige Begivenheder indenfor dansk Teknik og dansk politisk og Kulturhistorie fra Firmaets Stiftelse i 1843 og op til vore Dage. Iøvrigt findes her en Række interessante Modeller og Maskiner, bl. a. Dieselmotor Nr. 1 og en hundreaarig Bogtrykpresse og endvidere en stor Model af B. & W.s Anlæg paa Refshaleøen. Paa 1. Sal finder man et Antal Modeller af Maskiner, bl. a. arbejdende Dieselmotorer, Verdens første Gasgenerator fra 1877 og Ivar Knudsens en Gang verdenskendte Centrifuge. Her er ogsaa opstillet Museets utrolig righoldige Samling af Skibsmodeller lige fra s.s. »Hermod« af 1854 og s.s. »Hjejlen«, der endnu sejler Vandet i Silkeborgsøerne tyndt, og til de mest moderne Motorskibe og Storebæltfærger. Her findes ogsaa Modeller af det danske Kongeskib, Hjuldamperen »Dannebrog«, og den russiske Kejseryacht »Standard«, D.F.D.S.s Skoleskib »Viking«, den første Tankbaad »Christine«, det første oceangaaende Motorskib »Selandia« og mange andre i Skibsbygningshistorien navnkundige Skibe.

Museet rummer ogsaa en Mængde personallistiske Minder, saaledes *Burmeisters* Skrivepult, *Baumgartens* Pengeskrin og meget andet.

#### NORDEURØPÆISK SKOLESKIBS-KONGRES I STOCKHOLM

De nordeuropæiske Skoleskibsfolks Forbund afholdt fornylig Kongres i Stockholm i Anledning af Abraham Rydberg Stiftelsens Oprettelse. Kongressen lededes af Forbundets Præsident A. Schumburg, og ca. 30 Skoleskibsfolk fra de nordiske Lande samt Polen, Holland og England deltog.

Kommerceraad Böö's aabnede Diskussionen om Sejlskibsuddannelsens Værdi og Betydning med en Tale, hvori han betegnede Sejlskibsuddannelsen som en overordentlig god Uddannelsesform, der var al anden overlegen. Skibsreder K. Lauritzen, København, fremsatte sine Synspunkter paa Sejlskibsuddannelsen og sluttede sig i det store og hele til Kommerceraad Böö's Udtalelser. Han betonedes Betydningen af, at man regelmæssig afholdt Møder for at drøfte Forholdene ud fra de sidste Erfaringer. En anden dansk Repræsentant, Kommandørkaptajn, Baron Juel-Brockdorff, erklærede sig som Tilhænger af Sejlskibsuddannelsen, selv om han i Lighed med Skibsreder Lauritzen ikke ansaa den for at være absolut nødvendig.

#### m.s. SLESVIG HJEMME IGEN

Til Nørre Sundby Havn indkom den 30. November Dansk-Fransk Dampskibsselskabs Motorskib *Slesvig*, som ikke har været i dansk Havn siden 30. Marts 1940, da det afgik til Sydamerika. Skibet ankom i Maj 1940 til Las Palmas, hvor Besætningen efter tysk Forlangende blev interneret af Spanierne, og indtil den 29. August 1943 var Skibet oplagt her. Derefter kom det ud at sejle i allieret Tjeneste.

Kaptajn Haure Petersen har i alle seks Aar været Skibets Fører og stod ogsaa paa Kommandobroen, da *Slesvig* atter vendte tilbage til Danmark som det sidste af de danske Skibe, der har været ude i allieret Tjeneste under Krigen. Havnen var flagsmykket, og Skibet fik en festlig Modtagelse. Skibet var lastet med 6000 Tons Kul fra Amerika.

#### ISBRYDNINGSTJENESTEN I VINTER

Isbrydningsraadet holdt forleden Dag Møde. Paa Mødet, i hvilket Lederen af Statens Isbrydnings- og Ismeldingstjeneste, Overskibsinspektør, Kaptajn Fr. Grue, deltog, drøftedes Istjenestens Beredskab for den kommende Vinter. Under Hensyn til den forhaanden-værende Kulsituation, samt den i vore Farvande herskende Minefare, vil det, i Tilfælde af større Isvanskeligheder, være nødvendigt i det væsentlige at begrænse Ydelsen af Isbryder-Assistancen til de for Landet særligt vigtige Transporter, og saa vidt muligt

søge Godstransporten dirigeret til de Havne, der er isfri eller som lettest kan holdes tilgængelige for Skibene.

Isbrydningsraadet træder atter sammen, saa snart Forholdene peger i Retning af, at Spørgsmaalet om Isbrydernes Klargøring og Udsendelse kan blive aktuelt.

#### NORDSØEJLADSEN OG FAREBESTEMMELSERNE

Efter Krigsudbrudet i 1939 indførtes meget skarpe Regler for danske Skibes Redningsudrustning — Bestemmelser om Flaader, Bøjer o.s.v. — under Hensyn til den tilstedeværende Minefare. Disse særlige Regler bestaar endnu for Besejling af Nordsøen, men er ophævet for Kattegat og Østersøen.

Fra engelsk og hollandsk Side har man anlagt en anden Vurdering, idet Skibe fra disse Lande ikke længere er undergivet Krigtidens skarpe Krav under Besejling af Nordsøen, men derimod ved Besejling af Kattegat og Østersøen.

For danske Skibe gælder desuden i Nordsøfart vedvarende et Beredskabsstillæg paa 140 pCt., i Kattegat og Østersøen derimod kun paa 60 pCt.

Skibstilsynets særlige Udvalg, hvis Formand er Overskibsinspektør, Kaptajn Grue, har for kort Tid siden taget Spørgsmaalet op og har nu indgivet en Indstilling til Handelsministeriet om, at langt de fleste og de væsentlige af de skærpede Regler angaaende Redningsudstyr ophæves for danske Skibe i Vesterhavsfart.

Der ventes herefter i nær Fremtid udstedt en Bekendtgørelse i Overensstemmelse med Indstillingen.

#### s.s. AXEL CARL SØSAT

Den 29. November kunde Helsingør Skibsværft sætte et nyt Lastdampskib til Dampskibs-Selskabet Hejmdal, Rederiet Martin Carl, København. Dette Skib er Rederiets første Nybygning efter Krigen.

Til Stede ved Afløbningen var Rederiets Direktion, Skibsreder Hans P. Carl og Skibsreder Jørgen Carl, begge med Fruer samt Medlemmer af Selskabets Bestyrelse, Konsul, Grosserer Erik Andersen, Kommandørkaptajn Bonde, Direktør Ove H. Haugsted og Hofjægermester F. von Lüttichau, alle med Fruer, samt Medlemmer af Skibsværftets Direktion og Bestyrelse.

Skibet blev døbt af Fru Direktør Ove H. Haugsted og fik Navnet *Axel Carl*. Dets Lastevne er ca. 3400 Tons d.v. og dets Hovedmaskineri bestaar af en Helsingør Turbo Compound Dampmaskine Type h. 9,5 med Spildedampturbine, der faar Damp fra to oliefyrede Vandrørskedler. Farten bliver 12 Knob paa fuld Last.

#### NYT DRAGØR-REDERI

Det nystartede Dragør-Rederi: Rederiaktieselskabet Dragør, har af Firmaet Asmussens Efterfølger købt s.s. *Dagny*, der bliver det første større Skib, der faar Hjemsted i den tidligere saa blomstrende Søfartsby. s.s. *Dagny* er bygget i Helsingør i 1895 til Sveabolaget som kombineret Last- og Passagerskib. Det blev for fire Aar siden købt af Rederiet Hardsyssel i Lemvig, der senere solgte det til Asmussens Eftf.

*Dagny* laster 600 Tons og kan løbe 9 Knob. Det skal overtages til Januar.

#### DROGDEN FYR PAASEJLET

Drogden Fyr blev den 2. December tidligt om Morgenen i klart Vejr paasejlet med fuld Fart af en stor amerikansk Victory-Damper *Globe Island Victory* af Baltimore paa Vej til Gdynia med en Ladning Heste og Levnedsmidler fra UNRRA. Fyret blev skubbet 1 à 2 Meter hen over Havbunden og samtidig drejet saaledes, at de forskellige Fyrvinkler viser forkert. Den materielle Skade er meget betydelig, men ingen Mennesker kom til Skade. Fyret maa foreløbig holdes slukket for ikke at vildlede Skibsfarten.

## Ugens Fragtberetning.

Den amerikanske Minearbejderstrejke præger i en meget betydelig Grad Forholdene paa Fragtmarkedet. En New York Rapport siger saaledes »large number American ships thrown out of employment, market flooded December tonnage«, og det er derfor forstaaelig, at Raterne i Særdeleshed i transatlantisk Fart har maattet give efter. Lige før Strejkens Udbrud sluttedes Liberty Tonnage Hampton Roads til Antwerpen til omkring \$11.50 for Kul; i den forløbne Uge er sluttet 4 à 5 Liberty Baade for Antracit fra Philadelphia til Antwerpen, de første Baade blev gjort til \$8.15, men senere har Befragterne faaet Tonnage til \$8, og Dagens Notering lyder kun paa \$7.75. Ogsaa i de andre transatlantiske Trades er Ratetendensen svagere. Flere norske Baade er saaledes sluttede for Malm fra New Foundland til UK. til 30/-, for Sulphur Golfen/Antwerpen sluttedes den 27. Nov. til \$11.50, men allerede Dagen efter sluttedes lignende Baad til \$10.50. Iøvrigt har UNRRA taget yderligere Tonnage for Korn fra Northern Range til Vestitalien, men der opgives ingen Rate, hvorimod et større Antal engelske Baade er sluttet fra Canada eller Northern Range til UK. til »full Ministry-rate«.

Fra River Plate er der gjort nogen Forretning, men ogsaa paa dette Marked er der flere Skibe end Ladninger. Et dansk Motorskib sluttedes for schweizisk Regning fra Bahia Blanca til Antwerpen eller Rotterdam til \$17, Option Genualsning til \$17.75. I Øjeblikket er der kun ringe Efterspørgsel efter yderligere Tonnage, da Afskiberne har Vanskeligheder med Exportlicenserne.

Fra Pacifikkysten har der været noget større Aktivitet. Nordpacific har saaledes taget 2 Dampere for Petroleumscoke til \$17 paa fio. Basis, Option Marseille til 75 Cts. mere, og der kan placeres yderligere Tonnage for lignende Forretning. Fra Vancouver er sluttet Tonnage for Korn til \$2 under WSA. Raten, og for Lumber og Korn er der betalt fra 6 berths

Puget Sound til Antwerpen eller Rotterdam \$19 paa fio. Basis. Transpacific er sluttet Tonnage for Props til Taku Bar til \$19 per Ton dw. cargo, og der noteres flere Laster Lumber til saavel Australien som til Sydafrika. Fra British Columbia til 4 Havne Sydafrika noteres saaledes \$165.000 Lumpsum for ca 470.000 Cbft. bale Baad, og til 2 Havne Australien indikeres 35 Cts. per balefod.

Markederne fra Østen og Australien er stadig uden større Interesse for Tramptonnage. Fra Indien søges Tonnage for Malm til UK. og USNH. til uforandrede Rater. Kul fra Calcutta til Singapore er sluttet til 45/-. Der er sluttet yderligere Tonnage for Kul fra Sydafrika til Buenos Aires og Near East Destinationer til uforandrede Rater, ligesom en engelsk Baad sluttedes for Salt fra Port Said til Japan til 65/-, og en anden fik 55/- Port Said/Rangoon.

Forholdene paa de europæiske Markeder er uden større Ændringer. Fra Middelhavet og Marokko er Raterne jævnt hævede, og der gøres mange Forretninger. Dansk 6800 Tonner sluttedes Casablanca/Hamburg til 35/-, Casablanca/Cape Town sluttedes til 37/6d., Casablanca/Bordeaux/Dunkirk range sluttedes til 27/6d. Fra Østersøen er sluttet et betydeligt Antal engelske Skibe for Trælast og Props til Timber Control's Rater. Flere danske Skibe er sluttede for Malm fra Gäfle til Middlesbro til 33/-. I Kul- og Koksarten fra England/Emden og Polen til Danmark mærkes ingen Ændringer.

Der er stadig stærk Efterspørgsel efter Tonnage paa Timecharterbasis, og Kulstrejken i Amerika har medført at de forskellige Statsmyndigheder har frigivet en Del Tonnage. Ugens mest bemærkelsesværdige Forretninger er utvivlsomt Afslutningen af dansk 7000 Ts. Motorskib for en Far East Round til \$6.75, Levering og Tilbagelevering UK/Cont. For engelsk Regning bemærkes en lang Række Slutninger af større Dampere. Raterne ligger mellem 19/- og 20/-, afhængig af Kvalitet for 3—4 Maaneders Fart.

### SVERIGES HANDELSFLAADE

I Oktober Maaned 1946 blev der paa svenske Værfter bygget 5 Motorskibe paa ialt 7484 Br. Tons til Sveriges Handelsflaade, medens 1 Dampskib paa 276 Br. Tons og 3 Motorskibe paa ialt 1386 Br. Tons blev købt i Udlandet. 1 Sejlskib paa 138 Br. Tons er forandret til Motorskib.

Afgangen i Oktober Maaned beløb sig til 2 Dampskibe paa ialt 1847 Br. Tons solgt til Udlandet, 2 Motorskibe paa ialt 17.953 Br. Tons solgt til Udlandet og 8 Sejlskibe paa ialt 981 Br. Tons, hvoraf 3 forliste.

Ialt formindskedes den svenske Handelsflaade saaledes i Oktober i Aar med 2 Skibe med tilsammen 11.497 Br. Tons, 9204 Netto Tons, saaledes at Flaaden ved Udgangen af Maaneden bestod af 670 Dampskibe paa tilsammen 561.946 Br. Tons, 609 Motorskibe med tilsammen 1.052.373 Br. Tons, 779 Motorsejlere med 76.958 Br. Tons og 1 Sejlskib paa 34 Br. Tons eller ialt 2059 Skibe paa ialt 1.691.311 Br. Tons.

Som et Kuriosum kan nævnes, at de ældste Skibe i den svenske Skibsliste er bygget i Danmark. Det drejer sig om Motorsejleren *Lisa* af Bromösund, der er bygget i Troense saa langt tilbage som i 1799, og som endnu stolt sejler Vandet tyndt i Venern. Gamle *Lisa*, der laster 130 Tons d.w., har ført en meget omskiftelig Tilværelse i sit lange Liv. Den har sejlet paa Grønland og Amerika under dansk Flag. Senere blev den solgt sydover og gik en Tid i Slavetraden mellem Afrika og Sydamerika, for tilsidst at ende i Sverige.

Det andet Skib er Motorsejleren *Laura* af Väners-

borg, der er bygget i Danmark i Aaret 1811. I Kahytten agter hænger der et gammelt, himmelblaat Stykke Tøj med følgende Inskription, der trofast har fulgt Skibet paa dets 135 Aar lange Bane: Gud med *Laura* følge over Havets Bølge.

### AMERIKANSKE SKIBE TIL NORGE

Den norske Stat har, efter hvad der meddeles, faaet tildelt yderligere 8 C. I. A. Skibe af U. S. Maritime Commission udover de 14, der tidligere har været omtalt. Det drejer sig om følgende Skibe: *Cape Fear* bygget 1943, *Cape Pembroke* bygget 1944, *Cape Florida* bygget 1943, *Cape Trafalgar* bygget 1944, *Cape Faro* bygget 1944, *Cape Spencer* bygget 1942, *Cape Lopez* bygget 1944 og *Cape San Antonio* bygget 1943.

Skibene er tildelt følgende Rederier af det norske Handelsdepartement: I. M. Skaugen, Oslo, Helmer Staubo & Co., Oslo, Jacob Kjøde A/S, Bergen, Lorentzens Rederi Co., Oslo, Den Norske Amerikalinie A/S, Oslo, Leif Høegh & Co., Oslo, Christian Haaland, Haugesund, Det Bergenske Dampskibsselskab, Bergen.

Der vil senere blive truffet Bestemmelse om, hvilke af disse Skibe hvert enkelt Rederi vil faa overdraget.

### s.s. CORSAIR

J. P. Morgans tidligere Lystyacht *Corsair*, som det i 1930 kostede den nette Sum af 2 Mill. Dollars at bygge, og som blev overdraget det britiske Admiralitet i Maj 1940, er nu ved at blive ombygget til Luksuspassagerskib ved Todd Shipyards Corporations Brooklyn Afdeling efter en femaarig Tjeneste som Eskorteskib for Konvojere.

Skibet blev som nævnt bygget i 1930 ved Bath Iron Works, Bath, Me. og er paa 2181 Br. Tons, Længde 343', Bredde 42' og Dybgaaende 18'. Det er udstyret med et turbo-elektrisk, dobbeltskruet Hovedmaskineri og kan løbe 18 Knob.

s.s. *Corsair*, der nu tilhører The Skinner and Eddy Corporation of Seattle, der ejer The Alaska Steamship Corporation, bliver bygget om, saa det kan medføre mellem 85—90 Passagerer med en Besætning paa 80 Mand og skal derpaa anvendes til Luksus-turistrejser i Stillehavet.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Dødsfald

Mangeaarig Medarbejder i Skibsmæglerfirmaet Heckscher & Søns Esfl., Befragter *I. C. Jacobsen*, er afgang ved Døden efter længere Tids Sygdom. Befragter *Jacobsen*, der fyldte 50 Aar i Foraaret, havde i 35 Aar været ansat i Firmaet, hvor han havde faaet sin Shipping-Uddannelse og senere virkede som Befragter.

### Trafikken paa Københavns Havn

Københavns Havn har i Oktober Maaned været anlobet af ialt 1721 Skibe paa tilsammen 472.503 Netto Reg. Tons. Til Sammenligning kan anføres, at Tonnagen i September var 560.099 Tons. Fra indenrigske Havne ankom 1227 Skibe paa ialt 201.395 Tons og fra udenrigske Havne 494 Skibe paa 271.108 Tons. Forrest laa som sædvanlig danske Skibe med 361,359 Tons, derefter fulgte Sverige med 31.059 Tons, Norge med 24.267 Tons, Amerika med 17.236 Tons, England med 14.842 Tons og Finland med 12.015 Tons.

### Dansk Guldmedalje til Radar's Opfinder

Akademiet for de tekniske Videnskaber har for 1946 tildelt Valdemar Poulsen-Guldmedaljen til to kendte Radioteknikere, Sir Robert Watson-Watt i England og Dr. E. F. W. Alexanderson i U.S.A. Sir Robert Watson-Watt er særlig kendt for sin ledende videnskabelige Indsats for Opfindelsen og Brugen af »Radar«.

## FRA SØRETTERNE

### Paasejlingen af »Thor«

I Svendborg har der været Søforhør i Anledning af Paasejlingen af Svitzers Ponton *Thor* ved Hesslø. Kaptajn Ovesen, *Thor*, forklarede, at han selv havde haft Vagten ombord og var lige gaaet ned for at udskifte Elementet i sin Lommelygte, da Skibet Kl. 1.30 ramtes i Styrbords Side lige ved Fyrbøderens Kahyt, der blev ødelagt, hvorved Fyrbøderen blev spærret inde, men ved et Under slap uskadt. Da Kaptajnen kom op paa Dækket, var det ukendte Fartøj i Færd med at manøvrere sig fri, og uden at ønse Signalerne, der uafbrudt blev afgivet med *Thor's* Dampfløjte, fortsatte det sin Sejlads. Man kunde konstatere, at det drejede sig om et moderne Motorskib. Vejret var temmelig haardt, men Sigbarheden var god. Man tilkaldte Hjælp fra *Svava*, der laa i Nærheden, og Skaden blev tætnet med Madrasser, hvorefter *Thor* blev bugseret ind til Kalundborg den næste Dag. Saavel før som efter Paasejlingen var det konstateret, at *Thor's* Ankerlanterne brændte klart.

Kaptajn Søderberg fra *Svava* oplyste, at man laa for Anker med Pontonerne *Thor* og *Odin* ved Vraget af Motorskibet *Lopra*. *Thor's* Position var ca. 750 Meter Øst for Tvangsrutens Grænse. Det var meget almindeligt, at Skibene »skar et Hjørne af Ruten« paa dette Sted.

### m.s. Siri

I Anledning af, at Motorskibet *Siri* af Svendborg for godt tre Uger siden i en strøgen Minerende i Kielersfjorden Nordnordvest for Kiel Fyr blev minesprængt og saa haardt beskadiget, at Skibet maatte slæbes til Kiel, blev der forleden Dag afholdt Søforhør i Svendborg. *Siri's* Bedstemand, Carl Christiansen, afgav følgende Forklaring, der er i nøje Overensstemmelse med den Forklaring, som Kaptajn Henning fra Skonnerten *Randi* af Vejle afgav samtidig.

Da *Siri* var ramt ved Mineeksplosionen, og der var opstaaet en mindre Brand ombord, gik Besætningen med Undtagelse af Kaptajn Pilegaard over i *Randi*, der havde sejlet lidt forude. Da der imidlertid skete en ny mindre Eksplosion ombord paa *Siri*, gik ogsaa Kaptajnen fra Borde, mens *Siri* var paa Slæb efter *Randi*. Mens *Randi's* Styrmand og *Siri's* Kaptajn befandt sig i en Jolle umiddelbart agter for *Randi*, kom en tysk Bugserbaad *Phönix* til, og med sit kraftige Bovvand forarsagede denne saa kraftig en Søgang, at Slæbetrossen mellem de to danske Fartøjer sprængtes. Inden de to i Jollen kunde komme ombord i *Siri* for at gøre Trossen fast, var Tyskerne ombord og var begyndt at slæbe med Skibet. Jollen var da kun en Meter fra *Siri*, men Tyskerne ignorerede alle Protester, de sejlede ind til Inderfjorden med *Siri* som Prise og krævede senere Bjergeløn.

Begge de danske Sømand betegner Tyskernes Opførsel som rent og skært Sørøveri. *Siri's* Kaptajn, der i Øjeblikket er sygemeldt, vil senere afgive Forklaring. Begge de danske Skibe er ankommet til Svendborg Havn for Reparation.

## PERSONALIA

### 85 Aar

Den 7. December fylder tidligere Fører i De Danske Statsbaner, Kaptajn *Chr. K. Holstøe*, 85 Aar.

### 70 Aar

Tidligere Fører i D.F.D.S., Kaptajn *P. C. Jacobsen*, fylder den 11. December 70 Aar. Kaptajn Jacobsen, der pensioneredes 1940, havde i en lang Aarrække været Fører i Ruten Parkeston—Esbjerg og er bosiddende i Esbjerg.

### 50 Aar

Fører i J. Lauritzens Rederi, Kaptajn *F. A. W. Clausen*, fylder den 6. December 50 Aar. Kaptajn Clausen er Fører af *S.S. Lillian*.

## Positionsliste pr. 3. Decbr. 1946

### Dania

*Cyrl* forv. afg. Aarhus 5.12. til Spanien. — *Danklint* afg. Kalundborg 1.12. til Dublin. — *Tovetil* forv. ank. Velsen. 5.12.

### Dannebrog

*Dansborg* afg. Buenos Aires 28.11. til Danmark. — *Ellensborg* ank. Aalborg 1.12. laster for Leixoes. — *Frederiksborg* ank. Frederikshavn 17.9. Dok. Derefter Aarhus/Centa. — *Lilleborg* ank. Pernis 1.12., derefter Emden/Danmark. — *Nordborg* ank. Santander 29.11. laster Cardiff. — *Silkeborg* pass. Ushant 28.11. til Leixoes derefter Safi/Danmark. — *Skodsborg* ank. Kirkcaldy 29.11., derefter Grangemouth/Aalborg og Mariager. — *Soborg* ank. Skive 1.12. laster derefter i Aalborg for Lissabon. — *Taarborg* pass. Cape Finisterre 2.12. til Nørresundby. — *Uranienborg* ank. Helsingør 31.8. Dok. — *Ørneborg* pass. Ushant 1.12. til Lissabon.

### De forenede Kullimportører

*Cimbria* afg. Kotka 10.12. — *Concordia* ank. Gävle 8.12. — *Dania* afg. Fredericia 7.12. — *Hafnia* afg. Aalborg 7.12. — *Scandia* afg. Horsens 7.12.

### Det Dansk-Franske D/S

*Blekinge* afg. Luleå 27.11. — *Bornholm* afg. Kbhvn. 14.11. til Dakar. — *Halland* afg. Bullimore 29.11. — *Skaane* reparerer Svendborg. — *Slesvig* ank. Nørresundby 30.11.

## SKIBSSKRUER

af

**Bronce, Staal og Støbejern**

## SV. DYHR

Øresundsvej 140

København S

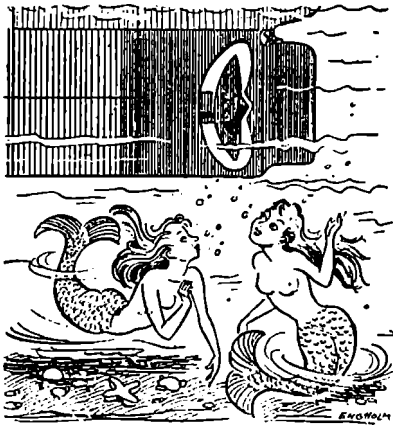
Telefon: C. 8901

## S. A. THE ENGINEERING CO.

### Skibsreparationer

10, Rue des Indes  
Telegr.Adr.: Engineering

ANTWERPEN  
Tlf. 359 90 & 342 07



— Ren i Bunden,  
— Ja, men den er ogsaa malet med  
HEMPEL's Bundfarver.

### Det Danske Kulkompagni

*Ivan Kondrup* afg. Kbhvn. 3.12. — *Wm. Th. Mulling* ank. Kalundborg 2.12.

### D. D. P. A.

*Christian Holm* forv. afg. Kbhvn. 5.12. til Kalundborg, derefter England. — *Esso Nyborg* forv. ank. Nyborg 7.12. — *Scandia* reparerer North Shields.

### D. F. D. S.

*Alabama* afg. Bahia 15.11. via St. Vincent for Bunkers og Madeira til Kbhvn. Afg. St. Vincent 26.11. Ank. Madeira forv. 3.12. — *Alexandra* i Esbjerg-Grimshy Ruten. Fra Esbjerg hver Fredag. Fra Grimshy hver Tirsdag. — *Argentina* afg. Victoria 25.11. via Las Palmas for Oliefyldning til Kbhvn., ank. Las Palmas forv. 7.12. — *Bergenhus* afg. Aarhus 30.11. til London. — *Bolivia* ank Philadelphia 1.12., derfra til Chester og New York/Oslo/Kbhvn. — *Brasilien* ank. Kbhvn. 29.11., fra Kbhvn. ca. 7.12. til London/Kbhvn. — *California* afg. Sao Francisco 29.11. via Las Palmas til Kbhvn. — *Delaware* ank. Kbhvn. 30.11. — *Dronning Alexandrine* ank. Kbhvn. 29.11., afgaar 6.12. til Thorshavn-Reykjavik. — *Egholm* afg. Huelva 26.11. til Kbhvn., ventes her ca. 6.12. — *Florida* afg. Haifa 2.12. til Tel-Aviv/Jaffa for at laste til Antwerpen og Kbhvn. — *Garonne* ank. Oslo 30.11., derfra ca. 3.12. via Fjordplads til Kbhvn. — *Halfdan* ank. Odense 2.12., derfra ca. 4.12. til Aarhus-Antwerpen-Danmark. — *Harald* ank. Kbhvn. 23.11., fra Kbhvn. ca. 7.12. til Hobro-Antwerpen-Newport-Liverpool-Kbhvn. — *Hebe* ank. Haderslev 1.12., derfra ca. 3.12. til Rotterdam/Havre/Antwerpen/Rotterdam-Kbhvn. — *Hindsholm* afg. Genua 2.12. til Spezia, Neapel og Sicilien. — *Hjortholm* afg. Kbhvn. 28.11. til Antwerpen og Middelhavet. — *Hroar* afg. Kbhvn. 3.12., fra Odense 5.12., fra Aarhus 6.12., fra Aalborg 7.12. til Hull. — *Ivar* afg. Horsens 30.11. til Antwerpen-Esbjerg/Aalborg/Randers/Aarhus/Odense/Kbhvn. — *J. C. Jacobsen* ank. Kbhvn. 30.11., fra Kbhvn. ca. 3.12. til Korsør, Kolding og Horsens. — *Jolantha* i Fart Kbhvn.-Vestnorge-Kbhvn., afg. Aalesund 2.12. for nordgaende, fra Trondhjem ca. 3.12. for sydgaende. — *Katholm* ank. Randers 30.11., derfra til Aalborg. — *Kentucky* afg. Lissabon 28.11. til Newport/Manchester/Liverpool-Kbhvn./Aalborg. — *Knud* ank. Aalborg 3.12., derfra ca. 5.12. til Skive-Antwerpen-Danmark. — *Louisiana* ank. Buenos Aires 30.11., skal derefter laste Brasilien/Danmark. — *Maine* afg. Alexandria 2.12. til Port Said, derfra ca. 5.-6.12. til Palæstina, Beirut, Cypren, Mersin og Palæstina. — *Margrethe* ank. Kbhvn. 2.12., afg. forv. 7.12. til London. — *Marocco* afg. Malaga 2.12. til Huelva, Lissabon, Leixoes og Kbhvn. — *Paraguay* ank. Kbhvn. 30.11., herfra 3.12. via Reykjavik til New York. — *Skjold* afg. London 2.12. via Grimshy til Kbhvn. — *Svanholm* ank. London 25.11., derfra ca. 4.12. til Kbhvn. — *Taarholm* forv. ank. til Barry 3.12., derfra ca. 3.12. til

Manchester-Kbhvn./Aarhus. — *Texas* ank. Hobro 1.12., derfra ca. 7.12. til Aalborg, Antwerpen, Lissabon og Levanten. — *Thyra* ank. London 29.11., derfra ca. 5.12. til Køge/Kbhvn. — *Tomsk* ank. Algier 2.12., derfra til Tunis og Marseille. — *Trondhjem* afg. Masnedund 30.11. til London. — *Tula* ank. Aarhus 1.12., derfra ca. 3.12. til Skive/Aalborg-Antwerpen-Danmark. — *Tunis* ank. Lissabon 2.12., derfra til Antwerpen og Kbhvn. — *Uruguay* afg. New York 27.11. til Oslo, Kbhvn. — *Virginia* ank. Kbhvn. 18.11., herfra ca. 4.12. til Odense, derefter London/Kbhvn.

### Jutlandia

*Jens Toft* paa Vej til Kbhvn. — *Karen Toft* ligger i nordtysk Havn, derefter Danmark.

### J. Lauritzen

*Indian Reefer* afg. Santos ca. 2.-3.12. til Halifax. — *Argentinean Reefer* afg. Antwerp 28.11. til New York. — *Egyptian Reefer* reparerer Aalborg. — *African Reefer* reparerer Aalborg. — *Karla Dan* ank. New York 25.11., derefter til Chile. — *Lotta Dan* afg. Bahia de Carques 30.11. til New York. — *Laila Dan* ank. Valparaiso 27.11., derefter New York. — *Jutta Dan* passeret Panamakanalen len 24.11. paa Vej til New York. — *Selma Dan* afg. Havana 30.11. til New York. — *Randa* afg. Paita ca. 27.11. til New York. — *Linda Dan* passeret Panamakanalen 28.11. paa Vej til New York. — *Ulla* afg. Nakskov ca. 4.12., derefter Vejle/Kbhvn. — *Laura Dan* reparerer Svendborg. — *Maria Dan* afg. Aalborg 30.11. til Wismar. — *Jelva Lau* passeret Trelleborgred 2.12. paa Vej til Rochester. — *Lillian* ank. Kolka 29.11., derefter Helsingfors/Bristol. — *Anna Lau* afg. Mariager ca. 3.12. til Polen. — *Inger Lau* afg. Esbjerg ca. 5.12. til Dieppe. — *Nerma Lau* passeret Finisterre 30.11. paa Vej til Dublin. — *Katja Lau* afg. Polen 2.12. til Mariager. — *Hedda Lau* ank. Aalborg Værft 2.12. — *Nancy Lau* passeret Dover 29.11. paa Vej til Valencia. — *Ninna Lau* ank. Ymuiden 1.12., derefter til Antwerpen/Esbjerg.

### Motortramp

*Stensby* forv. ank. Aalborg/Nørresundby 5.12., derefter Frederikshavn og Esbjerg. — *Tureby* afg. fra New York 2.12. til Frankrig. — *Vedby* forv. ank. Cherbourg 5.12., forv. afg. til New York ca. 15.12., forv. ank. New York ca. 28.12.

### Myren

*Asbjorn* ank. Aarhus 30.11. — *Astrid* afg. Leningrad 26.11. — *Birthe* afg. Leningrad 2.12. — *Chr. Sass* ank. Kbhvn. 24.11. — *Clara* ank. Svendborg 30.11. — *Stal* afg. Amsterdam 1.12.

### Norden

*Norden* afg. Port Said 2.12. til Aden. — *Nordfarer* ank. Hampton Roads 2.12. — *Nordkap* afg. Buenos Aires 16.11. til Danmark. — *Nordkyn* afg. Las Palmas 3.12. til La Plata. — *Nordpol* reparerer Nakskov.

### Orient

*Astoria* ank. Emden 29.11. — *Westralia* afg. New York 30.11.

### Pacific

*Paris* afg. Kalundborg 4.12. til Emden.

### Vendila

*E. M. Dalgas* reparerer Frederikshavn. — *P. N. Dam* reparerer Helsingør. — *Svend Pii* ank. Emden 1.12.

### Ø. K.

*Annam* ank. Oslo 29.11. — *Asia* afgik Shanghai 1.12. til Rotterdam. — *Bintang* afgik Hamburg 2.12. til Rotterdam. — *Erria* ankom Portland 28.11. — *Falstria* ankom New York 27.11. — *Fionia* afgik Penang 27.11. til Colombo. — *India* ankom Santos 23.11. — *Java* afgik Iloilo 10.11. til Vancouver. — *Jutlandia* ankom Gdynia 30.11. — *Kina* ankom Barcelona 1.12. — *Korea* afgik San Francisco 25.11. til Shanghai. — *Lalandia* pass. Cape Leeuwin 27.11. til Aden. — *Malacca* pass. Sabang 29.11. til Singapore. — *Manchuria* ankom København 27.11. — *Meonia* afgik Singapore 1.12. til Bangkok. — *Mongolia* ankom Port Swettenham 27.11. — *Norden* afgik Port Said 2.12. til Aden. — *Selandia* pass. Gavdo 2.12. til Port Said.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. B. BGGÉ

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K

Abonnement

Udlandet Kr. 24,00 pr. Aar

Redaktør:

KAY JUNGENSEN

Telefon \*Central 17030

samt paa alle Postkontorer

# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

NYBYGNINGER

## Aalborg Værft A/S

SKIBS- MASKIN- OG  
KEDELREPARATION

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

# SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY  
HYRE-&EFFEKTORSIKRING  
STRIKEFORSIKRING

Amaliegade 33  
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

# PENSIONS FORSIKRINGS ANSTALTEN A/S



HAMMERENSGADE 6  
KØBENHAVN K. - C. 7809

## AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

## SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

## DANSKE LLOYD

Holmens Kanal 42

## NORDHAVNS-VÆRFTET A/S

KØBENHAVN

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

## MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K  
Telefon: 9246

Telegramadr.:  
MONTANAKUL

DAMPSKIBSSELSKABET

## PACIFIC A/S

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH  
Korresponderende Reder

# CHR. SALVESEN & Co.

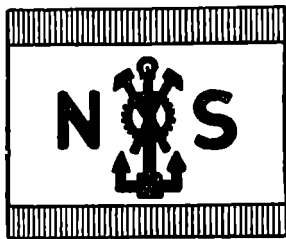
ETABLERET 1846

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. LEITH. GRANTON.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



## NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV • DANMARK  
NYBYGNINGER  
OG  
REPARATIONER

Beddinger for Skibe Indtil 520' Længde  
Flydedok » » » 14500 Tons D.W.  
Ophalerbedding » » 800 » »  
Telegram-Adr.: »SKIBSVÆRFT«. Telefon: STAT 3.

KELVIN



HUGHES

Associated in the production and  
servicing of the world's finest  
nautical instruments.

KELVIN BOTTOMLEY & BAIRD LTD. • HENRY HUGHES & SON LTD.  
Associated as

**MARINE INSTRUMENTS  
LIMITED**

Overseas Dept. 107 FENCHURCH STREET • LONDON • E.C.3

AKTIESELSKABET

## BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN- OG SKIBSBYGGERI  
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK  
REFSHALEØEN STRANDGADE 4

STØBERI OG STAALVÆRK  
TEGLHOLMEN

REPARATION OG  
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER  
INDTIL 13.600 T.  
3 OPHALINGSBEDDINGER

DIESELMOTORER  
FRA 10-3000 HK. PR. CYLINDER

# B&W

## Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

By:		Telegramadresse:
Aarhus	Aarhus Stevedore Compagni Direktør L. Mikkelsen	'abore
Nyborg	Foreningens Formand Mammen & Drescher Direktør Math. Møller	Spedition
København	Næstformand og Kasserer Hans Brandt Medlem af Bestyrelsen	
Aalborg	Stevedorekompagniet	Dispatch
Aarhus	Hassing & Drescher	
Esbjerg	Stevedore-Kompagniet A/S	Stevedore
Frederikshavn	Einar Sørensen	
Holbæk	S. J. Sørensen	
Horsens	Søren Andersen	Stovedoring
Kallundborg	Jørgen Schultz	Schultz
Korsør	Arbejdsgivernes Stevedor-Kontor	
København	Holger Jørgensen	Oldstevedore
—	Skjold Andersen	
—	Københavns Stevedore Comp.	
—	Julius Nielsen's Stevedoreforret- ning A/S	
Nakskov	Halfdan Rasmussen	Andrea
Nyborg	Henrik Baaballe	Baaballe
N. Sundby	Henry Petersen	
Odense	Simonsen og Møller	
Randers	S. Christoffersen & Co.	
Vejle	Vejle Stevedoreforretning v. Kaptajn Thygesen	

## DANSKE HAVNE

## KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Langellniekajen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværker 6,9 m, i Gasværkshavnen 8,2 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Teglsøen 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, 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. 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 Dykkrunderøgelse, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Lempling af Ladning, for at skifte Mandskab, landsømte 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. Lodsavgang betales efter Skibets Brutto-Tonnage. Dybsgængende og den Distanc, der lodes og er meget moderat. Der er Sommer- og Vintertakst.

Losning og Ladning. I Frihavnen besæres Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet). Toldhavnen. Tordokke for Skibe op til ca. 158 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 13.600 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatorer og pneumatisk Kornlossapparat, 3 flydende Kraner til Loft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Loft af 75 Tons (Orlogsværft), 7 faste Kraner til Loft indtil 25 Tons samt 2 private, faste Kraner (Burmeister & Wain) til Loft indtil 100 Tons.

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

## ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande: I det 200 m brede uddybede Løb over Graadybsbarren er der i fuld Bredde 7,5 m og i Fyrlinien 8,0 m, i Dokhavnen 0,0 m og paa Sluse-tærskelen 5,6 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,6—8,8 m, i Fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,6 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Fløjtetønder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodsavgang. Lods-penge efter Dybtgængende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. — Ballast- og Vandaafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Netto-drægtighed. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m<sup>3</sup>. — Losning og Lastning: Losning og Lastning besæres af henværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeportoner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen, Specielle Bassiner for Hyttelade. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for Fartøjer paa indtil 500 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

## HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. Havnepenge (pr. N.R.T.) er for udenbys, maskindrevne Fartøjer: 25 Øre for Indg. og 25 Øre for Udg., for alle andre udenbys Fartøjer: 20 Øre for Indg. og 20 Øre for Udg. Reducerede Afgifter for reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere samt proviantorene Skibe er fri. Lods og ved Havnen og i Fyrskibet »Lappegrunde. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastpenge: 4 Øre pr. N.R.T., Ballast ca. 6 Kr. pr. m<sup>3</sup>. Vand: i Havnen 1,75 à 2,00 Kr., paa Reden 4,00, alt pr. m<sup>3</sup>. Losning og Lastning til faste Takster. 2 af Svitzers Bjergningsdampere er stationeret i Havnen, 3 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkranter. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhuse. Moderne Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt, 3 Tordokker indtil 115 m Længde. Kraner til 80 T. Løfteevne.

## FAABORG

Indsejllingsløbet 6,3 m. I Yderhavnen 6,3 m, i Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 30 Øre for Indg., 30 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodsavgang. Vand: Dampskibe u. 800 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 8 Tons i Inderhavnen. Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. ved Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

## NYBORG

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

## FREDERIKSHAVN

Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 m; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 m. Havnepenge pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sejlfartøjer, reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodsstakster af 1911. Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 60 à 100 Øre pr. m<sup>3</sup>. Losning og Ladning foretages af Private efter faste Takster. Kran loftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Tordokker indtil 95,7 Meters Længde, 2 Flydedokker med indtil 3900 Tons Bæreevne. Kran loftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder foresindes.

## RUDKJØBING

Indsejllingsløbet Nord for Havnen 5 m. Syd fra 8,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg.: Fartøjer forsynet med Maskinkraft over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 30 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 12 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lodsavgang uden ved Bugsering (se Lods.). Bugsering faste billige Takster. Vand til Skibsbrug 3 Øre pr. R.-T., til Maskinbrug 2,50 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slinger benyttes. Losnings- og Lastningsomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibsmædle, Ophalingsbedding til Skibe indtil 375 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

## DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB



# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 49

FREDAG 13. DECEMBER 1946

53. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### ORDENSDEKORATIONER

Under 29. November 1946 er det allernaadigst til-ladt adm. Direktør for Det forenede Dampskibs-Selskab *J. A. Korbjerg*, København, K<sup>2</sup> af D. og Dbmd., at anlægge og bære Kommandørkorset af den norske St. Olavs Orden, samt Kommandørkorset af den belgiske Leopolds Orden.

### DE NYE SØMANDSHJEM

I et Referat for nylig af Aarsmødet i »Foreningen for skandinaviske Sømandshjem i fremmede Havne« omtales ogsaa Planerne om Genopbygning af de ødelagte Bygninger og ganske særlig det projekterede »Sømands-Institut« i Antwerpen. I en Henvendelse til en Række interesserede Personer og Institutioner omtales disse Planer, og det oplyses, at der oprettes en midlertidig Virksomhed i en lejet Ejendom, mens Byggeriet staar paa. Derefter hedder det:

»Bekostningen ved Rejsningen af det store, nye Hjem vil for Danmarks Vedkommende beløbe sig til mindst 550.000 Kr., hvortil kommer Reparationer af andre Sømandshjem. Af det her fremførte vil fremgaa, at Foreningen trænger meget haardt til Penge for paa lige Fod med de to andre Afdelinger at deltage i dette for Søfolkene uundværlige Genrejningsarbejde. Søfolkenes Indsats i den sidste Krig taler for sig selv, og vi mener, at denne Sag har Bud til saa at sige alle i Danmark. Vi lægger Vægt paa, at der vises denne Sag almen Interesse, og vil være taknemmelig for et Bidrag fra Dem. Bidrag vil kunne indbetales paa Afdelingens Girokonto Nr. 62.524 eller sendes til Afdelingens Kasserer, Direktør, Orlogskaptajn H. Kiær, Kvæsthusgade 1.«

Henvendelsen er undertegnet af Afdelingens Formand, Viceadmiral, Hs. kgl. Højhed Prins Axel, og af Sekretæren, Kommandørkaptajn F. C. Pontoppidan, og medunderskrevet af de øvrige Bestyrelsesmedlemmer, Skibsreder E. Hahn-Petersen, Orlogskaptajn, Direktør H. Kiær, Købmand Axel B. Lange og Direktør E. Møgaard.

### AFVIKLING AF KRIGSTIDENS SÆRLIGE SIKKERHEDS-FORANSTALTNINGER

Ved Krigens Begyndelse iværksattes paa Grundlag af Erfaringer fra den første Verdenskrig og efter Forslag af de Søfarende en Række Foranstaltninger, der havde til Formaal at sikre Skibene og give Skibsbesætningerne den størst mulige Chance for at redde Livet, hvis Skibet forliste som Følge af Krigsbegivenheder.

Der blev saaledes stillet Krav om 3 Mand paa hver Vagt og Udkig ved særlig Udkigsmand Dag og Nat, samt Indførelse af særlige Redningsflaader m. v. i alle Skibe.

Med Krigens Afslutning ændredes Forholdene væsentligt, idet Risiko for Torpederinger og Luftangreb bortfaldt, og samtidig kunde Oplysninger om minestrøgne Tvangsruter offentliggøres, og da en Del af de ekstraordinære Foranstaltninger paa forskellig Maade kunde være til Gene, maatte det overvejes, om alle disse Foranstaltninger stadig var paakrævet. Der nedsattes derfor den 18. September 1946 et Udvalg bestaaende af Repræsentanter for Handelsministeriet,

Statens Skibstilsyn, Rederierne og de Søfarende til Drøftelse heraf og dette Udvalg har i to Betænkninger af henholdsvis 16. og 28. November afgivet enstemmige Indstillinger paa Grundlag af hvilke Ministeriet har udstedt to Bekendtgørelser af 2. December.

Der bliver herefter Tale om en væsentlig Reduktion i Forhold til de hidtil gældende Regler, men man har bibeholdt forskellige krigsmæssigt betonedede Foranstaltninger, som efter de indhøstede Erfaringer maa anses for nyttige ogsaa under normale Forhold, saaledes til Eksempel Nødbelysning ved Redningsbaadene.

### NYE SKIBE TIL ÆRØFLAADEN

Skibsreder E. B. Kromann, Marstal, har som tidligere omtalt været i England for at købe Skibe. Det meddeles nu, at der er givet Udførselstilladelse for Motorskibet *Stoneboat*, der er bygget i 1921 og laster 350 Tons.

Gennem Mæglerfirmaet William Nielsen & Co., Ærøskøbing, er foretaget endnu to engelske Skibskøb. Et Partrederi bestaaende af Kaptajnerne R. Stærke Christensen, Ommel, L. Christensen, Ommel og K. Stærke Christensen, Svendborg, har købt et fullpowered Motorskib *Gertruda*, beliggende ved Liverpool. *Gertruda*, der er bygget i Holland af Staal 1927, laster ca. 200 Tons d.w. og er forsynet med en 180 HK. Motor.

Endvidere har Kaptajn M. P. Almlund, Ommel, købt det fullpowered Motorskib *Stanley Baldwin* beliggende paa Theimsen. *Stanley Baldwin*, der er bygget af Staal i England 1916, laster ca. 220 Tons d.w. og er forsynet med en 120/150 HK. Motor. Valuta er i Orden for begge Skibe, der snart vil blive sejlet hjem.

### DEN INTERNATIONALE SØFARTSKONFERENCE

The International Shipping Conference, hvis Møder blev udsat under Krigen, er blevet indkaldt til London i Februar 1947 for at drøfte sine Funktioner paa Baggrund af Udviklingen under Krigen. Blandt de Spørgsmaal, der skal drøftes, er Oprettelsen af den internationale Regeringsorganisation, der blev anbefalet af United Maritime Consultative Council i sit afsluttende Møde i Washington.

### H. M. S. WILLEMOES

Marinen prøvesejler i disse Dage sin nyeste Torpedobaad, *Willemoes*, med Orlogskaptajn Paulsen som Chef. Den nye Baad, der er bygget paa Orlogsværftet, er en slank og elegant, hurtig og svært armeret Baad, som efter Prøveturen skal paa Togt i danske Farvande. Dens Søsterskib, der hedder *Huitfeldt*, ventes at blive færdig i Løbet af den kommende Maaned og skal paa Prøvetur kort efter Jul.

### HVALFANGST-KONGRESSEN

Danmark underskrev fornylig sammen med 12 andre Nationer en Overenskomst med det Formaal at forøge Hvalbestanden i Sydhavet.

Der skal ifølge denne Overenskomst nedsættes en Kommission til at regulere Hvalfangsten for at undgaa en faretruende Reduktion af Bestanden. Den træder i Kraft, naar de respektive Landes Regeringer har ratificeret Overenskomsten, som er en Tilløgsaftale til Overenskomsten af 1937.

De underskrivende Nationer er foruden Danmark, Norge, Rusland, Holland, England, Argentina, Au-

stralien, Canada, Chile, Frankrig, New Zealand, Peru og De forenede Stater.

To Aar efter Overenskomstens Ikrafttræden vil man søge den internationale Hvalkommission indlemmet i De forenede Nationers Organisation.

#### SVERIGES UDENRIGSFART

Den svenske Udenrigssøfart viste i Henhold til en udsendt Statistik en ubetydelig Stigning i Trafikken mellem Sverige og Udlandet i Oktober d. A., nemlig fra 2.484.000 Netto Tons i September til 2.505.555 Netto Tons i Oktober.

De ankomne Skibes Tonnage er forøget fra 1.200.000 Tons til 1.231.000 Tons, hvorimod de afgaaende Skibes Tonnage er formindsket fra 1.284.000 Tons til 1.274.000 Tons. Skibsfarten var betydeligt større end i Oktober 1945, da den ankommende Tonnage udgjorde 679.000 Tons og den afgaaende 794.000 Tons.

Af hele den ankommende og afgaaende Tonnage var 56,2 pCt. svensk og 20,0 pCt. dansk mod henholdsvis 48,4 pCt. og 26,1 pCt. i September.

#### BROSTRÖM-KONCERNEN

Skibsreder Dan-Axel Broström overværede fornylig i New York Aabningen af Svenska Ostasiatiske Kompaniets nye Stillehavsroute, det sidste Led i Kompaniets Kæde af Ruter, der nu omspænder hele Kloden.

Den nye Linie udgaar fra New York via Panama Kanalen—Manilla til Hongkong, og det var Motorskibet *Bali*, der indviede Ruten. Det er Tanken, at Ruten i Fremtiden skal opretholdes med en Afsejling hveranden Uge. Det svenske Rederi har paa denne Route indledet et Samarbejde med et Rederi paa Philippinerne, og Trafikken omfatter baade Passagerer og Gods.

#### NYT FRA NORGE

Skibsreder Erling Sannes, Bodø, har købt s.s. *Lysaker*, 1350 Tons d.w. af Statens Kaskoforsikring. Skibet, der er bygget i 1919, og som blev sænket i 1945 ved et Luftangreb, tilhørte tidligere Ludvig Lorentzens Rederi. Samme Rederi har købt Vraget af Fr. Olsens tidligere Damper *Blenheim*, 2000 Tons d.w., bygget 1923.

Skibsreder August Kjerland, Bergen, har for A/S D/S Ask købt s.s. *Foss Beck* af Foss Beck Shipping Ltd., London. Skibet, der er paa 4900 Br. Tons, er bygget i Middlesbrough i 1930. Det skal leveres i Januar efter at have gennemgaaet Klasse i Middlesbrough. Købesummen er inkl. Klassificeringen £ 121.000.

Skibet, der vil faa Navnet *Roy*, tilhørte før Krigen Christen Smiths Rederi i Oslo og hed da *Beldagny*.

Fred. Olsens Rederi, Oslo, overtog for kort Tid siden et af de amerikanskbyggede CIMAVI-Skibe paa 5000 Tons d.w. Efter hvad der nu meddeles skal Skibet, der har faaet Navnet *Bursa* opkaldt efter en tyrkisk By, sættes ind i Rederiets Levant-Rute.

M.s. *Oakland*, 4968 Br. Tons, bygget i Dumbarton i 1925, er af et Newcastle Rederi solgt til Norge. Skibet har ligget oplagt siden Begyndelsen af 1945 i England og skal nu slæbes til Antwerpen.

James Lamont & Co., Port Glasgow, har faaet Ordre paa Bygningen af en 1250 Tons d.w. Baad til Det Nordenfjeldske Dampskibsselskab. Rederiet skal selv skaffe Motoren. Farten skal være 12 Knob.

#### NYT FRA FINLAND

De amerikanske Myndigheder har, efter hvad der meddeles fra Helsingfors, besluttet sig til med det samme at frigive seks finske Skibe, som siden 1941 har været beslaglagt af U. S. A. Skibene er tilsammen paa ca. 26.000 Tons og er de sidste af de 17 finske Skibe, som U. S. A. beslaglagde under Krigen. Da Finland i Øjeblikket lider under en kata-

strofal Mangel paa Tonnage, har den amerikanske Beslutning vakt stor Glæde i interesserede finske Kredse. Samtidig hermed forøges den finske Handelsflaade med det tidligere norske Motorskib *Velox*, 7000 Tons, bygget hos Kockum, Malmø i 1922, som Finland-Sydamerikalinien har indkøbt. Skibet skal sættes ind paa Ruten til Sydamerika i Januar 1947. Finland vil da have ialt ni Skibe i Rutefart paa Sydamerika.

#### DE SVENSKES FARVANDE

Nye Aktiebolaget J. Fr. Brolin, Stugsund, meddeler, at Vejret fremdeles er mildt i Distriktet, og at der ingen Is findes i Distriktets Havne. Söderhamns Havn har lejet Isbrydere fra 1. Decbr. til Havnene Stugsund og Sandarne, og man regner med, at Skibsfarten vil kunne fortsættes hele Januar samt en stor Del af Februar Maaned.

#### MINISTRYGNINGEN I FINSKE FARVANDE

Den Ministrygningsflaade, som Finland har haft i Arbejde i Aar, paastaas at være den næststørste i Verden, kun overgaaet af den japanske. Den finske Ministrygerflaade har i Aar bestaaet af ca. 200 Enheder med en Besætning paa tilsammen 4000 à 4500 Mand. Hvor store de tilsvarende sovjetrussiske Tal er, vides ikke, men der skal være god Grund til at tro, at de er væsentlig mindre. England siges at have 50 Ministrygere i Arbejde i Nordsøen og 18 i Middelhavet, og De forenede Stater skal ikke have mere end 14 Ministrygere i Stillehavet. U. S. A., Storbritannien, Sovjetunionen og Frankrig tilhører den internationale Ministrygnings-Kontrollkommission.

I den finske Bugt blev der i Løbet af Krigsaarene udlagt over 60.000 Miner. Af disse er hidtil 13.000 fjernet af de finske Ministrygere, og Arbejdet vil saaledes være adskillige Aar endnu. Den finske Bugt menes at være et af de tættest minerede Farvande i Verden.

De store Bugserbaade, som Finland i Efteraaret købte fra de Allieredes Overskuds-Forraad, har vist sig at være særdeles anvendelige netop til Ministrygning, særlig paa større Dybder.

#### BELGISK SKIBSBYGNING

Den kendte belgiske Skibsbygger M. Gillet har under Besøg i Norge i flere Foredrag m. m. gjort Rede for belgisk Skibsbygning.

Den belgiske Skibsbygningsindustri begyndte i Aaret 1824, da John Cockerill byggede det første belgiske Dampskib, og siden da har Landets Værfter bygget talrige Skibe til Ocean- og Flodfart.

Under Krigen var en Række Skibe under Bygning, men intet af dem blev færdigt under Besættelsen, men til Gengæld blev der sat fuld Kraft paa Arbejdet efter Befrielsen. Det første færdigbyggede Skib efter Krigen var det 11.000 Tons Motorskib *Stavelot*.

Om de belgiske Værfters Kapacitet sagde M. Gillet, at den var 10—12 større Skibe (over 6000 Tons d.w.), 3—5 mellemstore (2—5000 Tons d.w.) og ca. 400 mindre Skibe og Fiskefartøjer om Aaret. Antallet af Værftsarbejdere var ca. 6000 i 1945 men i Aar nærmere de 10.000.

Om de belgiske Priser udtalte Direktøren, at vel var de høje paa Grund af de stadig stigende Omkostninger, men til Gengæld var Leveringen sikrere, fordi Belgien kan bygge 95 pCt. af Skibene af egne Materialer.

#### DEN TYSKE HANDELSFLAADES DELING

England har faaet tildelt 45 tyske Skibe til en samlet Værdi af 3,5 Mill. Lstr. efter en Behandling fornylig i Priseretten under Forsæde af Lord Merriam. Disse Skibe er kun en Brøkdel af de 46,04 pCt. af den tyske Handelsflaade, der er Storbritanniens og dets Koloniers Andel i den tyske Handelsflaade som Erstatning for de 10.870.000 Brt., der gik tabt

## Ugens Fragtberetning.

Den amerikanske Minearbejderstrejke er forbi for denne Gang, og Arbejdet i Minerne er genoptaget i fuld Udstrækning igen, og det ventes at Kulafskibningerne til Europa vil kunne gennemføres normalt indenfor relativ kort Tid. Spørgsmaalet er imidlertid, om det, der nu er sket, er mere end en Vaabenstilstand mellem Minearbejderne repræsenteret af Mr. Lewis og den amerikanske Regering, der stadig driver Minerne, og om der kan ventes en ny Strejke i Marts igen. Ifølge Meddelelser fra Amerika er Minearbejderne nogle af de højest aflønnede Arbejdere indenfor det amerikanske Erhvervsliv, og ogsaa andre Forhold kan tyde paa, at *Lewis* med sin Politik forfølger helt andre Maal end de rent lønmæssige. Det maa haabes, at den kommende Tid benyttes, saaledes at der endelig kan tilvejebringes Arbejdsro i U. S. A., fordi væsentlige Dele af Genopbygningsarbejdet hele Verden over er afhængig af, at Maskineriet i Staterne fungerer friktionsløst.

Paa Fragtmarkedet har den nære Genoptagelse af Kulxporten medført en væsentlig Stramning i Raterne i transatlantisk Fart. Antracitkul sluttedes i Ugens Begyndelse glat væk til \$8 fra Northern Range til Antwerpen eller Rotterdam og \$9.70 (for UNRRA's Regning) til Vestitalien. Idag noteres de første almindelige Kulladninger Northern Range til Holland/Belgien til \$10.10 og til Vestitalien til \$12.20. Northern Range/Rio Grande do Sul sluttedes til \$12.50. For engelsk Regning sluttedes Korn fra Canada til UK. til Ministry rates for engelsk Tonnage, men amerikansk Tonnage, der laa stille paa Grund af Kulstrejken, var en Overgang interesseret i disse Forretninger, men trak sig tilbage. Iøvrigt var der kun ringe Efterspørgsel i transatlantisk Fart. For Pitch fra New York indikeres \$16 fio. til Middelhavet og \$15 fio. til Nordfrankrig. Netcharter fra Sheet Harbour indikeres 22 Cts. for mellemstor Baad til Bordeaux/Dunkirk range.

River Plate er stadig temmelig stille. UNRRA. tog en enkelt Baad til Vestitalien til \$18 Basis Bahia Blanca Lastning, og der kan sluttes et Par Skibe til paa samme Betingelser.

Heller ikke fra Pacifickyst Markederne foreligger der Meldinger om særlig bemærkelsesværdige Afslutninger. Der søges stadig Tonnage for Lumber fra B. C. til Sydafrika og Australien til uændrede Rater. For en ca. 470.000 Cbft. Baad indikeres \$160.000 fio. fra Californien til Gøteborg og Stockholm. For Petroleumkoks San Francisco/Antwerpen eller Nordfrankrig noteres \$17 à 18 fio. Sukker fra Peru til Portugal indikerer \$20 med fri Losning. Salpeter fra Chile til Danmark er sluttet til WSA. Raten konverteret til ca. Kr. 100 pr. Ton.

Østens Markeder er uden større Interesse. Fra Indien noteres de sædvanlige Malmlaster til UK. og USNH. til uforandrede Rater. Fra Sydafrika til Northern Range kan stadig sluttes Malm til \$8. Kul fra Durban til Vestitalien betalte 65/- for 6600 Toner. Salt fra Port Said eller Alexandria til Calcutta betalte 56/9d., Kul Calcutta/Colombo fik Tonnage til 25 Rupees.

De europæiske Markeder er ogsaa uden større Ændringer. Paa Middelhavsmarkederne er der meget livlig Aktivitet, og der sluttedes bl. a. følgende: Fosfat Tunis/Bremen eller Hamburg 33/-, Pyrites Huelva/Ipswich 32/-, Fertilisers Santander/Plymouth 30/-, Salt fra Trapani til Norge betaler 56 Nkr. nordligst Bergen.

Fra Østersøen er der stadig nogen Aktivitet, men Sæsonen er jo snart slut for denne Gang. Malm fra Gefle til Middlesbro sluttede yderligere Tonnage til 33/-, og Oxelösund/Ymuiden betalte 18/-. Trælast-raterne er uændrede. I Farten med Kul og Koks til Danmark er der ikke mange Ændringer. Udgaende fra Østersøen er der igen sluttet Liberty Tonnage for Cement fra Gdynia eller Gdansk til Venezuela til \$9 fio.

Paa Timechartermarkedet gøres der en Del Forretning. 10.000 Ts. Damper sluttedes med Levering og Tilbagelevering UK./Cont. for Australie Rundtur til \$4.50, og norsk Motorskib ca. 8000 Ts. fik tæt op til \$6 for ca. 4 Maaneder, Levering og Tilbagelevering denne Side.

under Krigen. Sammen med andre Skibe, der er blevet tildelt Norge, Danmark, Holland og Belgien, har disse Skibe sejlet for den allierede maritime Kommission i Tyskland. Det største Skib var Damperen *Potsdam* (17.000 Tons), der blev vurderet til 95.000 Lstr. Det mindste var en Bugserdamper fra Værftet i Kiel.

### ENGLAND—SYDAMERIKA

Royal Mails Skib *Highland Chieftain* er nu efter at have været anvendt som Troppetransportskib under Krigen, hvor det transporterede over 100.000 Mand og sejlede mere end 800.000 Sømil, blevet frigivet og er efter Ombygning blevet sat ind paa Rederiets Rute London-Portugal-Brasilien-La Plata. Skibet kan medføre 93 Passagerer paa 1. Klasse, 340 paa tredje Klasse samt 6300 Tons Kød og Mejeri-produkter.

Tre Søsterskibe ventes snart sat ind paa Ruten.

### ARGENTINAS HANDELSFLAADE

Den argentinske Regering meddelte forleden Dag, at den havde underskrevet to Kontrakter med engelske Værfter om Bygning af ialt fem Skibe til den argentinske Stats Handelsflaade. To af disse Skibe skal være Køleskibe til Transport af frosset Kød og skal være paa 3400 Tons d.w. hver. De skal bygges af J. Samuel White & Co., Cowes. De tre andre skal være kombinerede Passager- og Køleskibe

paa hver 8700 Tons d.w. og skal bygges af Vickers Armstrongs, Ltd.

Den argentinske Regering meddelte yderligere, at Argentinas kommercielle og maritime Ekspansion kun lige var begyndt, og at Maalet, man stræbte efter, var at mindst Halvdelen af Landets Eksport for Fremtiden skulde udføres under argentinsk Flag.

### TOVVÆRK AF NYLON

Det er en kendt Sag, at Nylon er stærkere end de fleste Naturfibre; derfor er Nylonstrømper mere efterspurgt end Helsilkestrømper, og derfor brugte Amerikanerne under Krigen Nylon bl. a. til Fabrikation af Faldskærme og til andre Formaal, hvor Menneskeliv kunde afhænge af Stoffets Styrke.

Derimod har man vist ikke tidligere hørt, at Nylon bruges i Stedet for Hamp, Manila eller Sisal til Fremstilling af Tovværk til Brug ombord i Skibe. En stor britisk Tovværksfabrik har imidlertid forsøgsvis optaget en Fabrikation af Nylon-Tovværk i forskellige Dimensioner, og enkelte Rederier er gaect med til at prøve det nye Tovværk i Praksis. Paa Leith-Damperen *Gothland*, der fornylig laa i København, anvendes saaledes et 1" Nylon-Reb til en af Redningsbaadene og et 3/8" Nylon-Reb til Taljereb i en af Lossebommene.

Skibets Officerer saavel som Mandskabet fra Land er yderst tilfredse med det nye Tovværk. Det er saa

blødt og bøjeligt som en smækker Line, og Regn- og Søvand løber af det uden at trænge ind. Det er ret hårdt at splejse, men holder til Gengæld særdeles godt. Men særlig dets Bøjelighed og dets vandskyende Egenskaber er værdifulde og vil ikke mindst være det i rigtigt Vintervejr. Det opgives, at Nylon-Reb er dobbelt saa stærkt som Hampereb af samme Dimension. Derimod har man endnu ingen Erfaringer vedrørende dets Holdbarhed — det er just det, Forsøgene skal gaa ud paa at skaffe. Naar nogle Maaneder er gaaet, vil Tovværket blive leveret tilbage til Fabriken for Efterprøvning af dets Brudstyrke o.s.v., og hvis disse Prøver falder tilfredsstillende ud, kan man maaske vente at finde Nylon anvendt i vid Udstrækning til Takkelage og Taljereb.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### »Argus« skal have Radar-Anlæg

Mange Skibe er blevet forsynet med Radar-Anlæg, og derfor maa Fyr- og Vagervæsenet nu til at forberede Anbringelse af Reflektorer paa en Del Sømærker. Ogsaa Fyrvæsenets Skibe maa have Radar-Anlæg i den Anledning, og Finansudvalget har tiltraadt en Bevilling paa 50.000 Kr. til et saadant Anlæg paa »Argus«.

### Minesprængt.

Det hollandske Motorskib *Tromp* af Rotterdam paa Rejse til Odense er minesprængt i Farvandet mellem Lolland og Langeland i Nærheden af Kjelds Nor Fyr. Besætningen, der bestod af 8 Mand og 2 Kvinder, er indbragt til Korsør. Kun Styrmanden, der har brækket et Ben, er blevet saaret ved Katastrofen. Han er sammen med to andre, der var noget medtaget, indlagt paa Sygehuset, medens den øvrige Besætning er indlogeret paa Byens Hoteller.

### Ændringer i Aktieselskabsregisteret

»Aarhus Staal-Skibsværft A/S« af Aarhus. A. H. C. K. J. Christiansen, er fratrudd og Civilingeniør Poul Vilhelm Olsen, Højbjerg, er tiltraadt som Direktør.

### Ny Sømandspræst

Dansk Sømandsmission i fremmede Havne har udnævnt cand. theol. Christian Jørgensen, der for Tiden aftjener sin Værnepligt i Marinen, til Sømandspræst i Danzig. Den danske Sømandskirke i Danzig blev ødelagt allerede i Krigens første Aar, men Præsten vil komme til at virke ud fra den svenske Sømandskirke, der er uskadt.

### Svendborg Havn

Svendborg Havns Regnskab for 1945—46 viser et Driftsoverskud paa 22.171 Kr. mod budgetteret 23.606 Kr. Der har været Merindtægter paa 13.172 Kr. og Besparelser paa 4807 Kr. samt Mindreindtægter paa 80 Kr. og Overskridelser paa 19.334 Kr. Havne- og Bropenge har givet 183.805 Kr. mod budgetteret 175.000 Kr. Havnens Formue andraget 2.792.751 Kr., og Gælden er nedbragt til 23.859 Kr.

### Esbjerg Havn

Der begynder nu at komme Gang i Trafiken paa Esbjerg Havn, og November har været den bedste Maaned siden Genaabningen. Der ankom 44 Skibe paa tilsammen 47.000 Tons, hvilket er ca. Halvdelen af Tonnagen i den bedste Maaned før Krigen.

### Fra svenske Værfter

Den 5. Decbr. sendte Helsingborgs varv s.s. *Mangen*, bygget til O. F. Ahlmark & Co. Eftr. AB., Karlstad, ud paa Prøvetur.

Skibet, der er paa 2190 Tons d.w., er bygget specielt til Fart paa Vänerne og har følgende Hoveddimensioner: Længde 258' 4½", Bredde 40' 8", Dybde til Hoveddæk 15' 9", Dybgaende paa Sommerfribord 15' 8".

Lödöse Varv har skiftet Ejer, idet Aktiemajoriteten er blevet overtaget af Brattkoncernen. Værftet, der sikkert er Sveriges ældste Værft med Rødder tilbage til Middelalder-

ren, er i de seneste Aar blevet moderniseret og fremtræder nu som en effektiv og moderne Virksomhed.

Den tidligere Ejer var Wallerkoncernen.

### Canadiske Skibssalg

Op til d. 31. Oktober d. A. havde den canadiske Regering solgt 133 Skibe af den Flaade paa ca. 200 Handelskibe, som den ejede og drev under Krigens. De private Rederier, der købte Skibene, har betalt Regeringen \$62.580.000 ialt eller en Gennemsnitspris paa \$470.000 pr. Skib.

### Ægyptisk Skibsbestilling

The Caledon Shipbuilding & Engineering Company Ltd. Dundee, har faaet en Bestilling paa et kombineret Last- og Passagerskib paa 5700 Br. Tons. fra Alexandria Navigation Company, S.A.E. Alexandria. Hovedmaskineriet skal bestaa af Scott-Doxford Dieselmotorer, der skal installeres i Dundee af Caledon Company.

### Kanalfarten

Den 1. December indviedes en ny Rute for Vintersportsstederne i Schweiz vil benytte den nye Rute, der staar i Forbindelse med Ekspressen til Schweiz.

Det ventes, at de mange rejsende til Vintersportsstederne i Schweiz vil benytte den nye Rute, der staar i Forbindelse med Ekspressen til Schweiz.

### Fra italienske Værfter

Fra kompetent Side i Triest oplyses, at udenlandske Rederier har placeret Ordre paa 28 Skibe paa tilsammen 120.000 Tons hos Adriaterhavsværftet i Triest. Værftet beskæftiger for Øjeblikket 12.000 Arbejdere, men dets Arbejdsprogram er saa omfattende, at Antallet af Arbejdere sandsynligvis maa forøges. De nuværende Ordre sikrer Værftet Arbejde til Udgangen af 1947.

### Pausejlingen af Drogen Fyr

I Sø- og Handelsretten holdtes forleden Dag Søforhør i Anledning af, at den amerikanske Damper *Blue Island Victory* den 2. December Kl. 4 om Morgenen paasejlede Drogen Fyr.

Føreren, Kaptajn Johansson, forklarede, at Damperen var paa Vej sydover gennem Drogen. Den sejlede i den hvide Vinkel mod Drogen Fyr, idet det var hans Hensigt at passere Øst om Fyret, hvad han mente, han skulde efter det af det britiske Militær udsendt Minekort. Da Damperen var mellem den sidste Bøje og Fyret, kom en Damper mod ham for nordgaende. Den passerede den amerikanske Damper tæt om Bagbord i en Afstand af 150—200 Fod, i en gisset Afstand af en kvart Sømil fra Fyret, men det var meget vanskeligt at bestemme Afstanden paa Grund af det blændende Lys fra Fyret.

Efter at den anden Damper var passeret, gav han Ordre til Bagbords Ror, men Damperen lystrede ikke Roret straks som Følge af sydøstlig Vind og Strøm, og Paasejlingen var uundgaelig. Farten var ikke sat ned, da han ikke regnede med, at Skibet ikke vilde lystre Roret.

Fyrmester Haulbirk fremlagde Rapport om de Skader, der blev anrettet paa Fyret, og bestred Kaptajn Johanssons Forklaring om, at Vinden skulde have været Sydøst. Han forklarede, at Vinden var Sydvest, hvad han havde konstateret lige før Kollisionen, da han tog Observationer til Meteorologisk Institut.

Han saa den nordgaende Damper *A. P. Bernstorff* passere Fyret 3—4 Minutter før Kollisionen. Skibene passerede hinanden ca. halvvejs mellem den røde Bøje og Fyret. Det er rigtigt, at der var tværgaaende Strøm fra Øst. Den amerikanske Kaptajn og Styrmand fastholdt, at Vinden var sydøstlig.

Fyrmester Haulbirk oplyste, at Tvangsruten gaar Vest om Fyret, og til den Side er der Plads nok, saa der er ingen Grund til at gaa østen om Fyret. De fleste passerende Skibe sejler ogsaa Vest om, kun faa Øst om Fyret.

Det oplystes, at Reparation af Fyret vil koste halvandet Hundrede Tusind Kroner, og Reparationen af Damperen mellem en halv og en hel Million Kroner, men Damperen kan kun faa en midlertidig Reparation herhjemme, saa den kan fortsætte Rejsen, fordi der ikke er Plads paa Værfterne.

## PERSONALIA

### Fyrvæsenet

Under 20. November 1946 har Hans Majestæt Kongen paa Marineministeriets Forestilling ansat Styrmand af 1. Grad i Fyr- og Vagervæsenet *Marius Christiansen* som Skibsfører af 1. Grad i Fyr- og Vagervæsenet fra 1. December 1946.

Marineministeriet har under 22. November 1946 meddelt Fyrmester af 2. Grad *Edvard Frederik Brandt Petersen* Afsked af Fyr- og Vagervæsenets Tjeneste paa Grund af Svagelighed med Pension efter Tjenestemandsløven fra Udgangen af indeværende Maaned.

### Skibsbesigtigelser

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

**H. Schieldsøe**

3, Princes Gate E.,

Liverpool 8

Telefon: Lark Lane 3497

## Positionliste pr. 10. Decbr. 1946

### Dania

*Cyrl* afg. Aarhus 7.11. til Malaga. — *Danklint* ank. Dublin 8.12. — *Tovetl* forv. afg. Velsen 11.12.

### Dannebrog

*Dansborg* afg. Buenos Aires 28.11. til Aarhus. — *Ellensborg* afg. Aalborg 8.12. til Lissabon. — *Frederiksborg* ank. Aarhus 9.12., laster for Ceuta. — *Lilleborg* ank. Haderslev 9.12., derefter Skive og Aalborg/Alicante. — *Nordborg* ank. Cardiff 9.12., derefter Santander/Port Talbot. — *Silkeborg* ank. Leixoes 2.12., derefter Safi/Kalundborg. — *Skodsborg* afg. Kirkcaldy 10.12. til Grangemouth/Aalborg-Mariager. — *Soborg* afg. Aalborg 9.12. til Lissabon. — *Taarnborg* ank. Nørresundby 8.12., derefter Oxeløsund/Barrow in/F. — *Urnieborg* ank. Helsingør 31.8. (Dok). — *Ørneborg* ank. Lissabon 5.12., derefter Huelva/Kalundborg.

### De forenede Kulimportører

*Cimbria* ank. Dordrecht 17.12. — *Concordia* ank. Middlesbrough 15.12. — *Dania* ank. Gdansk 11.12. — *Hafnia* ank. Dansk Havn 13.12. — *Scandia* ank. Dansk Havn 13.12.

### Det Dansk-Franske D/S

*Blekinge* ank. Cardiff 9.12. — *Bornholm* afg. Dakar 5.12. — *Holland* afg. Walton 7.12. — *Skaane* reparerer, Svendborg. — *Stesvig* ank. Holmsund 8.12.

### Det Danske Kulkompagni

*Ivan Kondrup* afg. Aarhus 11.12. — *Wm. Th. Malling* afg. Bandholm 10.12.

### D. D. P. A.

*Christian Holm* afg. Kalundborg 7.12. til North Shields. — *Esso Nyborg* forv. afg. Aalborg 13.-14.12. til Aruba. — *Scandia* reparerer North Shields.

### D. F. D. S.

*Alabama* afg. Bahia 15.11. via St. Vincent for Bunkers og Madeira til Kbhvn., afg. Madeira 4.12., ventes at ank. Kbhvn. ca. 15.-16.12. — *Alexandra* i Esbjerg-Grimby Ruten, fra Esbjerg hver Fredag, fra Grimby hver Tirsdag. — *Argentina* afg. Victoria 25.11. via Las Palmas for Oliefyldning til Kbhvn., afg. Las Palmas 8.12., ventes ank. Kbhvn. ca. 17.12. — *Bergenhus* ank. London 4.12., derfra til Kbhvn. — *Bolivia* ank. New York 6.12., afg. ca. 10.12. til Kbhvn. og Oslo. — *Brasilien* afg. Kbhvn. 8.12. til London/Kbhvn. — *Brynhild* ank. Antwerpen 3.12., derfra ca. 11.12. til Middelfart og Kbhvn. — *California* afg. Sao Francisco 29.11. via Las Palmas for Oliefyldning til Kbhvn. — *Delaware* ank. Odense 10.12., derfra ca. 12.12. til London/Kbhvn. — *Dronning Alexandrine* afg. Thorshavn 10.12. til Reykjavik, derfra 14.12. til Thorshavn-Kbhvn. — *Egholm* ank. Kbhvn. 6.12., herfra ca. 14.12. til Aarhus. — *Florida* afg. Jaffa 8.12. til Antwerpen og Kbhvn. — *Garonne* ank. Kbhvn. 6.12., fra Kbhvn. ca. 10.12. via Aalborg til Oslo. — *Halsdan* afg. Aarhus 7.12. til Antwerpen, derfra ca. 14.12. til Næstved og Kbhvn. — *Harald* ank. Høbro 8.12., derfra ca. 10.12. til Antwerpen-Newport/Cardiff/Swansea/Liverpool-Kbhvn. — *Hebe* afg. Antwerpen 9.12. til Havre, derfra ca. 11.12. via Antwerpen til Kbhvn., Frederiksværk og Kolding. — *Hindsholm* afg. Messina 9.12. til Catania, Palermo, Spanien, Portugal og Kbhvn. — *Hjortholm* afg. Antwerpen 5.12. til Leixoes, Lissabon og Middelhavet. — *Hroar* ank. Hull forv. 10.12. — *Ivar* ank. Antwerpen 5.12., derfra ca. 14.12. til Esbjerg/Odense/Aarhus/Randers/Aalborg. — *J. C. Jacobsen* afg. Kolding 10.12. til Horsens, derefter til Kbhvn./Helsingfors/Kbhvn. — *Jolantha* i Fart Kbhvn.-Vestnorge-Kbhvn., afg. Bergen 7.12. via Sauda, Slavanger og Risør til Kbhvn. — *Katholm* ank. Kbhvn. 8.12., fra Kbhvn. ca. 10.12. til Antwerpen/Danmark. — *Kentucky* ank. Manchester 9.12., derfra ca. 12.12. til Liverpool-Kbhvn./Aalborg. — *Knud* afg. Skive 9.12. til Antwerpen, derefter Manchester-Kbhvn./Aarhus. — *Louisiana* ank. Buenos Aires 30.11., derfra ca. 15.12. til Porto Alegre, Parana-gua, Santos og Bahia. — *Maine* afg. Beirut 9.12. til Cyprien, Mersin og Palæstina. — *Margrethe* afg. Kbhvn. 7.12. til London/Kbhvn. — *Murocco* afg. Leixoes 10.12. til Kbhvn. — *Paraguay* ank. Reykjavik 8.12., derfra ca. 11.12. til New York, Philadelphia og New York. — *Skjold* ank. Kbhvn. 7.12., fra Kbhvn. ca. 10.12. til Oslo/Kbhvn., der-

efter fra Kbhvn. ca. 16.12. til Rotterdam/Antwerpen/Danmark. — *Svanholm* ank. Kbhvn. 7.12., fra Kbhvn. ca. 14.12. til London/Kbhvn. — *Taarnholm* ank. Manchester 5.12., derfra ca. 13.12. til Kbhvn./Aarhus. — *Texas* ank. Aalborg 8.12., derfra 10.12. til Antwerpen, Lissabon og Levanten. — *Thyra* ank. Køge 9.12., derfra ca. 11.12. til Kbhvn., fra Kbhvn. 12.12., fra Aalborg 13.12., fra Aarhus 14.12. til Newcastle/Leith/Kbhvn. — *Tomsk* ank. Tunis 7.12., afg. ca. 10.12. til Marseille, Genua, Neapel og Sicilien. — *Trondhjem* ank. Leith 8.12., derfra til Newcastle/Kbhvn./Aalborg. — *Tula* afg. Skive 8.12. til Aalborg-Antwerpen-Danmark. — *Tunis* afg. Lissabon 4.12. til Antwerpen og Kbhvn. — *Uruguay* afg. New York 27.12. til Oslo og Kbhvn., ventes ank. Oslo ca. 10.12. og Kbhvn. c. 15.12. — *Virginia* ank. Odense 5.12., afg. ca. 13.12. til London/Kbhvn.

### Jutlandia

*Jens Toft* paa Vej til Kbhvn., forv. ank. ca. 24.12. — *Karen Toft* ligger i Hamburg, derefter Emden/Danmark.

### J. Lauritzen

*Indian Reefer* afg. Santos 3.12. til Halifax. — *Argentinean Reefer* afg. New York ca. 12.12. til Rio og Santos. — *Egyptian Reefer* reparerer, Aalborg Værft. — *African Reefer* reparerer Aalborg Værft. — *Karla Dan* afg. New York ca. 13.12. til Chile. — *Lotta Dan* pass. Panamakanalen 9.12. paa Vej til New York. — *Laila Dan* afg. Antofagasta 7.12. til New York. — *Jutta Dan* afg. Pointe a Pitre 5.12. til New York. — *Selma Dan* ank. New York 6.12., derefter til Peru. — *Randa* pass. Panamakanalen 6.12. paa Vej til New York. — *Linda Dan* ank. New York 8.12., derefter Ecuador. — *Ulla* ank. Kbhvn. 9.12., derefter Gdansk/Finland. — *Laura Dan* reparerer, Svendborg. — *Maria Dan* ank. Randers 9.12., derefter Wismar/Aabenraa. — *Jelva Lau* afg. Immingham 9.12. til Kotka. — *Lilian* afg. Helsingfors ca. 9.12. til Bristol. — *Anna Lau* afg. Polen 8.12. til Odense. — *Inger Lau* afg. Esbjerg 7.12. til Dieppe. — *Nerma Lau* afg. Dublin 7.12. til Antwerpen. — *Katja Lau* ank. Næstved 10.12., derefter Wismar/Hobro. — *Hedda Lau* ank. Aalborg Værft 2.12. — *Nancy Lau* afg. Gibraltar 8.12. til Valencia. — *Ninna Lau* ank. Esbjerg 8.12., derefter Valencia.

### Motortramp

*Stensby* forv. ank. Esbjerg 12.12. afg. Esbjerg 14.12., derefter Casablanca/Hamburg. — *Tureby* forv. ank. Cherbourg 15.12., forv. afg. 24.-27.12. til New York/Frankrig. — *Vedby* ank. Cherbourg 5.12., forv. afg. ca. 17.12. til New York/Frankrig.

### Myren

*Asbjørn* afg. Aalborg 9.12. — *Astrid* afg. Leningrad 26.11. — *Birthe* afg. Leningrad 2.12. — *Chr. Sass* ank. Kbhvn. 24.11. — *Clara* afg. Gdansk 9.12. — *Stal* afg. Newport Mon 7.12.

### Norden

*Norden* afg. Aden 8.12. til Colombo. — *Nordfarer* ank. Philadelphia 8.12., derefter Belgien. — *Nordkap* afg. Las Palmas 6.12., forv. ank. Aarhus 16.12. — *Nordkyn* afg. Las Palmas 3.12. til La Plata. — *Nordpol* reparerer Nakskov.

### Orient

*Astoria* ank. Kbhvn. 10.12. — *Westralia* afg. New York 30.11.

### Pacific

*Paris* afg. Emden 10.12.

### Vendila

*E. M. Dalgas* reparerer Frederikshavn. — *P. N. Dam* reparerer Helsingør. — *Svend Pii* ank. Frederikshavn 7.12. 7.12.

### Ø. K.

*Annam* ank. Middlesbrough 9.12. — *Asia* afg. Shanghai 1.12. til Ny Caledonien. — *Bintang* afg. Rotterdam 7.12. til Valencia. — *Erria* ank. Portland 28.11. — *Falstria* i New York, forv. afg. 10.12. til Kbhvn. — *Fionia* pass. Minikoi 5.12. til Aden. — *India* ank. Santos 23.11. — *Java* ank. Vancouver 4.12. — *Jutlandia* pass. Lindesnæs 10.12. til New York. — *Kina* pass. Ushant 10.12. til London. — *Korea* afg. San Francisco 25.11. til Shanghai. — *Lalandia* pass. Cape Leeuwin 27.11. til Aden. — *Malacca* afg. Singapore 7.12. til Saigon. — *Manchuria* ank. Gøteborg 6.12. — *Meonia* ank. Bangkok 4.12. — *Mongolia* ank. Vizagapatam 9.12. — *Norden* afg. Aden 8.12. til Colombo. — *Selandia* afg. Aden 8.12. til Adelaide.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER FREDAG OG KOSTER I  
ABONNEMENT KR. 5.00 PR. KVARTAL

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K

Abonnement

Redaktør:

Telefon \*Central 17030

Udlandet Kr. 24,00 pr. Aar

KAY JUNGEBSEN

samt paa alle Postkontorer

**ODENSE STAALSKIBSVÆRFT A/S**

(Odense Steel Shipyard Ltd. A/s.)

TELEGR. STAALVÆRFT

TELF. ODENSE 1859

Telegram Adr.: Flydedokken

Telefon 269 (2 Lin.)

Rigstelefon 21

**A/s SVENDBORG SKIBSVÆRFT***Nybygninger og Reparationer*

NYBYGNINGER

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

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9



Viking  
Kompasser  
Viking  
Loddemaskiner  
Chronometre  
Sekstanter  
Marinekikkerter

Indehavere  
**SØLVER & SVARRER**  
Norsk statsant. Kompassrettere  
*Forlang W. Katalog*

**P**ENSIONS  
**F**ORSIKRINGS  
**A**NSTALTEN A/s

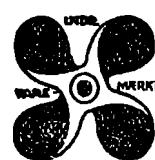


HAMMERENSGADE 6  
KØBENHAVN K. - C. 7809

REDERI, OG HANDELSSELSKABET  
**MONTANA A/s**  
IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K  
Telefon: 9246

Telegramadr.:  
MONTANAKUL



Brun  
**INTERNATIONAL**  
Skibsfarver  
til INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDE  
INTERNATIONAL FARVEFABRIK A/S

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

**NORDHAVNS-VÆRFTET A/S**

KØBENHAVN

DAMPKIBSSELSKABET

**PACIFIC A/s**

AMALIEGADE 33

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

**L. R. SCHMITH**

Korresponderende Reder

**SIMONSEN & MØLLER**

STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

**VINKE & CO**

Shipowners-Shipbrokers  
Agents of regular lines

Telegrams:  
Vinkoco

**ROTTERDAM**

Telephones:  
21.200 (10 lines)

Amsterdam — Zaandam — Antwerp

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

## NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV • DANMARK  
NYBYGNINGER  
OG  
REPARATIONER

♦

Beddinger for Skibe Indtil 520' Længde  
 Flydedok » » » 14500 Tons D.W.  
 Ophalerbedding » » 800 » »  
 Telegram-Adr.: »SKIBSVÆRFT«. Telefon: STAT 3.

... og  
Pilsner  
*det er*  
**HOF**

## JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779  
TELEGR. »JANBY«

KJØBENHAVN K.  
TOLDBODGADE 18

### Skibshjælpemaskiner

*damp- og elektrisk drevne*

---

**Fødevandsforvarmere**

**Fødevandsfiltre**

**Evaporatorer**

AKTIESELSKABET  
**BURMEISTER & WAIN'S**  
MASKIN- OG SKIBSBYGGERI  
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT  
REFSHALEØEN

MASKINFABRIK  
STRANDGADE 4

**STØBERI OG STAALVÆRK**  
TEGLHOLMEN

REPARATION OG  
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

•

3 DOKKER  
INDTIL 13.600 T.

•

3 OPHALINGSBEDDINGER

•

DIESELMOTORER  
FRA 10—3000 HK. PR. CYLINDER

# B&W

## 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.  
Fabrikanter af Dampmaskiner, Kedler og Overhedere. — Spildedampturbiner. — Stirling Vandrørskedler.  
2 Tærdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

**SIMONSEN & MØLLER**

STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING  
ODENSE

**AARHUS  
STEVEDORE COMPAGNI**

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

DAMPKIBSELSKABET

**PACIFIC A/S**

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH  
Korresponderende Reder



Brug **INTERNATIONAL**  
Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDE  
INTERNATIONAL FARVEFABRIK A/S

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

**DANSKE SKIBSMÆGLERE****AARHUS****AUG. O. HERLØV**

Statsautoriseret Skibsmægler  
Dynkarken 2  
AARHUS

Telefon: 6280  
Privat: 4628

Telegr.-Adr.:  
„NAVIGATION“

**KOLDING****A. GJØRDING'S EFTF.**

SVANE & GJØRDING  
Statsautoriserede Skibsmæglere  
KOLDING

BEFRAGTNING · KLARERING · SPEDITION · ASSURANCE  
AGENT FOR DEN KØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING  
TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810-1811

**BANDHOLM****ALFR. HOVMAND**

SKIBSMÆGLER  
BANDHOLM

Telefoner 11 &amp; 41

Telegram-Adresse:  
»HOVMAND«

**MARIAGER****P. RUDBECK-LARSEN · MARIAGER**

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN  
Statsautoriseret Skibsmægler

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

**FAABORG****P. A. NIELSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLER  
BEFRAGTNINGSFORRETNING  
SPEDITION — ASSURANCE  
FAABORG

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 &amp; 808

**NAKSKOV****CASPER ANDRÉA'S EFTFLG.**

VED  
HALFDAN RASMUSSEN  
STATSAUT. SKIBSMÆGLER  
NAKSKOV

TELEGR.-ADR.: „ANDRÉA“ RIGSTELEFON NR. 7  
TELEFON NR. 108, 408 & 818

**HOBRO****CHR. RØRHOLM**

EDSVØREN SKIBSMÆGLER  
HOBRO

TELEFON 418

TELEGR. „RØRHOLM, HOBRO“

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

Indehaver V. H. NISTED  
Statsautoriseret Skibsmægler  
RANDERS

Telefoner 91 & 92  
Statstelefon 17

Telegr. Adr. „Hassager“



# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 50

FREDAG 20. DECEMBER 1946

53. AARGANG

## FRA UGE TIL UGE

### OMKRING DEN NORSKE SKIBSFART

Formanden for Norges Rederforbund, Skibsreder Klaus Wiese Hansen, trak fornylig paa Rederforbundets Generalforsamling i Oslo i en stor og magtfuld Tale Linierne op for norsk Skibsfarts Vilkaar og Muligheder i den svære Genopbygningens Tid, der nu er inde.

Efter at have omtalt Nortraship- og UMA-Perioderne gik Skibsreder Klaus Wiese Hansen over til at behandle den i Begyndelsen af indeværende Aar oprettede norske Fragtkontrol, om hvilken han udtalte, at den repræsenterede det alvorligste Statsindgreb, der i Dag findes i de norske Rederes Dispositionsfrihed. Fragtkontrollens Krav føles ofte haardt, og der er Grund til at yde Rederne al mulig Hønnør for den Forstaaelse som de som Regel viser for Nødvendigheden af Paabud som Fragtkontrollen giver.

Saaledes som Forholdene har udviklet sig, udtalte Formanden, har det i stor Udstrækning været nødvendigt for Fragtkontrollen at udnytte sin Fuldmagt til at dirigere norsk Tonnage til Fart paa Norge. Dette skyldes fremfor alt, at norske Skibe i denne Fart bliver betalt efter UMA-Fragter, der i Realiteten er Maksimalfragter. Udenlandske Skibe er ikke villige til at sejle til disse Rater — amerikanske Skibe kræver saaledes 62 Kr. pr. Ton Kul fra Nordstaterne til Norge, mens norske Skibe faar 43 Kr.

Om Mulighederne for en friere Beskæftigelse i den kommende Tid udtalte Skibsrederen, at det ikke var noget Menneske givet at udtale sig herom. Det norske Behov er fremdeles meget stort, og Sandsynligheden taler for at man endnu i de nærmeste Maaneder maa lægge Beslag paa al tilgængelig Tonnage.

Fragterne til Norge følger som nævnt UMA-Raterne, fortsatte Taleren, og er igen baseret paa »Standing costs« d. v. s. Driftsudgifter plus Amortisering og Forrentning paa Basis af 1940-Værdierne. I Lighed med Erstatningerne ved Nortrashipopgøret indeholder de altsaa ingen Form for Konjunkturførtjeneste, skønt netop Skibsfarten i høj Grad kan trænge til store Indtægter for at kunne betale de dyre Nybygninger og de nye Skibe indkøbt i Udlandet og for at kunne klare sig igennem de mange daarlige Aar, som vi ved vil følge efter de faa gode. Efter den forrige Krig fulgte der ikke syv men derimod 16 magre Aar. Visse Grupper af Trampskibe tjente saaledes næppe nok til Forrentning og fuld Amortisering i Tiden fra Efteraaret 1920 til Efteraaret 1936.

Kernen i Problemerne i Dag, slog Skibsrederen fast i sit Foredrag, er Norges store Valutabehov i Forbindelse med Genrejsningen ikke blot af Skibsfarten men af hele Næringslivet. Tilsyneladende kunne Norge valutarisk styrket ud af Krigen med et Tilgodehavende paa Udlandet paa 866 Mill. Kr. ved Udgangen af forrige Aar mod en Nettogæld til Udlandet paa 1195 Mill. Kr. pr. 1. Januar 1940. Bedringen skyldes udelukkende Assurancebeløbene og Skibsfartens Indtægter. Af Nortraships indtjente 3,6 Milliarder Kr. brugte Staten 1,2 Milliard. Der resterede altsaa 2,4 Milliarder eller et større Beløb end der hidtil er bestilt Tonnage for i Udlandet. Det skulde være rimeligt at mene, at Rederiernes Valutabeholdninger i første Række blev brugt til at dække Skibsfartens eget Behov af frem-

med Valuta til Genopbygningen af Flaaden, men det lader sig ikke gøre under de raadende Forhold og Skibsfarten maa for Tiden naturligvis afgive en betydelig Del af sin Valuta til Dækning af Landets Importbehov, hvad der har medført, at Rederierne endog har maattet optage Laan i Udlandet til de Skibe, de bestiller i Sverige eller U.S.A. Tilsammen vil disse Laan andrage ca. 700 Mill. Kr. Laan, som Rederierne i Realiteten ikke har Brug for, men som i Renteudgifter m. m. vil betyde en aarlig Udgift paa mellem 5 og 8 Mill. Kr. i en lang Aarrække fremover.

Størstedelen af denne Gæld staar Rederierne selv ansvarlig for. I Forbindelse med Skibskøbene i U.S.A. vil Staten stille en Garanti paa indtil 33,75 Mill. Dollars, men denne Garanti maa hovedsagelig ses som et Led i Statens Valutapolitik. Staten vil normalt ikke tillade at mere end 25 pCt. betales kontant for Skibe købt i U.S.A. Rederne har ofte selv optaget Laan for de resterende 75 pCt., men det har været vanskeligt at faa saa store Laan paa Skibe, der skal bruges i Forsyningstjenesten paa Norge, og som derved er afskaaret fra at blive sluttet paa gunstige langsigtede Certepartier. Staten har endog i visse Tilfælde forlangt at Skibskøbene skulde gaa ind under Statsgarantien. Det er saavist ikke Rederne, der har ønsket Statsgarantien, fastslog Taleren, for dermed at understrege overfor alle hjemme som ude, at norsk Skibsfart ikke nyder Statsstøtte under nogen Form.

Om Skibsbestillingerne i Udlandet udtalte Skibsrederen, at der indtil i Sommer ikke havde været Vanskeligheder med at faa den ønskede fremmede Valuta, men senere har Myndighederne været mere tilbageholdne, særlig med svensk Valuta. Taleren haabede dog, at Myndighederne snarest vilde revidere deres Syn paa denne Sag. Den norske Finansminister havde da ogsaa fornylig udtalt, at Skibsfarten vilde faa en høj, ja, maaske den højeste Prioritet, naar det gjaldt Brugen af Landets Valutaressourcer.

Om Genrejsningen af den norske Handelsflaade udtalte Taleren, at den var det største Problem. Ganske vist var Tilbagegangen under Krigen, 2,1 Mill. Br. Tons, allerede dækket paa Papiret ved Tonnagekøb fra Udlandet og Bestilling i Ind- og Udland, men denne Udjævning var kun tilsyneladende, for for det første vil mange af Nybygningerne først blive leveret om 3—4 Aar, og for det andet var den Flaade, der var tilbage ved Krigens Afslutning haardt medtaget af Slid og daarlig Vedligeholdelse, saa den maa skiftes ud i Løbet af faa Aar. Dette gjaldt især Ruterederierne, der nødvendigvis maa møde den kommende Konkurrence med moderne, hurtige Skibe.

Om Erstatningsopgøret med Staten for Brugen af Flaaden under Krigen erklærede Taleren, at den for mange Rederier havde været en stor Skuffelse, fordi Erstatningen som Regel langt fra var tilstrækkelig til, at dække de virkelige Tab. Genrejsningen af Flaaden til Førkrigniveauet vilde koste ca. 4 Milliarder Kr. med de nuværende Priser, men ved Nortrashipopgøret havde Rederne kun faaet ialt 2,8 Milliarder Kr. i Erstatning for Førlis og Brug. Det var derfor urigtigt, naar man fra enkelt Hold har villet hævde, at Rederne her havde opnaaet urimelige Begünstigelser.

Om den norske Stats Salg af de tidligere tyske

Skibe, udtalte Taleren, at han fandt det saare uheldigt, at Staten solgte dem til de usædvanlig høje Dagspriser, mens Erstatningerne for de under Krigen tabte Skibe af samme Stat kun blev udbetalt efter Takster, der laa langt under Markedsværdien i Dag, hvorved de Smaarederier, som Staten først og fremmest vilde have hjulpet, ikke var i Stand til at købe disse tyske Skibe.

Taleren rettede derefter en stærk Kritik af Statens Fortjeneste ved Salget til norske Redere af de statsindkøbte amerikanske Skibe, og foreslog Handelsministeren at henlægge denne Fortjeneste til et Fond, der skulde anvendes til almene Skibsfartsformaal, hvad der vilde være paa Linie med den Kurs, der delvis blev fulgt efter den forrige Krig ved Salget af Statens Skibe. Kritikken rettedes ligeledes mod den Provision, som Staten krævede som Mellemand for de norske Redere, f. Eks. ved Indkøb af Materialer til Nybygningerne i Norge og i Sverige, en Praksis der var et Efterslæt efter Krigstidens Statsdirigering af alle udenlandske Indkøb. En nærmere Udredning af dette Forhold vilde utvivlsomt være en gavnlige Lære for alle, der følte sig tiltalt af Tanken om Næringslivets Socialisering.

Om den internationale Skibsfartspolitik udtalte Skibsrederen, at norske Redere kraftigt har advaret mod nye konkurrenceindsnævrende, internationale Regeringsorganer paa dette Felt, og ganske særlig da regeringsdirigerede Organer, der kan komme ind under direkte politisk Indflydelse. Det er forøvrigt uomtvisteligt, at det Syn, vi repræsenterer, i det lange Løb vil gavne Verdenssamfundet mest ved at sikre en baade god og billig Service. I dette Grundsyn er forøvrigt alle større Søfartsnationer enige, saa vi staar paa en solid Grund.

Det er vort erfaringsvundne og principielle Synspunkt, at det frie individuelle Initiativ har været og fortsat vil være Livsnerven i norsk Rederinæring, og at enhver Bremsning af eller Hindring for dette vil være skadelig for vor Næring og dermed ogsaa for Landet.

#### TRAFIKKEN PAA DE DANSKE HAVNE

I September Maaned i Aar blev de danske Havne besejlet af 6521 Skibe paa 1,134,000 Netto-Registertons imod 7012 Skibe paa 1,283,000 Tons i August. Den udlossede og den indladede Godsmængde faldt henholdsvis fra 997,000 til 950,000 Tons og fra 404,000 til 389,000 Tons. I Aarets første tre Kvartaler er i danske Havne udlosset ialt 7,828,000 Tons Gods og indladet 3,027,000 Tons.

#### DANSK FISKESKIB FORLIST

Onsdag den 11. ds. strandede det danske Fiskeskib *Marguerita* ved Cornwall. Hele Besætningen menes at være omkommet, deraf tre Danske, nemlig Føreren, Kaptajn *Bruno Nielsen*, Aarhus, Jungmand *Niels Christensen* fra Odder og Disponent *Jørgen Pade*, der var paamønstret Skibet for Hjemrejsen.

*Marguerita* var et Træskib paa 100 Tons, bygget til søgaende Fiskeri og var forsynet med en kraftig Dampmaskine paa 300 HK.

Mæglerfirmaet Suenson & Jespersen, København, havde netop købt det af et Rederi i Milford Haven til et Aarhus-Rederi, og Kaptajn *Bruno Nielsen* var rejst over sammen med Disponent *Pade* og en dansk Besætning for at overtage Skibet.

Imidlertid var nogle af de danske Søfolk rejst videre, da det trak ud med at faa Skibet af Sted, saa der kun var tre Danske om Bord foruden antagelig engelske Søfolk.

Skibsfører *Bruno Nielsen*, der boede i Aarhus, var i Trediveerne og gift. Skibsfører *Nielsens* Lig er senere fundet ved Portland Bill. Disponent *Pade* var Søn af Direktør *Pade* fra Nordiske Kabel- og Traadfabriker. Han var ansat hos Skibsreder *Godfred Jensen*, Aar-

hus, og det var for dette Firma, han var rejst over for at være med til at overtage Skibet.

#### INSPEKTIONSSKIBET »INGOLF« KAN IKKE BJÆRGES

Marinens Inspektionsskib »Ingolf«, der blev beslaglagt af Tyskerne straks efter 29. August 1943, blev for nogen Tid siden fundet i Kiel-Bugten, ramt og sænket under et af de Allieredes voldsomme Bombeangreb kort før Tysklands Kapitulation. Den danske Marine har undersøgt, om det kan lade sig gøre at bjærge Skibet, men det har vist sig, at »Ingolf« har faaet saa store Skader, at det ikke vil kunne betale sig at hæve det og lade det reparere. Vraget vil derefter formentlig blive bortsprængt.

#### NYT SKOLESKIB

Rederiet *J. Lauritzen* vil lade Damperen »*Maria RDan*« ombygge og istandsætte som Skoleskib for Eleverne paa Søfartsskolen i Svendborg. Desuden har man under Bygning et Sejlskoleskib paa 620 Tons d.w.

#### S.S. RUNØ MINESPRÆNGT

Rederiet *Chr. Jensens* Damper *Runø* (2,885 Brutto-Registertons) paa Rejse fra Gävle til Middlesbrough med ca. 5000 Tons Jernmalm, er d. 18. ds. blevet minesprængt udfør *Blenheims Grund*, 8 Sømil udfør *Falsterbo Fyr* ved det sydlige Indløb til Øresund. Ingen af den 26 Mand store Besætning kom til Skade.

Det første Skib, som tilkaldt af Nødssignalerne naaede frem, var en polsk Damper, der tog *Runø* paa Slæb for at bugsere den til København.

Alle Anstrelser for at holde *Runø* flydende var imidlertid forgæves, og Skibet maatte med vandfyldt Maskinrum sættes paa Grund paa *Bleinheim Puller*.

*Runø* er et ældre Skib, bygget i Sunderland i 1905.

#### SKIBSBYGNINGSUDSTILLING I LONDON

Fra d. 22. Januar til d. 8. Februar 1947 vil der blive afholdt en stor Skibs- og Maskinbygningsudstilling i London, hvor praktisk talt alle engelske Værfter vil udstille Modeller m. m. for at vise engelsk Skibsbygnings høje Stade i Dag.

Lloyds List skriver om denne Udstilling, at sjældent om nogensinde vil der paa eet Sted have været samlet et mere slaaende Bevis paa engelsk Skibsbygningsindustri Muligheder for at kunne tilfredsstille alle Verdens søfarende Nationers mangeartede Behov paa Skibsfartens Omraade, og man maa haabe, at Repræsentanter fra alle Lande vil benytte denne enestaaende Lejlighed til at se, hvad engelske Skibs- og Maskinbyggere formaar i Dag.

#### ENGELSKE PROBLEMER

Den engelske Handelsflaade har mange Vanskeligheder at slaas med i Dag ikke alene materielle, men ogsaa personelle, idet mange Søfolk, efter hvad *Financial Times* mener, vil forlade Sænen og gaa i Land ved Aarsskiftet, naar Sømandspoolen ophører.

Der er i det hele taget meget, der virker utilfredsstillende indenfor Skibsfarten. Fagpressen mener, at det vil tage et Aar at rette disse Forhold, og i Mellemtiden vil Fragterne være høje. Driften er imidlertid lønnende trods de stigende Omkostninger. Ikke mindst staar de engelske Ruterederier stærkt. *Ellermanlinien* har saaledes Reserver paa £17 Mill. med en Aktiekapital paa £2,1 Mill.

Finanskredse understreger, at britisk Rederinæring aldrig har været saa godt underbygget finansielt set som nu, men naar Rederne alligevel er bekymrede, skyldes det den dyre Tonnage og de stigende Udgifter. De husker nemlig, hvor hurtigt Tonnagepriserne faldt efter den forrige Krig, da Samhandelen Landene imellem skrumpede ind, og man spekulerer nu paa, om »Sælernes Marked« vil blive mindre fremherskende om en 12—18 Maaned. Hvis Handelen ikke bli-

## Ugens Fragtberetning.

Den amerikanske Minearbejderstrejke medførte, at en hel Del af den Tonnage, der normalt betjener Kulexporten fra Staterne, søgte over i andre Trades, og Resultatet heraf viser sig nu i Form af en meget skarp Konkurrence mellem de forskellige Befraglere om den Tonnage, der kan give Decbr. og Januar Lastning i Northern Range. Denne Udvikling er tilsyneladende kommen helt bag paa Befragterne, der i Ugens Begyndelse var indstillet paa at faa Tonnage til noget under WSA. Raterne. I Dag for en Uge siden sluttedes der saaledes to Liberty Baade med Kul fra Northern Range til Danmark til \$11.40 for December Afskibning, men i Onsdags maatte vi for samme Type Damper betale \$13 for Janr. Lastning. Og hvad der gælder for Kul til Danmark gælder naturligvis ogsaa, om end ikke i saa udpræget Grad, for Kul til Continentet og Middelhavet. For Kul til Danmark synes Frygten for Isvanskeligheder at medføre, at de amerikanske Redere forlanger et Tillæg. For andre Destinationer end Danmark ligger kurante Noteringer for Kul fra Northern Range omtrent som følger: Antwerpen eller Rotterdam \$11.25, Nordfrankrig \$11.35, Vestitalien \$12.70. Af Kulslutninger til Sydamerika bemærkes: Hampton Roads/Rio Grande do Sul \$12.65, Baltimore/Rio \$11.50, Hampton Roads/Santos \$11.75 og samme Rate til Buenos Aires eller Montevideo. For en mindre Ladning Korn fra New York til Lissabon indikeres \$13.25 fio., men saavel for denne Forretning, som for en Net-Forretning fra New York til Nordfrankrig eller Antwerpen/Rotterdam, for hvilken der indikeres 23 Cts., maa der antagelig betales mere. Pitch fra Northern Range til Nordfrankrig betaler \$16 fio. Fra Golfen søges Tonnage for Korn til Finland til \$18.50 med fri Losning.

Fra River Plate er der stadig kun ringe Efterspørgsel efter Skibsrum. Der er sluttet en enkelt prompt Baad fra Necochea eller Bahia Blanca til Vestitalien til \$17.75, og der kan antagelig gøres en eller to Janr. Baade for svejtsisk Regning fra n.a. San Lorenzo til Antwerpen eller Rotterdam til \$17. Fra Brasilien fik en 370,000 Cbft. Baad \$150,000 Lumpsum fio. for Lumber til Vestitalien.

Paa Pacifickysten er Forholdene uden større Ændringer. Fra Nordpacific er sluttet amerikansk Liberty for Korn til UK. til \$1 under WSA. Raten, hvilket er en lille Stigning. Paa fio. Basis fra British Columbia til Holland indikeres \$20 pr. Ton d.w. Transpacific indikeres \$20 pr. Ton d.w. fra Puget Sound/British Columbia range til Shanghai og Hongkong. Kul Seattle eller Portland til Shanghai fik Tonnage til \$18.50.

Østens og Indiens Markeder viser kun ringe Aktivitet. Der er sluttet yderligere Tonnage for Ris fra Fransk Indo-Kina til Hongkong og Shanghai til uændrede Rater, og det samme gælder for Kul fra Calcutta til Colombo. Fra Sydafrika kan stadig sluttet Malm til Northern Range til omkring \$8.50. Kul Durban/Buenos Aires blev gjort til 57/-, og samme Rate blev betalt Durban/Aden. Fosfat Kosseir/Australien fik Tonnage til 60/-.

De europæiske Markeder er fortsat meget aktive. Fra Middelhavet sluttet mange Baade for forskellige Laster til stort set uændrede Rater. Bl. a. kan nævnes: 10,000 Ts. Damper for Fosfat fra Casablanca til Antwerpen til 28/-, 3000 Ts. Fosfat Sfax/Triest 25/-, 6000 Ts. Fosfat Sfax/Rotterdam 39/-, 4000 Ts. Svovlkis Huelva/UK. 32/-, 5000 Ts. Salt Sfax eller Monastir/Rotterdam 45/-, 2000 Ts. Svovlkis Setubal/Rotterdam 35/-. Fra Østersøen lakker det mod Enden med Trælast og Masse Ladningerne, men der kan stadig placeres Tonnage for Malm fra Gefle og Oxeløsund til de sædvanlige Destinationer til uændrede Rater. Indenfor Kul- og Koksarten fra England/Tyskland/Polen til Danmark har der ikke fundet større Ændringer Sted.

Der er vedvarende meget betydelig Efterspørgsel efter Tonnage paa Timecharterbasis. For sydafrikansk Regerings Regning kan placeres et Par Motorskibe paa ca. 5000 Tons for 3 Aars Fart, og der antydes for en under Krigen i Amerika bygget Type paa ca. 5000 Ts. d.w., ca. 11 Knob, \$4.50, \$4.25 og \$4 for henholdsvis 1ste, 2det og 3die Aar.

ver udsat for et større Tilbageslag, og hvis Amerika ikke ved Hjælp af Subsidier søger at holde en uforholdsmæssig stor Handelsflaade i Drift, er der efter engelske Anskuelser ikke nogen Grund til at se mørkt paa Skibsfartens Fremtid.

### ANTWERPEN HAVN

Præsidenten for Handelskammeret i Antwerpen, *Oesterreith*, har ifølge belgiske Kilder gjort Forestillinger overfor den britiske Chef for Handelsinformation i Tyskland, Brigadegeneral Robinson, og papeget, at Antwerpens Havn kun arbejder med det halve af sin Kapacitet, fordi de allierede Besættelsesmyndigheder lader alt for meget af deres Transittrafik til Tyskland gaa via Hamburg og Bremen. Han gav endelig Udtryk for Haab om, at de Allierede vilde genoptage Brugen af den gamle Rute via Antwerpen.

Den britiske Efterretningstjeneste i Tyskland meddeler, at der i Bremen i de sidste Dage er blevet eksporteret flere Varer end nogensinde siden Krigens Afslutning.

### DØDSFALD

Fabrikant *Einar Weilbach*, Indehaver af Instrument- og Kompassmagerfirmaet *Einar Weilbach & Co.*, er d. 17. Okt. afgaaet ved Døden, 52 Aar gammel.

Han blev uddannet som Instrumentmager, og efter Aflæggelse af Svendeproe blev han ansat i Det store nordiske Telegrafsekskab. I 1913—19 var han beskæftiget i Verdensfirmaet *Henry Hughes & Son* i London.

Efter denne grundige Uddannelse vendte *Einar Weilbach* hjem og etablerede i 1919, kun 25 Aar gammel, sit eget Firma i København. Han begyndte under beskyedne Former i *Niels Juelsgade 6*, men i 1939 var Forretningen vokset sig saa stor, at den paa Grund af Pladsmangel maatte flytte til større Lokaler i *Ny Toldbodgade 11*. Her oprettedes tillige Fabrik for Fremstilling af mange forskellige nautiske Instrumenter, deriblandt Spritkompasser, der var Firmaets Speciale, og som har vundet Anvendelse i mange Skibe.

### NORSK DØDSFALD

Den kendte norske Skibsreder *Gustav Natvig*, Christiansand, er død, 77 Aar gammel. Han overtog 1898 *Henrik Natvigs Rederi* og var i 1899 med til at stifte »*Christiansand Dampskibsselskab*«. Hans specielle Interesse var viet Ruteforbindelsen med Danmark; i næsten 40 Aar deltog han med Iver i Arbejdet for at fremme Interessen og Forstaaelsen for *Frederikshavn-Ruten*, og i 25 Aar var han Disponent og Formand for Bestyrelsen.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Fyrvænet

Fyrmester af 1. Grad ved Nordre Røse Fyr, *G. G. Gylling*, er afskediget paa Grund af Alder i Naade og med Pension fra Udgangen af Februar, og Fyrmester af 1. Grad ved Middelgrundts Fort Fyr, *R. R. Vilandt*, er afskediget i Naade og med Pension fra Udgangen af Februar paa Grund af Svagelighed.

### Svitzers »Garm« strandet ved Finland

Svitzers Bjergnings-Entreprises Damper *Garm* er d. 15. Decbr. strandet ved Finland. Bjergningsdamperen var paa Vej til Mäntyluo to for at hente en amerikansk Damper, der var Havarist, og ved Indsejlingen til den finske Havn løb Skibet paa en Klippe. Ved Strandingen blev *Garm* læk, men Besætningen kom i Land i god Behold. To af Bjergningselskabet Neptuns Skibe gik ud for at forsøge at bjerpe *Garm*, og det lykkedes efter nogle Dages Forløb at faa Skibet af Grunden.

### Forlist

Et norsk Motorskib *Tove* af Lindenæs forliste forleden Nat i Kalltegat udfor Østlommerlands Kyst. Skibet var afgaet fra Randers lastet med Sand til Bergen. Lasten forskubbete sig under Rejsen, og ved Midnatstid kæntrede Skibet. Det lykkedes Besætningen at komme i Redningsbaaden, men i den høje Sø kæntrede Redningsbaaden to Gange, og herunder omkom Skibets Kaptajn, Gabrielsen. De øvrige 4 Mand af Besætningen reddede sig ind til Dokkedal.

### Norsk Damper grundstødt i Omøund

Den norske Damper *Kaupanger*, der er hjemmehørende i Bergen, løb d. 16. ds. ved 7,30 Tiden paa Grund ved den vestlige Indsejling til Omøund. Damperen, der er paa Rejse fra Emden til Nykøbing F. med ca. 1900 Tons Koks, menes ikke at kunne komme af Grunden ved egen Hjælp, og Svitzers Bjergningsdamper *Svava* er gaaet ud fra Kalundborg for at gaa til Assistance.

### Ændringer i Skibsregisteret

S/S Arnold Mærsk af Kalundborg (OZSB) er udslettet som forlist.

S/S Johannes Mærsk af Kalundborg (OYMC) er udslettet som forlist.

M/S Harsyssel af Esbjerg (OZGW) er udslettet som forlist.

A/S Tankskibsrederiet, Fredericia, er Ejer af M/S (Tankskib) Haifa af København (OXAL), Brutto- og Netto-Tonnage henholdsvis 301 og 128 Tons.

Rederiet Ocean A/S, København, er Ejer af M/S Indian Reefer af København (OZEK), Brutto- og Netto-Tonnage iflg. Interims-Nationalitets-Certifikat henholdsvis 2815 og 1558 Tons.

S/S Alexandra af Aalborg (OZDE). Skibets Hjemsted er nu Esbjerg.

Brutto- og Netto-Tonnagen for S/S Søborg af København (OZKA) er nu henholdsvis 1996 og 1188 Tons.

Brutto- og Netto-Tonnagen for S/S Rigmor af København (OUMY) er nu henholdsvis 1579 og 912 Tons.

Brutto- og Netto-Tonnagen for S/S Otto Petersen af København (OXXE) er nu henholdsvis 2868 og 1680 Tons.

### Fra norske Værfter

Den 12. Decbr. kunde Akers mek. Verksted aflevere sin Nybygning Nr. 480 m.s. *Bolivar* til Skibets Ejer Fred. Olsen & Co., Oslo, efter en vellykket Prøvetur.

M.s. *Bolivar*, der blev bestilt i 1938 og søsat før Krigens brød ud, var allerede klar til Aflevering i Februar i Aar, men hærgetes derpaa af en Brand, der forsinkede Arbejdet.

Det er et dobbeltskruet Motorskib med ca. 84.000 cb. ft. Lastkølerum. Dets Hoveddimensioner er følgende: Længde 466' 3", Bredde 57', Dybde til Shelterdæk 37'. Det er bygget som aaben Shelterdækker med tre gennemgaaende Dæk. Det har seks Luger i hvert Dæk, hvoraf den forreste er anbragt paa Bakken. Lugerne beljenes af 16 elektriske Spil med tilhørende Bomme.

Hovedmaskineriet bestaar af to Aker B. & W. 2 Takts Dieselmotorer af Værftets Fabrikation tilsammen udviklende 8400 IHK. Farten er 18 Knob.

Skibet kan medføre 12 Passagerer og skal indsættes paa Rederiets Sydamerikarute.

## TENERIFE

GUILLERMO H. OLSEN

SANTA CRUZ DE TENERIFE

Telegram-Adr.: »OLSENS TENERIFE«

## Skibsbesigtigelser

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

**H. Schieldsöe**

3, Princes Gate E.,

Liverpool 8

Telefon: Lark Lane 3497

### Fra svenske Værfter

Den 2. Decbr. søsattes fra Gävle Varvs- og Verkstads Nya AB et 3300 Tons d.w. Motorskib til Werkebacks Ångfartygs AB i Verkeback.

Skibet, der fik Navnet Fred Olsson, har følgende Hoveddimensioner: Længde 90,83 m, Bredde 13,49 m, Dybde til Hoveddæk 5,69 m. Hovedmaskineriet bestaar af en 5-cylindret Polar Dieselmotor af Atlas Diesels Konstruktion, der udviklende 1080 IHK vil give Skibet en Fart paa 13 Knob.

## FRA SØRETERNE

### Nye Medlemmer af Sørøtten

Sjællands Stiftamt har beskikket: Skibsinspektør *Henry Kay Larsen*, Niels Finsensallé 30, Søborg, Strandfoged *Carl Laurits Larsen*, Vartovs Vænge, Dragør, Skibsreder *R. Fischer-Nielsen*, Maltevengen 14, Charlottenlund, Værkmester *H. A. Petersen*, Dalgas Boulevard 83, F., Havnefoged *Bosch Kronika*, Frederiksborgvej, Himmelev, Kutterfører *J. Olsen*, Helligkorsvej 71, Roskilde, Direktør *Poul Laurits Emil Poulsen*, Aagade 10, Køge, til for Tiden fra 1. Januar 1947 til 31. December 1950 at være Sørøtsmedlemmer i København's Amt.

### M.s. Tromp

I Korsør afholdtes forleden Dag Søforhør i Anledning af Minesprængningen af det hollandske Motorskib *Tromp* ud for Kjelds Nord. Rystelserne ved Eksplosionen var saa stærke, at den færøske Motorskonnert *Glyvursnæs*, der op tog Besætningen og som befandt sig et Par Hundrede Meter fra Katastrofestedet, blev en Del beskadiget. Der er formentlig opstaaet en Lækage.

Skonnertens Kaptajn forklarede, at det ved Eksplosionen gav et saadant Ryk i Skibet, at alle Mand tørnede paa Dækket i den Tro, at det var *Glyvursnæs*, der var blevet minesprængt. De blev hurtigt klar over, at det var det hollandske Skib, hvis Besætning derpaa blev jærget. Kort efter løb Færøskonnertens Lejer varme, og det var Kaptajnens Opfattelse, at dette skyldtes Rystelserne. De øvrige Medlemmer af Besætningen paa Færøskonnerten forklarede overensstemmende med Kaptajnen, hvorefter Forhøret sluttede.

## AABENRAA KØBSTAD

### Stillingen som Havnefoged

ved Aabenraa Havn bliver ledig til 1. April 1947 og ønskes besat med en Navigator.

Havnefogeden, der foruden sine egentlige Pligter som Havnefoged tillige skal fungere som Havneformand (Arbejdsleder), er underkastet den til enhver Tid for ham fastsatte Instruks og de for Havnen gældende Reglementer m. v.

Stillingen lønnes under Forbehold af Ministeriets Godkendelse med Grundløn 3.900 Kr. aarlig, stigende hvert 3. Aar med 480 Kr. indtil 4.860 Kr. + Tillæg efter Statens Regler, hvorefter Begyndelseslønnen for en gift Mand for Tiden andrager 7.968 Kr., og Slutlønnen 9.288 Kr. aarlig. For Tjenestebolig betales Husleje efter nærmere Bestemmelse.

Stillingen vil — ligeledes under Forbehold af Ministeriets Godkendelse — blive pensionsberettiget i Henhold til Kommunens Pensionsregler, der er lig Statens. Fast Ansættelse sker først efter 1 Aars tilfredsstillende Prøvetid.

Ansøgninger indsendes til Aabenraa Byraad inden 10. Januar 1947. Personlig Fremstilling kun efter nærmere Aftale.

Aabenraa Byraad, den 14. December 1946.

## Positionliste pr. 17. Decbr. 1946

### Dania

*Cyril* afg. Aarhus 7.11. til Malaga. — *Danklint* afg. Dublin 14.12. Forv. ank. London 20.12. — *Tovelil* ank. Kbhvn. 17.12.

### Dannebrog

*Dansborg* afg. Buenos Aires 28.11. til Aarhus. — *El-lensborg* afg. Aalborg 8.12. til Lissabon. — *Frederiksborg* ank. Aarhus 9.12., laster for Ceula. — *Lilleborg* ank. Skive 14.12., laster derefter i Aalborg til Alicante. — *Nordborg* ank. Santander 14.12., laster for Port Talbot. — *Silkeborg* ank. Leixoes 2.12., derefter Safi/Kalundborg. — *Skodsborg* ank. Frederikshavn 16.12., for Maaling fortsætter til Aalborg. — *Søborg* pass. Beachy Head 15.12. til Lissabon. — *Taarnborg* afg. Oxeløsund 14.12. til Barrow in/F. — *Ura-nienborg* ank. Helsingør 31.8. Dok. — *Ørneborg* afg. Huel-va 14.12. til Kalundborg.

### De forenede Kulimportører

*Cimbria* ank. Rotterdam 19.12. — *Concordia* ank. Gran-gemouth 20.12. — *Dania* ank. Oxeløsund 21.12. — *Hafnia* ank. Gävle 21.12. — *Scandia* ank. Dansk Havn 24.12.

### Det Dansk-Franske D/S

*Blekinge* afg. Cardiff 11.12. Forv. ank. Tel Aviv 23.12. — *Bornholm* afg. Dakar 5.12. — *Halland* afg. Walton (New Zeland) 7.12. — *Skaane* reparerer Svendborg. — *Slesvig* ank. England 19.12.

### Det Danske Kulkompagni

*Ivan Kondrup* afg. Gdansk 16.12. — *Wm. Th. Malling* afg. Gdansk 17.12.

### D. D. P. A.

*Christian Holm* ank. North Shields (Dok) 10.12. — *Esso Nyborg* afg. Aalborg 13.12. til Aruba. — *Scandia* reparerer North Shields.

### D. F. D. S.

*Alabarga* ank. Kbhvn. 16.12. — *Argentina* ank. Kbhvn. 17.12. — *Bergenhus* ank. Aarhus 17.12. Derfra ca. 20.12. til London. — *Bolivia* afg. New York 10.12. til Kbhvn. og Oslo. — *Brasilien* ank. Dagenham 11.12. Derfra ca. 17.12. til Kbhvn. — *Brynhild* ank. Middelfart 16.12. Derfra ca. 17.12. til Kbhvn. — *California* afg. Sao Francisco 29.11. via Las Palmas for Oliefyring til Kbhvn. Ank. Las Pal-mas forv. 17.12. — *Delaware* ank. London 17.12. Derfra ca. 23.12. til Kbhvn. — *Dronning Alexandrine* afg. Thors-havn 17.12. til Kbhvn. — *Egholm* ank. Aarhus 15.12. Der-fra ca. 20.12. til Antwerpen og Middelhavet. — *Florida* afg. Jaffa 8.12. til Antwerpen og Kbhvn. Ventes til Ant-werpen ca. 20./21.12. — *Garonne* ank. Oslo 12.12. Derfra ca. 17.12. via Drammen og Fredrikstad til Kbhvn. — *Half-dan* ank. Antwerpen 11.12. Derfra ca. 17.12. til Næstved og Kbhvn. — *Harald* afg. Hobro 12.12. til Antwerpen-New-ports/Cardiff/Swansea/Liverpool-Kbhvn. — *Hebe* ank. Ant-werpen 13.12. Derfra ca. 17.12. til Kbhvn., Frederiksværk og Kolding. — *Hindsholm* ank. Barcelona 16.12. Derfra 17.12. til Tarragona, Valencia, Algeciras og Portugal. — *Hjortholm* ank. Leixoes 11.12. Derfra ca. 18.12. til Lissa-bon, Casablanca, Tanger, Oran og Algier. — *Hroar* ank. Esbjerg 17.12. Derfra ca. 18.12. til London Kbhvn./Aal-borg. — *Ivar* ank. Antwerpen 5.12. Derfra ca. 17.12. til Es-bjerg/Odense/Aarhus/Randers/Aalborg. — *J. C. Jacobsen* ank. Kbhvn. 13.12. Fra Kbhvn. ca. 17.12. til Rotterdam/Antwerpen-Kbhvn./Middelfart/Odense. — *Jolantha* i Fart Kbhvn.-Vestnorge-Kbhvn. Afg. Christianssand 15.12. via Risør til Kbhvn. — *Katholm* ank. Antwerpen 13.12. Derfra ca. 22.12. til Kbhvn. — *Kentucky* ank. Liverpool 16.12. Derfra ca. 22.12. til Kbhvn./Aalborg. — *Knud* afg. Barry 17.12. til Manchester. Derfra ca. 31.12. til Kbhvn. og Aar-hus. — *Louisiana* afg. Buenos Aires 15.12. til Porto Alegre. Ank. Porto Alegre forv. 18.12. — *Maine* ank. Mersin 13.12. Derfra til Haifa Tel-Aviv og Jaffa. — *Margrethe* ank. Lon-don 10.12. Derfra ca. 18.12. via Immingham til Kbhvn. — *Marocco* ank. Kbhvn. 16.12. Herfra ca. 20.12. til Horsens. — *Paraguay* afg. Kbhvn. 3.12. via Reykjavik til New York, Philadelphia og New York. Afg. Reykjavik 11.12. — *Saga* afg. Helsingfors 15.12. til Kbhvn. Fra Kbhvn. ca. 25.12. til Vestnorge/Kbhvn. — *Skjold* ank. London 17.12. Derfra ca.

18.12. til Kbhvn. — *Svanholm* afg. Kbhvn. 14.12. til Lon-don/Esbjerg. — *Sønderjylland* afg. Kbhvn. 17.12. til Aar-hus-Gdynia-Kbhvn. — *Taarnholm* afg. Manchester 15.12. til Kbhvn./Aarhus. — *Texas* ligger i Antwerpen. Derfra til Lissabon og Levanten. — *Thyra* afg. Aarhus 15.12. til New-castle/Leith/Kbhvn./Helsingør. — *Tomsk* afg. Marseille 16.12. til Genua, Neapel og Sicilien. — *Trondhjem* ank. Kbhvn. 17.12. Herfra ca. 20.12. til Aalborg. — *Tula* ank. Antwerpen 16.12. Derfra ca. 22.12. til Horsens/Randers/Aalborg. — *Tunis* ank. Kbhvn. 17.12. Afgaar herfra ca. 23.12. til Antwerpen. — *Uruguay* ank. Oslo 10.12. Derfra forv. 17.18. til Kbhvn. — *Virginia* ank. Immingham 15.12. Derfra ca. 18.12. til Kbhvn.

### Jutlandia

*Jens Toft* paa Vej til Kbhvn., forv. ank. 23.12. — *Karen Toft* ligger i Emden, derefter Danmark.

### J. Lauritzen

*Indian Reefer* ank. Halifax ca. 17.12., derefter Hol-land. — *Argentinean Reefer* pass. Bermuda 16.12. paa Vej til Rio. — *Egyptian Reefer* afg. Aalborg Værft ca. 19.12. til New York. — *African Reefer* reparerer Aalborg Værft. — *Karla Dan* afg. New York ca. 19.12. til Chile. — *Lotta Dan* afg. Havana 15.12. til New York. — *Laila Dan* ank. Callao 10.12., derefter til New York. — *Jutta Dan* afg. New York ca. 20.12. til Halifax. — *Selma Dan* afg. New York 14.12. til Peru. — *Randa* ank. New York ca. 17.12., derefter til Danmark. — *Linda Dan* afg. New York ca. 18.12. til Ecuador. — *Ulla* ank. Gdansk 14.12., derefter til Finland. — *Laura Dan* reparerer Svendborg. — *Maria Dan* ank. Wismar 16.12., derefter til Aabenraa. — *Jelva Lau* pass. Kbhvn.s Red 13.12. paa Vej til Kotka. — *Lilian* pass. Trelleborg Red 15.12. paa Vej til Bristol. — *Anna Lau* afg. Odense 13.12. til Helsingfors. — *Inger Lau* afg. Dieppe 14.12. til Emden. — *Nerma Lau* ank. Antwerpen 12.12., derefter Helsingborg og Malmø. — *Katja Lau* afg. Wismar ca. 19.12. til Hobro. — *Hedda Lau* reparerer Aalborg Værft. — *Nancy Lau* ank. Torrevicja 16.12., derefter til Aalborg. — *Ninna Lau* afg. Esbjerg ca. 18.12. til Valencia.

### Motortramp

*Stensby* afg. fra Esbjerg 16.12. til Casablanca/Hamburg. — *Tureby* ank. Cherbourg 15.12., forv. afg. ca. 24/27.12. til New York/Frankrig. — *Vedby* forv. afg. Cherbourg 17.12. til New York/Frankrig.

### Myren

*Asbjørn* ank. Casablanca 16.12. — *Astrid* ank. Emden 16.12. — *Birthe* afg. Ghent 17.12. til Emden. — *Chr. Sass* ank. Antwerpen 16.12. — *Clara* ank. Rostock 15.12. — *Stal* afg. Newport Mon 7.12.

### Norden

*Norden* ank. Colombo 17.12. — *Nordfarer* afg. Phila-delphia 17.12. til Antwerpen. — *Nordkap* ank. Aarhus 17.12. — *Nordkyn* forv. ank. La Plata 18.12. — *Nordpol* reparerer Nakskov.

### Orient

*Astoria* ank. Kbhvn. 10.12. — *Westralia* afg. New York 30.11. til Bahia Blanca.

### Paciff

*Paris* afg. Kbhvn. 17.12. til Gdansk.

### Vendila

*E. M. Dalgas* reparerer Frederikshavn. — *Otto Petersen* ank. Emden 17.12. — *P. N. Dam* reparerer Helsingør. — *Svend Pii* ank. Kbhvn. 17.12.

### Ø. K.

*Annam* ank. Rotterdam 16.12. — *Asia* afg. Shanghai 1.12. til Ny Kaledonien. — *Bintang* ank. Valencia 15.12. — *Er-ria* ank. Vancouver 16.12. — *Falstria* pass. Cape Race 13.12. til Kbhvn. — *Fionia* pass. Perim 12.12. til Port Said. — *India* ank. Santos 23.11. — *Java* ank. Astoria 16.12. — *Jutlandia* pass. Pentland Firth 11.12. til New York. — *Kina* ank. London 11.12. — *Korea* ank. Shanghai 16.12. — *Lalandia* afg. Aden 14.12. til Port Said. — *Malacca* afg. Saigon 14.12. til Hongkong. — *Manchuria* ank. Oslo 14.12. — *Meonia* ank. Bangkok 4.12. — *Mongolia* afg. Madras 14.12. til Colombo. — *Norden* pass. Cape Guardafui 10.12. til Colombo. — *Selandia* pass. Ækvator 13.12. til Adelaide.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: P. E. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K

Abonnement

Udlandet Kr. 24,00 pr. Aar

Redaktør:

KAY JUNGEBEREN

Telefon "Central" 17030

samt paa alle Postkontorer

# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

NYBYGNINGER

SKIBS-MASKIN- OG  
KEDELREPARATION

## Aalborg Værft A/S

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

# SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY  
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING  
STRIKEFORSIKRING

Amaliegade 33  
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

# PENSIONS FORSIKRINGS ANSTALTEN A/S



HAMMERENSGADE 6  
KØBENHAVN K. - C. 7809

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

# MONTANA A/S

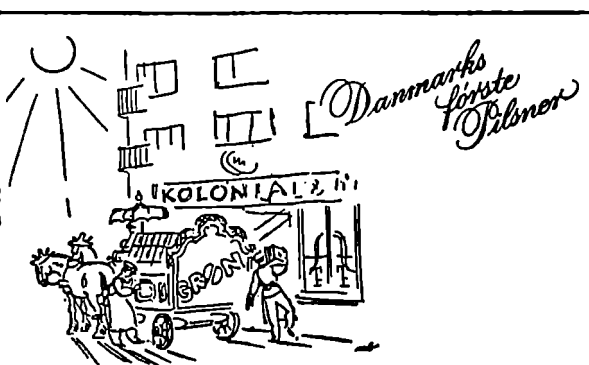
IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K  
Telefon: 9246

Telegramadr.:  
MONTANAKUL

# DANSKE LLOYD

Holmens Kanal 42



# TUBORG Pilsner



Viking  
Kompasser  
Viking  
Loddemaskiner  
Chronometre  
Sekstanter  
Marinekikkerter

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

# CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. LEITH. GRANTON.