



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

DANSKE LLOYD

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-
AKTIESELSKAB
STIFTET 1899

TELEFON:
CENTRAL 1160



TELEGR.-ADR.:
DANSKELLOYD

KJØBENHAVN
AMALIEGADE 29 B

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAIN'S

SKIBSVÆRFT · MASKINFABRIK
REFSHALEØEN OVERGADEN N. V. 9

STØBERI
TEGLHOLMEN

REPARATION OG
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER
3 OPHALINGSBEDDINGER

SPECIALITET:

DIESELMOTORER

INDTIL 40000 I. H. K.

Depot:
Havne-
gade 47
Tlf. C. 4980

Depot:
I alle
Provins-
byer.



FORSIKRINGSAKTIESELSKABET

NATIONAL

KØBENHAVN

GRUNDLAGT 1905

Telefon C. 75 65 · Statstelefon 507
TELEGRAM-ADR.: »NATION«

TEGNER

SØ- & TRANSPORT FORSIKRINGER

Iøvrigt overtages
alle Arter Forsik-
ringer til de billigst
mulige Præmier

FORLANG TILBUD · AGENTURER OVERALT

AKTIESELSKABET
DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI
 (THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

KØBENHAVN
 FILIALER: BANGKOK OG SINGAPORE

Egne Agenturer: Soerabaya, Shanghai, Hankow, Vladivostock, Dalny, Harbin, New York, Valparaiso, San Francisco, Durban og Johannesburg. — *Regelmæssig Rute* paa Siam, Kina, Japan, Sydafrika, Australien, Java, Vestindien, Meksiko og Vestkysten af Nord- og Sydamerika. — *Import til Europa* af østasiske og andre oversøiske Produkter, Teak- og andre Træsorter. — *Export til oversøiske Pladser* af europæiske Produkter. — *Skov- og Savmølle*drift i Siam.

ALLE NÆRMERE OPLYSNINGER
 ERHOLDES VED HENVENDELSE PAA KOMPAGNIETS HOVEDKONTOR,
 HOLBERGSGADE 2, KØBENHAVN K.

P. Brown jun. & Co

Amaliegade 45 · København · Danmark

★
 Befragtning & Rederi

Dampskibsselskabet »Nordens«

AMALIEGADE 29 A St.

KØBENHAVN K

Assuranceforeningen Skuld

(Gensidig)

Den danske Afdeling

TELEF.: 12.267 & 12.432 · TELGR.-ADR.: »SKULD«
 STIFTET 1897

GARANTI OG RESERVEFOND
 CA. 500.000 KR.

★

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

“PACIFIC”

AMALIEGADE 29 A

Telefon: 4212 · Telegram-Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMIDT

Korresponderende Reder

DAMPKIBSSELSKABET

»TORM«

Kontor: ST. STRANDSTRÆDE 9, 2. SAL · KØBENHAVN

TELEGRAMADRESSE: »TORM«
 TELEFON 2437

Den internationale Skibsfarve-Fabrik A.-S.

[SYSTEM HOLZAPFEL]

St. Annæplads 16, København.

Telefon: 56 01. — Telegr.-Adr.: »Holzandias«.

[Holzapfel's

Bundfarver til Jern og Træskebe.
 Lagoline i alle Farver til Dækshuse etc.
 Danboline til Lastrum etc.
 Yachtfarver til Lystbaade.

ALFRED CHRISTENSEN

Tlgr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 24 Telf. 221-1735-5390

Dampskibsreder
 Dampskibs- og Havariagent
 Befragtningsforretning

**KJØBENHAVNS
 HANDELSBANK**

ETABLERET 1873

Aktiekapital (fuldt indbetalt) Kr. 50.000.000

Reservefond Kr. 29.559.110

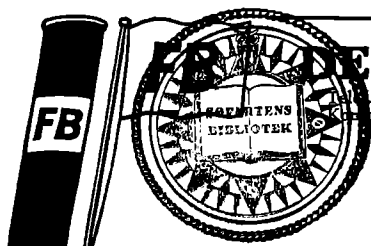
HOVEDKONTOR: HOLMENS KANAL 2
 Afdelinger: Amagertorv 29 · Frederiksberggade 1 · Gl.
 Kongevej 98 · Store Kongensgade 58 · Sølvgade 84

Filialer i: Aabenraa

Aarhus · Esbjerg · Graasten · Haderslev · Horsens
 Kalundborg · Odense · Randers · Rønne
 Sønderborg · Toftlund · Tønder
 Viborg.

AKTIESELSKABET
**DET DANSK-FRANSKE
 DAMPSKIBSSELSKAB**

Korresp. Rheder:
 A. N. PETERSEN · FREDERIKSGADE 9
 Tlf. 1243 · 12843 · Tlgr.-Adr. Danskfransk



FORENEDE BUGSELSKABER

Kontor: Toldbodbovnen: Centrl. 3944 TELEGRAM-ADRESSE: Nattel. for Bugsering: Vester 575 v
 Kjøbret: Central 291 · 13101 · 10592 »TUGBOATS« Nattlf. i Strandingstilfælde: Strand 3102

Bugsering · Bjergning · Vandforsyning

STØRST OG ÆLDST I KØBENHAVN

AMALIEGADE 36

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR AXEL GERFALK

NUM · 27

FREDAG 4 · JULI 1924

31 · AARG.

F R A U G E T I L U G E

AF AXEL GERFALK

Andetsteds i *Søfarts-Tidende* er gengivet de sprin-
Agende Punkter i den Aarsberetning, som Danske
Rederes Ulykkesforsikringsforbund har udsendt i disse
Dage. Derigennem erfarer man, at i Sejlskibsafdelin-
gen er der i det forløbne Aar desværre indtruffet et
ret stort Antal Forlis med Tab af Besætning, hvorved
denne Afdelings Udgifter har oversteget den ind-
betalte Grundpræmie, saaledes at Forbundet for at
faa Udgifterne dækket maa indkræve en *Ekstra-
præmie*, der beløber sig til Kr. 22.20 pr. Mand for-
sikret hele Aaret.

Ved Lejlighed skal jeg komme ind paa Aarsagerne til det store Antal Forlis i denne Afdeling; det kræver en Artikel for sig selv. Lad os idag nøjes med at se paa den økonomiske Side af denne Sag. Det har igen i Aar vist sig saare vanskeligt for Ulykkesforsikringsforbundet at faa indkasseret Ekstrapræmierne hos mange af Sejlskibsrederne. Aarsagen er hovedsagelig den samme som sidste Aar: den haarde Konkurrence fra udenlandske Skibe, som navnlig de mindre Sejlskibe har været udsat for. I de første to Tredjedele af 1923 var for Eksempel tyske Smaaskibe i Kraft af den fortvivlede tyske Valutasituation i Stand til at akceptere Fragter paa Betingelser, som var ganske ruinerende for danske Smaaskibe. Som Følge heraf har det været næsten umuligt for mange af de mindre Redere at præstere de skyldige Præmiebeløb. Og til Trods for, at baade *Dansk Sejlskibsrederiforening* og *Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe* paa det varmeste har anbefalet Tilskud fra Staten til Ulykkesforsikringspræmier i Lighed med det Tilskud (Halvdelen af Præmien), som Sejlskibsrederne oppebar i Aarene 1906—1916 i Medfør af den da gældende Lov af 1. April 1905, har den forrige Regering ikke ment at kunne imødekomme Andragendet.

Det er ikke dette Blads Politik at opmuntre nogen til at hjælpe med til at tømme Statens Kasse. Den Danske Søfarts Mænd har ogsaa i Gerninger vist, at de ikke ønsker at trække Veksler paa Statens Midler. Det er vist tilstrækkelig i denne Forbindelse at minde om,

hvorledes Dampskibsredernes faglige Organisation vedtog af egne Midler at oprette det 2½ Million store Fond, der afholder alle Udgifter til de Efterladte af dem, der under Krigen fandt Døden som Følge af Torpedering af danske Skibe. Mon nogen anden faglig Organisation vilde have stillet sig ligesaa rundhaandet i et Tilfælde, hvor Forsørgelsespligten dog saa aabenlyst paahvilede Staten? Dampskibsrederne var endda saa *lørge*, at deres Fond ikke alene omfattede deres egne Mænds Efterladte, men ogsaa Sejlskibsredernes. Og det til Trods for at Staten i Forvejen paa lagde Dampskibsrederne utaaaleligt store Byrder, regulerede og reducerede deres Indtægter.

Hvorfor stillede Dampskibsrederne sig saa liberalt overfor Sejlskibene? Deres Holdning var utvivlsomt dikteret af det Hensyn til Landets Tarv, som skiftende Regeringer og Folkets kaarne Mænd saa ofte forsømmer at varetage. Som tænkende Mænd staar det Dampskibsrederne klart, hvilken Livssag det er for Nationen og Dansk Søfart, at Danmarks Sejlskibsflaade ikke formindskes, og at Sejlskibsredernes Kaar ikke gøres altfor ringe, Guderne skal vide, de kan ikke være ringere,

end de er. Naar en stor Nation som Amerika idag praktisk talt staar uden en national Sømandsstand, skyldes det den Omstændighed, at de amerikanske Avtoriteter for sent opdagede Sejlskibsflaadens Betydning. De forhindrede ikke, at Sejlskibene et efter et søgte mod Land og blev hugget op; de indsaa ikke, at det er ombord paa Sejlskibe, at Mænd faar den Uddannelse som Sømænd, der senere kommer alle Redere og Staten til Gode. Amerika har Dollars, men ikke Sømænd. Milliarder har de amerikanske Avtoriteter ofret siden Krigen paa at genskabe en national Sømandsstand og en national Handelsflaade; hidtil er det ikke lykkedes dem, og de er nu ganske klar over, at Grunden hertil er Manglen paa Sømænd, der fik deres Opdragelse paa et Sejlskib.

De danske Sejlskibsreder har haft og har en haard Stund. Det er Folk, der nødtigt giver op, men



DIREKTØR J. F. MYHRE,

den populære Manager af The Baltic and White Sea Conference, som har bestemt sig til fra 1. Januar 1925 at trække sig tilbage fra den daglige Ledelse af Conferencen. Direktør Myhre har dog indvilliget i vedblivende at være knyttet til Conferencen i en raadgivende Kapacitet.

Læsset kan blive saa tungt, at de ikke kan orke det. Søfart er et af Danmarks store nationale Erhverv. Naar vor slette Handelsbalance ikke rammer os endnu haardere end den allerede gør, skyldes det i første Række de rare Millioner i usynlige Indtægter, som den danske Handelsflaade sejler ind. Det er derfor af den allerstørste Vigtighed for Danmark, at dette store nationale Erhverv ikke i en kritisk Tid rammes af en lignende Katastrofe, som den, der overgik Amerikas Søfart. For et Aars Tid siden var et af vore største Sejlskibsrederier i Vanskeligheder. Det blev reddet fra Likvidation ved at forskellige Dampskibsredere og Dansk Dampskibsrederiforening i fællig skaffede den nødvendige Kapital. Men Dampskibsrederne kan ikke bære alle Byrder. Og med denne Motivering henstiller vi til Landets ny Regering at tage Sejlskibsrederens Andragende om at lette deres tunge Forsikringsbyrde op til fornyet Behandling — og at vedtage dette Andragende.

Er Strømmen ved at kæntre?

Den tidligere britiske Premierminister, Mr. Lloyd George, har i disse Dage talt ved en Frokost i Manchester, hvor han var den Britiske Industri Føderations Gæst. Ved denne Lejlighed udtalte han, at nu var gode Tider i Sigte, Verden var ved at blive rigere og mere købedygtig, og hvis man tvang ham til det, vilde han producere Statistik, der viste, at han havde Ret. Han var ogsaa sikker paa, parat til at vædde paa, at den engelske Købmand og den engelske Fabrikant var i Stand til at konkurrere med hele Verden og faa deres artige Del af den Kage, som det voksende Begær for Varer var i Færd med at bage. Hvilken Udtalelse han dog øjeblikkelig modificerede ved at advare mod den »Fare«, der truede engelsk Foretagsomhed og Industri fra Kontinentet, »hvor Nationerne idag stod endnu bedre udrustet end nogensinde før i Industriens Historie« — for en Politiker, særlig for en uforbederlig Optimist som Lloyd George, er det altid rart senere at kunne pege tilbage paa en statsmandsklog Advarsel, hvis de lyserøde Profetier ikke skulde gaa i Opfyldelse.

Samme Dag talte en fremragende skotsk Industriemand, Sir George Paish, i Glasgow om det samme Emne. Ogsaa han mente, at vi stod overfor en Opgangstid, eller som han udtrykte det »den største Handels Expansion Verden nogensinde havde set.« Blandt hans Tilhørere var mange Skibsredere, og han sagde direkte henvendt til dem: »Sælg ikke Jeres Skibe, men køb flere Skibe.«

Man tror jo gerne det, man gerne vil tro. Der er næppe nogen blandt os, som ikke gerne vil tro, at vi staar overfor gode Tider, eller blot normale Tider, og at vi er kommen saa nogenlunde helskindede igennem Deflationens og Depressionens mørke Skov. Men unægteligt er det vanskeligt at tro det. Hvordan kan Handel og Skibsfart blomstre, naar Rusland vedblivende henligger som et økonomisk Vacuum, og naar mange andre Lande ikke har Raad til at købe selv det nødvendige i Retning af Raamaterialer og Maskiner? Hvorledes kan Handelen blomstre, saalænge Ruhr Distriktet henligger i delvis Kaos? Hvor skal Pengene komme fra, til at finansiere den kommende boom?

Daarlige Begyndelse i Danmark.

Her i Danmark er det Synd at sige, at vi har faaet Hnogen Forsmag paa den lykkelige Tid, som den engelske Politiker og den skotske Industrihøvding bebuder. Den Forsmag, som vi i disse Dage har faaet, er temmelig ram, en grim Bittersnaps, der passer bedre til en daarlige økonomisk Fordøjelse end som Aperitif til et drabeligt Indhug paa Tilværelsens Goder. Vor Kronens sidste Fald bærer Vidnesbyrd om, at vi i alt

Fald for Danmarks Vedkommende ikke staar paa Tærskelen af en økonomisk Renaissance.

Uventet kom dette Fald ikke. Ustraffet vedbliver ingen Nation at leve paa en negativ Handelsbalance, at tære paa sin Kapital og lade staa til i det forfængelige Haab *that something will turn up*. Nationen maa betale for sine egne Synder, ogsaa for dens Regeringers Undladelses-Synder. Det stod sikkert klart for den forrige Regering — og det staar sikkert ogsaa klart for den nuværende — at vi ikke alene lever over Evne, men at vi betaler for meget for næsten alting. Det er gaaet med Aktieselskabet Danmark, som det gik med saa mange af vore Krigs-Aktieselskaber, at Generalomkostnings Kontoen er blevet for dyr. Vor Levestandard er som vort Prisniveau for højt. Betaler man for meget for Livets Nødvendigheder, gaar automatisk Værdien af ens Valuta ned. Naar Arbejdslojningerne steg, steg Detailpriserne en lille Smule mere — vi er kommen til, at Fattigmandsfisk som Sild og Makrel koster dobbelt saa meget i en Butik i København som i den tilsvarende Bod i England. Kan man undre sig over, at vor Krone falder?

Gives der intet Middel til at standse Kronens Fald? Naturligvis gør der det. Forbruget maa indskrænkes, ikke enkelte Klassers, men hele Nationens. Det kræver en haard Haand at gennemføre en konsekvent Nedsættelse af Nationens altfor høje Leve-Standard. Hidtil har vi ikke haft en Regering, der turde vise den Haand. Den forrige Venstre-Regering gjorde dog et Forsøg derpaa med at fremsætte sit Forslag om et Tvangsloan, og det er beklagelsesværdigt, at den ikke fik Lov til at prøve det Middel. Den nuværende har foreløbig taget Sommerferie.



DANSK SØFART SET MED ENGELSKE ØJNE

Den britiske Regering har udsendt et lille Værk om Danmark — den herværende Handels-Attaché Richard Turners Aarsberetning om danske kommercielle og finansielle Forhold. I denne Beretning omtaler Hr. Turner ogsaa dansk Søfart og siger bl. a.: »Danske Redere har i Fjor klaret sig meget bedre end deres britiske Konkurrenter, og man kan i det Hele sige, at Resultatet af dansk Skibsfart i 1923 var relativt tilfredsstillende — under alle Omstændigheder hvad angaar Dampere og store Motorskibe. Der var praktisk talt ikke ét Skib oplagt, og skønt Fragterne ikke paa noget Tidspunkt var over Middelhøjde, tjente danske Redere dog paa dem som Følge af Faldet i den danske Kronens Værdi, takket være hvilket Forhold deres Driftsomkostninger var lave sammenlignet med Driftsomkostningerne i Lande med høj Valuta. De Bestræbelser, der finder Sted for at hæve den danske Kronens Værdi, følges ganske naturligt i Rederkredse med Spænding, og man haaber dér, at Fragterne ligeledes vil stige, da man ellers vil gaa glip af den Fordel, man for Tiden nyder, og Resultatet heraf uvægerligt vil være, at en Del danske Skibe maa lægges op.«

LASTEFORHOLD I HVIDEHAVET

Om Lasteforholdene i Hvidehavet udtaler en Reder i N. H. & S. T. følgende: For Redere, der tænker paa at sende Skibe til Hvidehavet, kan det muligvis være af Interesse at høre om følgende Erfaringer en Reder har gjort indtil nu.

En Damp, der laster 785 Stds., ankom til Soroka den 6. Juni og afgik med kun 725 Stds. tung Fyr den 25. Juni, altsaa et Ophold paa 19 Dage.

En anden Damp ankom til Mesane den 11. Juni for at laste ca. 700 Stds. D. B. B. Paa Trods af Certepartiets Bestemmelse om, at »no larchwood is to be shipped«, valgte Befragterne at laste »larchwood«, af hvilket der kun kunde lastes 550 Stds., og endnu den 27. Juni var Dampere ikke afgaaet.

DE INTERNATIONALE SØFORSIKRINGS-PRÆMIER

ER DE BETYDELIGT LAVERE NU END FØR KRIGEN?

Under Generalforsamlingerne i flere af vore største Forsikringselskaber er lige siden 1919 Gang paa Gang Tab paa Søforsikrings-Afdelingen, navnlig den udenlandske, angivet som Aarsag til et for Selskaberne og deres Aktionærer utilfredsstillende Resultat af Virksomheden. Det anerkendes, at Assurancepræmier er et meget væsentligt Punkt paa Dampers Omkostningskonto i vore Dage, og at en Besparelse her ofte er ensbetydende med Forskellen mellem Fortjeneste og Tab. I 1919 var Værdien af Skibe ekstraordinær høj, og den Præmie, der forlangtes, var ogsaa højere end det foregaaende Aar. Da Tonnage-Værdien i Begyndelsen af 1920 faldt stærkt, blev det nødvendigt at nedsætte de Beløb, for hvilke Skibene var forsikrede, og samtidig gjordes der Forsøg paa at faa Præmierne ned. Bevægelsen blev saa almindelig og var saa heldig, at Assurandørerne gennemgaaende var af den Mening, at 1921 maatte give dem store Tab, en Mening, som Formændene gav Udtryk for paa de forskellige Selskabers Møder, og dette bekræftedes til en vis Grad, skriver *Fairplay* (Side 765, 26. Juni) ved, at en Række Parvenu-Selskaber maatte standse. Aaret gik imidlertid, uden at den ventede Katastrofe indtraf, og Ulykkesprofeterne erklærede da, at i 1922 vilde man komme til at føle den fulde Vægt af Faldet i Tonnageværdier og Præmier. Men dette Aar gik ogsaa, og Resultatet af Sø-Forsikringselskabernes Arbejde kan kun betegnes som overordentlig tilfredsstillende for dem.

Trods fortsat Pessimisme

fra Assurandørernes Side, har ogsaa 1923 vist sig at være et indbringende Aar, og Bladet har derfor henvendt sig til nogle af dem, der bedst skulde være i Stand til at begrunde deres Pessimisme. En Assurandør, der navnlig giver sig af med Vareforsikring, udtalte, at skønt Udsigterne var daarlige for et Aar siden, og skønt Resultatet af Aarets Forsikringsarbejde er blevet langt bedre, end han havde troet det muligt, er Udsigterne nu paany elendige, og at enhver, der før Krigen havde gjort heldige Forretninger og nu paany kom ind paa Forsikringsmarkedet, vilde gaa bagover af Forbavelse over de Præmier, der nu noteres. Præmien for frosset Kød fra Sydamerika var f. Eks. før Krigen 12 sh. 6 d. og er nu 7 sh., og det er givet, at hvis den førstnævnte Præmie var rimelig og retfærdig, kan man ikke vente, at den sidstnævnte vil give Fortjeneste. En Rejse — ballastet ud og Tilbagetur med Kornlast — blev nylig forsikret for 8sh. 9d. pCt. mod 22sh. 6d. før Krigen, hvilken Nedsættelse, saafremt Fortjenesten før Krigen var normal, jo maa betegnes som ganske ødelæggende for Assurandøren. Ganske vist har Erstatningerne de to-tre sidste Aar ikke været saa store, som man kunde have ventet, hvilket maaske skyldes, enten at den traadløse Telegraf nu spiller en langt større Rolle end i 1914 med Hensyn til Forhindring af Tab, at Bjergningsmateriellet er bedre, at Navigatørerne er dygtigere eller mere samvittighedsfulde end de var tidligere, at de Skibe, der er i Brug, er af bedre Kvalitet som Følge af, at et stort Antal har været lagt op, eller at alle disse Aarsager i Forening har bidraget til at begrænse Skaderne. Hvad Grunden end er, er det dog en Kendsgerning, at hvis Præmierne i al Almindelighed er blevet reduceret tilnærmelsesvis i det Omfang, nogle Assurandører vil have os til at tro, maa enten Fortjenesten før Krigen have været enorm — hvad den ikke var — eller ogsaa maa Tabene nu være ganske ødelæggende.

Naar Konkurrenterne favoriseres.

Rederne er selvfølgelig altid villige til at yde en rimelig Betaling for deres Forsikringer, men naar de

ser, at deres Konkurrenter er i Stand til at dække sig til ganske latterlige Præmier, kan man ikke undre sig over, at de søger at faa deres egne bragt ned. Der er f. Eks. et Tilfælde med et velkendt Fragtdamper Selskab, som altid har haft et godt Navn hos Lloyd og Selskaberne, og hvis Aktier nu alle indehaves af et af de store engelske Dampskibsselskaber. Før Krigen, da Selskabet kontrolleredes af de oprindelige Stiftere, blev der betalt en rimelig Præmie mod absolut Udelukkelse af særlig Skade, men dette Selskabs Flaade er nu forsikret mod al Risiko for ca. 2½ pCt., hvilket maa være en Rekord for et almindeligt »Tramp«-Selskab, hvis Skibe sejler paa alle Have. Assurandørerne vil antagelig betænke sig to Gange, før de fornyer Policen paa de samme Betingelser, da 3 af Selskabets Skibe i den senere Tid har været ude for Havari, og de deraf flydende Erstatninger vil lade lidet eller intet tilbage af den modtagne Præmie til Imødegaaelse af yderligere Erstatninger, der maatte komme, før Policen udløber.

Et andet velkendt »Tramp«-Selskab bevægede for henvend et Aar siden London Assurandører til at forsikre alle deres Skibe til ca. 3½ pCt. mod enhver Risiko, men før der var gaaet en Maaned, var to af Dampjerne totalt forlist, og ikke blot tog den forsikrede Værdi af hvert disse Skibe hele det Præmiebeløb, der var betalt for Flaaden for et Aar, men der kommer yderligere Tab, der vil tilføje Assurandørerne et meget haardt Slag.

Et absurd Forhold.

I et andet Tilfælde mente en Reder, at han ikke blev retfærdigt og rimeligt behandlet af sine Assurandører paa Tid, og da det ikke lykkedes ham at opnaa en Nedsættelse af Præmien, besluttede han at lade Tids-Policerne løbe ud og forsikre Baadene for hver Rejse. Efter et Aars Forløb opdagede han til sin Forbavelse, at medens Assurandørerne nægtede at nedsætte Præmien for 12 Maaneder til under 6 Guineas pCt., havde han ved at betale for hver Rejse dækket samme Risiko for ca. 3 Guineas pCt. for Aaret. Da han en Tid havde betalt pr. Rejse, sluttede han en 12 Maaneders Kontrakt med Assurandørerne til mindre end 4 pCt. eller en Nedsættelse af over 33 pCt., hvilket viser, at Redere nøje bør lægge Mærke til, hvad de betaler for deres Forsikringer.

INGEN UDSIGT TIL HØJERE PRÆMIER
I DANMARK

Her i Danmark ligger Forholdene noget anderledes end paa det aabne internationale Søforsikrings-Marked. »Ja, maaske mærkes Markedets vigende Tendens noget paa Kasko Forretningen,« siger Direktøren for et af de »Fire Store« Selskaber, men Varepræmierne ligger fast og uforandret og paa praktisk talt samme Niveau som før Krigen og i Overensstemmelse med de gældende Tariffer. Naar flere Selskaber, der ogsaa giver sig af med Søforsikring, har lidt saa store Tab, saa tror jeg at kunne sige, at det i nogen Grad skyldes de for lave Kasko-Præmier, som vedkommende Selskaber har arbejdet med for at komme ind. *Rate cutting* er jo desværre et internationalt Onde, som hverken Rederne eller Forsikringselskaberne i Længden kan være tjent med. Man kan ikke ustraffet købe en Sikkerhed under dens reelle Værdi; det hævner sig altid før eller senere. Baade Redere og Assurandører er bedst tjent med, at Præmierne, der betales, virkelig dækker Risikoen. Det er ingen Hemmelighed, at vi Assurandører gerne saa en mindre Forhøjelse af de nuværende Præmier, men vi er paa den anden Side ganske klar over, at en Forhøjelse er ganske ugennemførlig paa et Tidspunkt, hvor der vedblivende er for mange Selskaber, der driver Søforsikring, naar

man tager Hensyn til, at den internationale Søfart ikke arbejder i fuldt Sving paa Grund af de frygtelige økonomiske Tilstande i Rusland og andetsteds og den vigende Købelyst i de Lande, der endnu har en normal eller ikke helt demoraliseret Valuta.

2 Millioner Tons af Shipping Boards Tonnage hugges op.

Ifølge en uofficiel Meddelelse har den af den amerikanske Regering nedsatte Komité til Ophjælpning af Amerikas Skibsfart indstillet, at henved 2 Millioner Tons d.w. af Shipping Boards Skibe hugges op, og at der bygges to Passagerbaade af George Washington Typen. Det meddeles, at ca. 500 Skibe skal ophugges; af disse er 300 af Lake Typen. Ophugningen anbefales af økonomiske Grunde, da der ikke er noget Haab om at kunne sælge dem paa Grund af de Udgifter, en ny Udrustning af dem vil medføre. De Udgifter, der er

forbundet med at bringe Shipping Boards Skibe i forsvarelig Stand, er meget store. Det skal have kostet ca. 100,000 Dollars pr. Skib at sætte nogle Tankdampere, som Shipping Board nylig solgte til private Firmaer, i brugelig Stand. Kommissær *Meyer Lissner* har overfor Kongressens Undersøgelser-Komité erklæret, at Ejere af Passagerdamperen »City of Los Angeles« har anvendt 1 Million Dollars paa Reparationer af Skibet, siden de overtog Skibet fra Shipping Board. Denne Oplysning blev givet som Svar paa et Spørgsmaal fra Komitéens Side, om hvorfor Skibet i August 1923 var bleven solgt for 100,000 Dollars, efter at det var blevet sat i Stand med en Bekostning af 2½ Million Dollars, hvortil yderligere maatte føjes et Beløb af 135,000 Dollars. Hr. Lissner udtalte derefter, at Shipping Board sikkert ikke vilde have anvendt Pengene dertil, hvis den havde vidst, i hvilken Tilstand Skibet var. Hvis Hr. Lissners Udtalelse er korrekt gengivet, lader Shipping Boards Undersøgelser-arbejde meget tilbage at ønske.

DET VANSKEelige AAR 1923

Aaret 1923 har været meget vanskeligt for mange udenlandske Dampskibsselskaber, og dette gælder i udpræget Grad bl. a. »International Mercantile Marine Co.«, New Jersey, ifølge den af Selskabet udsendte foreløbige Beretning for 1923.

Selskabet, der har Ledelsen af »American Line«, »Red Star Line«, »White Star Line«, »Transatlantic Transport Line« og »Leyland Line«, viser i sit Regnskab efter Fradrag af Driftsudgifter, Skatter og Renter, et Overskud af 6,113,597 Dollars mod 6,971,113 Dollars i 1922, 14,069,053 i 1921, 17,484,015 i 1920 og 24,597,808 i 1919.

Naar man tager i Betragtning, at Selskabet ved Begyndelsen af sidste Aar raadede over en samlet Tonnage af 1,083,179 brutto Tons, af hvilke 465,402 ejedes af »White Star Line«, og at denne Linje efter at have sat et Beløb til Side til Betaling af Renter, men før Afsættelse af Penge til Afskrivning paa Material, viste et Overskud paa over 4,000,000 Dollars, der er indbefattet i de ovennævnte 6,113,597 Dollars, maa man gaa ud fra, at Fortjenesten paa Selskabets Skibe under amerikansk Flag maa have været meget ringe. I Renter er der betalt 2,223,719 Dollars, medens der er afsat et Beløb af 5,579,800 Dollars eller 4 pCt. til Afskrivning, hvorefter Regnskabet udviser et Underskud paa 1,689,922 Dollars; i 1922 var der et Underskud paa 1,269,783 Dollars, medens der i 1921 var et Overskud paa 5,797,347 Dollars og i 1920 en Fortjeneste paa 9,905,959 Dollars.

Intet Udbytte.

Der udbetales selvfølgelig intet Udbytte, hverken af de almindelige Aktier eller af Præference Aktierne. Selskabets Ledere, saavel i Amerika som i England, maa regnes blandt de mest erfarne Redere i Verden, og til Trods for, at dette er Tilfældet, resulterer Aarets Drift, efter at de fornødne Afskrivninger er foretagne, i et Tab paa henved 350,000 Pd. Sterling; hvis Ledelsen havde været mindre fremragende, vilde Resultatet sikkert være blevet langt værre.

Staten, en haard Konkurrent.

Da den foreløbige Beretning blev forelagt paa et Møde i Selskabet i New York, udtalte Præsidenten Mr. P. A. S. Franklin, at det daarlige Resultat hovedsagelig skyldtes de usikre politiske Forhold i Europa, men den Konkurrence, som Selskabet var udsat for fra de af Staten ejede Skibe, som sluttede Fragter uden smaalige økonomiske Hensyn, havde dog ogsaa været

forarsage en større Nedgang i Indtægterne, idet Selvstærkt medvirkende. Den nye Indvandringslov vilde skabets Skibe altid havde besørget en meget betydelig Del af Immigrations-Trafiken. Selskabets økonomiske Stilling var tilfredsstillende, og Bestyrelsen ventede at kunne opretholde den. Med Hensyn til den amerikanske Regerings Virksomhed som Skibsreder udtalte Mr. Franklin, at Konkurrencen fra Statens Side var saa haard som nogensinde. De offentliggjorte Beretninger viste, at Gennemsnitstabet paa Skibe, for hvilke Staten er Reder, er 27,000 Dollars pr. Rejse — af Skatteydernes Penge.

Ogsaa vanskelige Forhold paa Kontinentet.

Forskellige kontinentale Dampskibsselskaber er mere eller mindre i samme Situation som »International Mercantile Marine Co.«, hvad angaar Betaling af Udbytte.

»Hamburg-Sydamerika Linjen« skal saaledes for 1923 ikke blot ikke give noget Udbytte (for 1922 var Dividenden 30 pCt. samtidig med, at der betaltes en Bonus af 300 pCt.), men vil yderligere nedskrive sin ordinære Aktiekapital med 50 pCt.

»Wijklijn Steam Navigation Co.«, af Rotterdam, der ledes af *Erhardt* og *Dekkers*, og som har en Flaade paa 10 Skibe med en samlet Tonnage af 36,425 Tons, har i 1923 haft en Fortjeneste af kun 36,505 Gylden, der foreslaas overført til næste Aars Regnskab. Selskabets Skibe er bogført til en Værdi af kun 38 Gylden pr. Ton d.w., og Ledelsen fremhæver, at man, hvis de Løfter, dette Aar giver, ikke skuffer, haaber at kunne udbetale à conto Udbytte.

Forsinkelserne i England uhyre kostbare.

De store Forsinkelser, der har fundet Sted i britiske Havne, fremhæves ligeledes, og for at vise, hvor kostbare disse Forsinkelser har været, anfører Ledelsen Fortjenesten paa Driften af en 3,600 Tons Baad i 1912—13 sammenlignet med 1923. Fragtindtægten androg i det førstnævnte Aar 270,000 Gylden mod 263,000 Gylden i Fjor, men Tallene for Udgifterne var henholdsvis 179,500 Gylden og 256,900. Havneafgifterne var henved 25 pCt. højere, Lønninger og Kost ca. 50 pCt., Kul 150 pCt., Materiel til Dæks- og Maskinbrug 38 pCt. og Assurance 8 pCt. højere, medens diverse Udgifter var mindre. Fortjenesten paa Damperen er saaledes faldet fra 90,500 Gylden før Krigen til 6,100 Gylden i Fjor, og dette til Trods for den mest udmærkede Ledelse.

TEORI OG PRAKSIS

Paa den Søfarts-Konference, der nylig blev afholdt i London, udtalte Chefen for U. S. A.s Shipping Boards europæiske Afdeling, *Huntington T. Morse*, at de Forenede Staters Regering i Begyndelsen af 1923 havde erklæret, at den ikke vilde kræve, at Skibe, som arbejdede for Shipping Board, naar de var beskæftigede i kommercielle Opgaver, kunde gøre Fordring paa Fritagelse for Arrest eller andre særlige Fordele, som man almindeligvis tilstod Skibe af fremmed Nationalitet, der arbejdede i det Offentliges Tjeneste. Det amerikanske Udenrigsministerium tilstillede ogsaa sine diplomatiske Repræsentanter i Udlandet en saadan Erklæring, men Mr. Morses Udtalelse er saa omfattende, at den ikke er i fuld Overensstemmelse med Fakta. Saa vidt man kan konstatere, kræver Shipping Board stadig Fritagelse for Arrest for sine Skibe, skønt den i Admiralitetets Sager fremtræder *in personam*. Der kan ikke gøres Arrest i et Regeringsfartøj i U. S. A., skønt Shipping Board kan sagsøges *in personam*, og der foreligger ikke noget om, at Shipping Board skulde have fundet sig i Arrest foretaget i noget af dens Skibe i Udlandet.

S. B. akcepterer kun Afgørelser, der passer den.

Paa den anden Side blev der for nylig afsagt Kendelse i en Sag i England, der drejede sig om en Certeparti Tvistighed, angaaende hvilken Sag Shipping Board var gaaet med til Voldgiftskendelse, men derefter nægtede at anerkende den, med det Resultat, at Befragterne anlagde Sag. Shipping Board forsvarede ikke sin Handlemaade, men paastod simpelthen Sagen afvist fordi »den, som et Departement under de Forenede Staters Regering, var suveræn og derfor ikke kunde sagsøges ved en engelsk Ret.«

Underretten erklærede sig ved et Præcedens bundet til at afvise Sagen, og denne Afgørelse blev godkendt ved en Appel.

Det Standpunkt, Shipping Board har taget i dette Tilfælde, er direkte modsat den Erklæring Mr. Morse hentydede til og synes at vise, at Shipping Board kun vil underkaste sig retslige Afgørelser, naar det passer den.

Krig mod fremmede Skibe og Amerikanere, der benytter dem.

Shipping Board modsætter sig, at udenlandske Linjers Agenturer bestyres af dets Folk. Dette er et Spørgsmaal, som i første Række angaar Shipping Boards Ledelse, skønt man maaske kunde finde Anledning til at udtale, at dette stærke Mishag til fremmede Skibe er i Modsætning til den Holdning, Udenrigsministeriet indtager. Der skal være rettet Henvendelser til den mexikanske Regering om at frigive Fragtdampere »Whipple«, der sejler under nicaraguansk Flag, skønt det ejes af et amerikansk Selskab. Udenrigsministeriet, der i dette, som i saa mange andre Tilfælde, anlægger et mere vidtskuende Synspunkt end de andre Ministerier, anser Ejerforholdet som noget for sig, der intet har med det Flag at gøre, under hvilket Skibet er registreret. Hvis en Person naturaliseres, betyder det en Ændring af hans Undersaatsforhold, men det vilde være latterligt at sige om et Skib, der er blevet »naturaliseret« eller overført til et andet Lands Skibsregister, at det har skiftet »Undersaatsforhold«, da et Skib er en død Ting, og Skibets Karakter i Virkeligheden er identisk med de Personers, der drager Fordeel af Brugen af det. Det var af den Grund, at Skibe, der sejlede under et eller andet Flag, undertiden blev beslaglagt som fjendtlig Ejendom i Krigens Tid. Men Shipping Boards Synspunkt er, at man skal se paa Skibe uden Hensyn til Ejernes Forhold, og i Overensstemmelse med denne Betragtning maade har Shipping Board erklæret Krig mod amerikanske Ejere, der benytter udenlandske Skibe. Det er betegnende, at Shipping Board i officiose Udtalelser om Spørgsmaalet har

DANSKE SEJLSKIBSREDERIERES

PROTECTION CLUB

Den 21. Juni 1924 afholdt Danske Sejlskibsrederiers Protection Club sin første ordinære Generalforsamling paa Høj-skolehjemmet i Svendborg.

Formanden, Grosserer P. M. Petersen, bød Vedkommen. Til Dirigent valgtes Skibsbygmester Jacobsen, Troense.

Clubbens Sekretær og juridiske Konsulent, Landsretssagfører A. L. H. Elmquist, aflagde Beretning. Han meddelte derunder, at der pr. 20. Juni d. A. var indmeldt ialt 105 Skibe, repræsenterende ca. 22,500 Brutto Tons.

Fra Clubbens Start den 1. April 1923 og indtil 31. December 1923 havde der været behandlet ialt 39 Sager. Fra 1. Januar til 21. Juni d. A. var der behandlet yderligere 24 Sager.

Af de i det forløbne Regnskabsaar behandlede Sager var 20 Sager ordnet ad mindelig Vej, saaledes at Rederierne havde faaet gennemført deres Krav. 7 Sager havde maattet opgives, for Størstedelen grundet paa, at det angik ret smaa Beløb, og at Omkostningerne ved Proces derfor vilde blive uforholdsmæssig store. 12 Sager var endnu ikke afgjort ved Aarets Slutning, men fortsattes.

Ialt var der ved Clubbens Hjælp incasseret ca. 50,000 Kr. fordelt over de 20 Sager.

Protection Clubbens Prøvesager.

Af de Sager, der var behandlede drejede adskillige sig om Konflikt mellem Skib og Modtager om, hvorvidt Modtageren skulde betale de ved Losning ved fremmed Mandskab forbundne Udgifter, naar Arbejdernes Organisation i de paagældende Havne ikke vilde tillade, at Skibets Mandskab deltog i Losningen. Fra Clubbens Side hævdede man her, at Modtageren i saa Tilfælde maatte betale Losningsudgifterne, idet Modtageren som den med Forholdene paa Losseplads kendte maatte bære Risikoen ved at Certepartiets Bestemmelse om Losning ved Skibets egne Folk ikke kunde gennemføres. Det var lykkedes at faa Modtageren til at betale alle Udgifter i 4 Tilfælde. Ialt havde der været 8 Sager af den Art. Da det var af Betydning for Rederierne at faa en retslig Afgørelse af dette Spørgsmaal, havde Bestyrelsen vedtaget at lade en af de Sager, der ikke havde kunnet ordnes ved mindelig Overenskomst, afgøre for Clubbens Regning gennem Proces.

Endvidere havde adskillige af Sagerne drejet sig om Tvist mellem Modtageren og Skibet om, hvorvidt ydet Kursforskud skulde omregnes efter Kursen, der gjaldt den Dag, da Forskudet blev ydet eller efter Kursen den Dag, da Restfragten blev betalt. Clubben havde her hævdet, at Omregningen maatte ske efter Kursen, der gjaldt den Dag, da Fragtforskudet blev givet, medens Modtagerne havde hævdet, at det maatte ske efter Kursen den Dag, da Restfragten blev betalt. Der havde af den Art været 3 Sager. Det var imidlertid lykkedes i alle Tilfælde, efter at Clubben havde faaet Sagen overgivet, at faa Modtagerne til at indrømme det uholdbare i deres Standpunkt, saaledes at Modtagerne havde betalt Differencen.

Foruden den paagældende Proces vedrørende egne Folk havde Bestyrelsen vedtaget at afholdes Halvdelen af Udgifterne ved en Retssag, som S/S »Svendborgsunds« Rederi agtede at anlægge mod en Ladningsmodtager, grundet paa at denne havde tilbageholdt 113 £ for manglende Last, skønt det var givet, at Skibet havde leveret den Last, som det havde modtaget.

Sekretæren meddelte endvidere, at Bestyrelsen havde vedtaget at indstille til Generalforsamlingen, at alle Udgifter ved Assistance i Udlandet til Sagfører og Repræsentanter indtil Proces paabegyndtes foreløbig for indeværende Aar skulde betales af Clubben, saaledes at Medlemmerne kun i Tilfælde af Proces blev bebyrdet med Udgifter. Denne Ordning vilde dog kun blive indført for indeværende Aar, for at man deraf kunde se, hvorvidt Clubben var i Stand til at afholde disse Udgifter.

Sekretærens Beretning toges til Efterretning, ligesom den foreslaaede Ordning vedtoges.

Skibsreder R. S. Hansen og Skibsreder R. W. Rasmussen udtalte deres Glæde over den gode Støtte, som Clubben allerede havde været for Rederierne og haabede, at alle Sejlskibsredere efterhaanden vilde indmelde deres Skibe i Clubben, idet det var utvivlsomt, at det var af stor Betydning for Sejlskibsrederierne netop i disse vanskelige Tider at have en Organisation, som kunde tage Afære saavel i smaa som i store Sager, hvor Skibenes Interesser stod paa Spil.

Sekretæren fremlagde Regnskab, der udviste et Overskud paa Kr. 2,172.27. Regnskabet balancerede med Kr. 4,156.42.

Til Bestyrelsen genvalgtes Skibsreder Erik B. Kromann, Marstal, som gik af efter Tur.

brugt Udtrykket »Skibe under fremmede Flag«, som om den ønskede at antyde, at Ejendomsforholdet muligvis ikke var udenlandsk, selv om Flaget var det, og Skibet maatte betragtes som en Fjende. Denne Ejendommelighed synes ikke tidligere at være bleven bemærket.

FRANSK SKIBSBYGNING

Er Subsidiernes ophørt?

Senator *Brindeau*, Formand for Parlamentsudvalget angaaende den franske Handelsflaade, udtalte ved Stabelafløbningen af Damperen »d'Artagnan« for nogle Uger siden, at Udvalget havde faaet overdraget at udarbejde et Lovforslag om Indførelse af Bestemmelser for Subsidier til Skibsværfter.

Senere har, efter hvad en særlig Korrespondent til »The Scandinavian Shipping Gazette« for 27 Juni meddeler, Direktørerne for Saint Nazaire-Penhoët Værfterne udtalt Haabet om, at Regeringen vilde slutte sig til de Krav, nævnte Udvalg vilde stille, da fransk Skibsbbygning kun kunde vente en tilfredsstillende Udvikling, hvis Staten ydede Værfterne samme Støtte som fremmede Værfter fik i deres respektive Lande.

Det er fra forskellige Sider bleven hævdet, at den Støtte, den franske Regering ydede franske Værfter havde baaret Frugt i de store Ordre, udenlandske Firmaer for faa Uger siden har placeret i Frankrig, men det er ukorrekt at hævde, at Støtte af den Art har sat franske Firmaer i Stand til med Held at konkurrere med Udlandet, da der i Øjeblikket ikke af Staten eller Kommunerne ydes Værfterne nogen som helst Subsidier.

Subsidiernes ophørte i 1918.

Systemet med Subsidier til Værfterne indførtes i Frankrig i 1893, da det ved Lov bestemtes, at Værfterne skulde have et Tilskud af 30—65 Francs pr. Ton brutto for Skrogene og 15 Francs pr. 10 kg for Maskinerne. I 1906 ændredes disse Bestemmelser, idet der fastsattes et Tilskud af 145 Francs pr. Ton brutto for Dampere og 95 Francs for Sejlskibe. Tilskuddet for Maskiner fastsattes til 25,50 Francs pr. 100 kg. Loven bestemte yderligere, at Subsidiernes skulde nedsættes med 4,50 Francs aarlig i 10 Aar for Dampere, 3 Francs for Sejlskibe og 0,75 Francs for Maskiner, og Subsidiernes skulde helt ophøre efter 12 Aars Forløb, altsaa i 1918, og siden 19. April 1918 er der i Frankrig ikke blevet ydet Tilskud til Værfterne.

De Ordre, som i Aarets første Maaneder placeredes hos franske Værfter fra udenlandsk Side, skyldtes i Virkeligheden hovedsagelig den abnorme franske Valutasituation paa det paagældende Tidspunkt, (100 Francs = 1 Pd. Sterl.), der satte de franske Værfter i Stand til at indsende lavere Tilbud end deres udenlandske Konkurrenter. De samme Firmaer vilde have været absolut ude af Stand til at konkurrere, hvis Sterling havde været lig 70 eller endog 80 Francs. Dette fremgaar tydeligt af, at da Sterling kort Tid efter var faldet til ca. 70 Francs, var britiske Tilbud paa Reservedele som Skrueakslers, Skruer, etc., lavere end de franske Værfters, hvilket viser, at disse kun kan konkurrere med de britiske Firmaer, saafremt Kursen er over 80.

Sejlskibsredernes Generalforsamling i Marstal.

Dansk Sejlskibs-Rederiforening afholdt Mandag aarlig Generalforsamling. Formanden, Skibsreder *C. P. Lund*, Hellerup, bød Velkommen og omtalte bl. a. Lillebæltsbroen, der vil være til betydelig Gene for Skibsfarten.

Regnskabet, der balancerede med 14,429 Kr. godkendtes.

Sekretæren aflagde Beretning for Aaret, hvori bl. a. klages over den ny Sømandslov af 1. Maj 1923, der medfører en Række for Skibsfarten trykkende Byrder.

De afgaaende Bestyrelsesmedlemmer og Revisorer genvalgte. Til Mødested næste Aar valgtes Thure.

Vi skal i vort næste Nummer bringe et stenografisk Referat af Generalforsamlingens Forhandlinger.

U. S. A.'s HANDELSFLAADE

Den sidst fremkomne Statistik viser, at der den 1. Maj 1924 under amerikansk Flag fandtes 1,985 søgaaende Handelsskibe paa over 500 Tons med en brutto Tonnage af ialt 6,256,356 Tons (U. S. Shipping Board Tonnage undtaget) mod 1,994 med en brutto Tonnage af 6,271,119 Tons den 1. April 1924, altsaa en Nedgang af 9 Skibe og 14,763 Tons. 1,363 Skibe med en samlet Tonnage af 6,356,391 Tons ejedes af U. S. Shipping Board mod 1,371 Skibe med en Tonnage af 6,376,533 Tons den 1. April i Aar. I det Hele sejlede under amerikansk Flag 3,348 Handelsskibe med en samlet Tonnage af 12,612,747 Tons 1. Maj 1924, af hvilke 2,470 Skibe med en Tonnage af 11,405,540 Tons var i privat Eje.

Den 1. Maj 1924 havde amerikanske Skibsværfter under Bygning eller Bestilling paa 209 Staalskibe med en brutto Tonnage af 165,990 Tons til private Ejere mod 228 Staalskibe med en Tonnage af 172,181 Tons 1. April. Der var desuden 20 Træskibe med en brutto Tonnage af 6,607 Tons under Bygning eller bestilte til private Ejere den 1. Maj.

Nedenstaaende Liste viser Antal og brutto Tonnage af Staalskibe af 100 Tons og derover 1. Maj under Bygning eller bestilte af private Ejere hos amerikanske Værfter:

Værft	Antal Skibe	Tons
American Shipbuilding Co., Cleveland, O.	2	16,284
Bath Iron Works, Bath, Me.	1	175
Baltimore Dry Docks	1	920
Harlan Plant, Wilmington, Del.	6	4,940
Sparrows Point, Md.	5	5,600
Union Plant, San Francisco	4	6,476
Craig Shipbuilding Co., Long Beach, Cal.	2	650
Federal Shipbuilding Co., Newark, N. J.	7	10,400
Great Lakes Eng. Works, Ashtabula, O.	1	1,600
Great Lakes Eng. Works, River Rouge, Mich.	3	16,500
John F. James & Son, Essex, Mass.	1	100
John H. Mathis Co., Camden, N. J.	8	4,000
Los Angeles Ship. & D. D. Co., Cal.	4	1,012
Manitowoc Ship. Corp., Wis.	1	2,800
New Jersey D. D. & Trans. Co., Elisabeth, N. Jersey	2	330
Newport News Ship. Co., Va.	4	20,600
New York Ship. Corp., Camden, N. J.	7	7,980
The Pusey & Jones Co., Wilmington, Del.	2	1,950
Staten Island Ship. Co., N. Y.	9	4,597
Sturgeon Bay Dry Dock Co., Wis.	2	4,500
Sun Shipbuilding Co., Chester, Pa.	4	1,119
Todd Dry Dock & Constr. Corp., Tacoma, Wash.	1	5,800
Toledo Ship. Co., Toledo, O	1	3,000
Total	78	121,333

En Dom, der gaar Rederne imod.

En Række norske Rederier havde protesteret mod, at Regeringen opkrævede Tonnageafgift af Skibe (som England under Krigen havde rekvisitioneret) for den Tid, de udførte Pligtrejser. Reder *Carl Konow*, Bergen, anlagde som Repræsentant for samtlige interesserede Rederier, Sag mod Regeringen for at faa en retslig Afgørelse af Spørgsmaalet, men tabte sin Sag ved Christiania Byret. Dommen appelleredes til Højesteret, der enstemmigt stadfæstede Byrettens Dom, idet Skibene trods Rekvisitionen vedblev at være norske. Rekvisitionen var kun en Udøvelse af den folkeretslige saakaldte »Angarieret« overfor neutral Ejendom, der befinder sig paa et krigsførende Lands Territorium. Konow blev yderligere idømt 500 Kr. Omkostninger ved Højesteret.

Skibssalg.

Dampskibsselskabet »Norden«s Damper »Helge«, ca. 2,700 Tons d.w., bygget i Helsingør 1895, er i disse Dage solgt til Helsingborg.

Prisen ligger omkring 330,000 Kroner.

DANSKE REDERES ULYKKESFORSIKRINGSFORBUND

I Aaret 1923 har Antallet af ny tilkomne Skibe og Antallet af forliste og til Udlandet bortsolgte Skibe for *Dampskibsafdelingens* Vedkommende omtrentlig opvejet hinanden, saaledes at Antallet af forsikrede Søfolk i denne Afdeling er ret uforandret fra Aaret 1922. Dette er ogsaa Tilfældet for *Sejlskibsafdelingens* Vedkommende, hvoraf formentlig kan slutes, at den i Aaret 1921 paabegyndte ret kraftige Tilbagegang i den danske Sejlskibstonnage foreløbig er bragt til Afslutning, siger Danske Rederes Ulykkesforsikringsforbund i Aarsberetningen for 1923.

Virksomheden er i *Dampskibsafdelingen* forløbet overordentlig heldig. Afdelingen har været forskaanet for Forlis af Skibe med Tab af Besætning og iøvrigt har Antallet af Ulykkestilfælde medførende Erstatningspligt for Forbundet været under Gennemsnit. Udgifterne har under disse Omstændigheder været meget begrænsede, og medens den opgjorte Præmie for Aarene 1921 og 1922 laa omkring 50 Kr. pr. Mand, beløber den sig for Aaret 1923 kun til Kr. 25.20 pr. Mand, saaledes at Afdelingens Medlemmer af den indbetalte Grundpræmie af Kr. 42.00 pr. Mand, vil kunne faa tilbagebetalt Kr. 14.70 for hver 360 Forhyringsdage. Intet tidligere Regnskab for denne Afdeling udviser saa lav Præmie set i Forhold til de vekslende lovmæssige Erstatningssummers Størrelse.

I *Sejlskibsafdelingen* er der i det forløbne Aar desværre indtruffet et ret stort Antal Forlis med Tab af Besætning, hvorved denne Afdelings Udgifter har oversteg den indbetalte Grundpræmie, saaledes at Forbundet for at faa Udgifterne dækket maa indkræve en *Ekstrapræmie*, der beløber sig til Kr. 22.20 pr. Mand forskrevet hele Aaret.

Grundpræmien var af Bestyrelsen fastsat til Kr. 42.00 pr. Mand — svarende til Kr. 3.50 pr. Mand pr. Maaned — og er indgaaet med ialt Kr. 499,072.00.

I Aarets Løb er der til Afdelingen indgaaet Anmeldelse om 488 Ulykkestilfælde, hvortil kommer de fra 1921 og 1922 overførte 285 samt 11 genoptagne, altsaa ialt 784 Tilfælde. Af disse er ifølge Arbejderforsikrings-Raadets Kendelse 44 Tilfælde afviste som ikke hørende under Ulykkesforsikringsloven, medens 402 er afsluttede uden at medføre nogen Erstatning for Dødsfald eller Invaliditet og 281 Tilfælde ved Aarets Udgang henstod som uafgjorte. I de resterende 57 Tilfælde blev der tilkendt de omkomnes Efterladte respektive de tilskadekomne Erstatninger, nemlig:

	Kr.	Kr.
I 9 Tilfælde af Død tilsammen ..	71,000.00	
hvortil kommer een à Conto Udbetaling	300.00	
		71,300.00
og i 48 Invaliditetstilf. tilsammen	101,500.00	
samt een à Conto Udbetaling ...	300.00	
		101,800.00
Dagpenge er desuden udbetalt til 81 tilskadekomne med ialt		59,921.63
I Erstatninger og Dagpenge er saaledes ialt udbetalt		233,021.63
Til Lægehonorar og Lægebehandling		4,898.86
- Lægeerklæringer		3,748.88
- ovennævnte 281 uafgjorte Skader er henlagt		261,028.51
- Genforsikringspræmie		21,675.96
- Administrationsudgifter		50,184.46
- Honorar til Revisorerne		1,400.00
- Provision til Tillidsmændene		289.47
- Kurstab paa Obligationsbeholdningen pr. 31. December 1923		4,487.50

BEGEJSTREDE ENGELSKE JOURNALISTER

Besøg i Havnen og hos Burmeister & Wain.

Idag siger de 23 fremragende engelske Journalister, som nu i to Uger har været Gæster her, Farvel til Danmark og vender tilbage til Old England via Esbjerg. Under deres Besøg havde Englænderne Lejlighed til en hel Dag at studere Københavns Havn og Frihavn under Ledsagelse af danske Søfarts- og Havneexperter. Overfor Redaktøren af dette Blad udtalte flere af dem, at intetsteds havde de set en Havn saa vel udrustet i enhver Henseende til at spille den store Rolle, som dens geografiske Beliggenhed gav den som Stapelplads for den internationale Skibsfart og Handel paa Østersøen.

Under Trykket af den skandinaviske Kritik af saa mange engelske Havne, kom disse Journalister herover for at se for sig selv, hvorvidt vor største Havn ikke led under netop de samme Fejl, som vi saa aabnemundet havde kritiseret deres Havne for. Selv de mest kritiske af dem maatte indrømme, at i ingen anden Havn i Europa — og de har besøgt de fleste betydende Havnebyer, havde de set saa gode Forhold som her. Ved at sammenligne deres medbragte Talmateriale med de Oplysninger, som de afkrævede Havne-Direktøren, Kommandør Borg og Frihavns-Direktøren, Kaptein Bergsøe, kunde de ikke undgaa at komme til det Resultat, at København er ikke alene en af de billigste af Europas store Havne, men ogsaa den, hvor Skibene bliver hurtigst ekspederet, takket være de mange moderne, tekniske Hjælpemidler og de bestandige Udviklinger af Havnens og Frihavnens Arealer.

Ny Udgave af H. C. Andersen.

I Løbet af Sejlturene igennem Havnen aflagde vore britiske Gæster ogsaa et Besøg hos Burmeister & Wain. De var forbavsede godt underrettet om den revolutionerende Indflydelse af den B. & W.'ske Diesel-Motor, men de var alligevel ikke forberedt paa at høre, at en saa mægtig Virksomhed med 400 Mennesker paa Kontorerne og 4,000 Arbejdere ikke havde kendt til Arbejdsløshed, men havde Vanskelighed ved at udføre alle de Ordre, der væltede ind over Virksomheden alle Vegne fra. Selv om de skrev en Del af denne enestaende Travlhed paa den danske Kronens svage Stilling, aflokkede dog de Kendsgerninger, de havde Lejlighed til at gøre dem bekendt med, en af de engelske Fagjournalister det Udbrud: »Denne Virksomhed er intet mindre end en ny Udgave af H. C. Andersens Eventyr.«

Og der er jo ikke saa lidt om det. Diesel-Motorens Udvikling, fra dens 2,500 Hestekræfter i »Selandia«s forholdsvis beskedne Maskinrum, til idag, hvor det danske Pioner Firma er parat til at binde an med en Ordre paa 40,000 Hestekræfter, er i Sandhed et Eventyr i Staal og Snille.

DEN FRYGTELIGE SØULYKKE

En frygtelig Ulykke har atter ramt den danske Handelsflaade ved Dampskibet »Thor«s Kæntring og Undergang, der saa vidt hidtil vides har kostet 11 Mennesker Livet.

»Thor«, en lille Baad, som gik i Fart mellem København og Sønderborg, afgik Lørdag Eftermiddag fra København, men naaede kun til lidt syd for Amager, hvor den pludselig kæntrade og i Løbet af et Par Minutter gik til Bunds.

Baadens Besætning udgjorde ialt 8 Mand, af hvilke 4 Mand, deriblandt Styrmanden, blev reddet, og desuden mener man, at der har været 17 Passagerer om Bord. Blandt disse var der 12 Spejdere, af hvilke 4 druknede, og desuden omkom yderligere 3 Passagerer.

De kommende Forhør vil forhaabentlig opklare Aarsagerne til Katastrofen.

FRAGTMARKEDET

For Juni Maanedes Vedkommende kan Fragtmarkedet som Helhed betegnes som daarligt, og dette gælder ikke blot de nære Markeder som Nord/Østersøen, men ogsaa — og maaske i Særdeleshed — de Oversøiske.

Juni plejer at være en sløj Maaned, men Juni 1924 har dog været et Særsyn. Det er den almindelige Opfattelse, at Juli Maaned vil opvise en decideret bedre Tone, og var det at ønske, at Haabet ikke vil blive gjort til Skamme.

De urolige, politiske Forhold i forskellige Lande, de vanskelige Pengeforhold og for det hjemlige Marked ogsaa det vanskelige Valutamarked har gjort sit til, at Handelen er mindre livlig, og Efterspørgslen efter Tonnage følgerig derefter.

Trælastmarkedet.

Det nye Scanfin Certeparti er det ikke helt lykkedes at faa gennemført, og er det især paa Humberen, at Befragterne holder igen. Der rapporteres mange Afslutninger af D.B.B. Laster paa det gamle Scanfin med alle Befragternes Betingelser. Der udbydes rigeligt med Laster, og mange Baade sluttet daglig, men Tonnagetilgangen overstiger Efterspørgslen, og Raterne holdes nede.

Der er sluttet: 1,000 stds. Kemi-Torneå/London, 50/-; 1,000 stds. Trångsund/London, 45/-; 700 stds. Haukipudas/London, 52/6d.; 600 stds. Wasklot/London, 45/-; 420 stds. Granvik/London, 55/-; 470 stds. Kristinestad/Leith, 41/6d.; 530 stds. Lovisa/Leith, 40/-; 650 stds. Björkö/Grangemouth, 39/-; 500 stds. Abo/Antwerp, 41/6d.; 600 stds. Raumo/Antwerp, 40/6d.; 540 stds. Gl. Karleby/Sunderland, 46/6d.; 700 stds. Kemi/Hull (gl. Scanfin), 52/6d.; 1,000 fm. pulpwood Jacobstad & Gl. Karleby/Calais, 42/6d., Rouen, 44/-; 900 fm. props Jacobstad/Gl. Karleby-Calais, 42/6d.; 1,600 fm. props Middle Zone/Bristol Kanalen, 47/6d., og props til Forth noteres i 43/-, 45/- og Østkysten 46/-, 48/-, 50/-, alt i Henhold til Størrelse, Laste- og Losseplads.

Fra Archangel noteres for 1,200 stds. Baade til U.K./Cont. 60/- Basis, props 62/6d., 1,000 stds. Baade 65/-.

Fra Canada til U.K. ligger Raten omkring 67/6d. for D.B.B., og props fra New Foundland omkring 43/- med fri Lastning og Losning og fri Havneudgifter New Foundland.

For pitchpine fra Mexico Gulftn til Lower Plate sluttet der store Baade til 152/6d., 155/- med 5/- ekstra for Rosario.

Kul og Koks.

For Danmarks Vedkommende er Efterspørgselen minimal. Der er sluttet 3,000 Tonnere til 5/3d. og 5/4½d., 2,000 Tonnere 5/6d., 5/9d., 1,700 6/3d. og 600 7/-. Koks fra London noteres saa godt som ikke og Raten ligger omkring 9/9.50 Kr. Sidste Befragtning fra Mersey til København er gjort til 8/9d. for 1,500 Koks-tonner, Hull/København 1,000 Tons 8/3d. Cardiff/København mindre Baad 7/6d., 2/2,500 Tonner 6/9d.

Middelhavet etc.

Østkysten/Gibraltor 8/-, Marseilles 10/-, Vest Italien 9/6d., 10/-, Alexandria 12/-, Teneriffe 9/6d. Glasgow/Vest Italien 10/1½d., Wales/Genoa 9/6d., Wales/Sulina 14/-, Wales/Øerne 6,000 Tonner 9/-, 9/3d., 3,000 Tonner 9/3d., St. Vincent 6,000 Tonner 9/3d., Port Said 10/9d., 12/-, Bombay 16/6d., Colombo 15/6d.

De hjemgaaende Rater fra Middelhavet er stadig lave.

Alexandria søger Tonnage op til 300,000 cbf. til Hull 11/- per 60ft. Esparto fra Sfax & Susa til Sunderland noteres til 21/-. Fosfat Tunis/Boness 9/-, Sfax/Tyne 2,200 max. 8/6d., 8/9d.

De sidste Befragtninger fra Sortehavet er gjort til 12/3d. for 5,500 Tonner Bordeaux/Hamburg med diverse Optioner.

Nord-Amerika, Gulfen, Canada etc.

Kornbefragtninger ligger fuldstændig nede. Montreal har taget enkelte Baade til 3/- per quarter til U.K. og Vest Italien til 16 cents.

For Kul til La Plata noteres \$3.10, Rio 3.25.

Cuba/Rotterdam direkte er gjort til 21/9d. for 3,500 Tons Baad, og søges yderligere Tonnage op til 5,500 Tons U.K./Cont. 21/-, 21/3d.

I Timecharter paa Vest Indien er en Del Baade sluttet op til \$1.65, 12 Mdr.

Syd-Amerika.

Udgaaende Kulrater ligger omkring 12/9d., 13/-. Hjemgaaende meget rolig og Raterne med stærkt nedgaaende Tendens. De sidste Afslutninger er: San Lorenzo, 8,100 U.K., Bordeaux/Hamburg, 20/- een Lossehavn, 21/- to, 1/15de Juli; 5,000, 23/6d., 20/7de Annullering; 5,700, 22/6d., 31/7de Annullering; og til Skandinavien omkring 25/- Basis 3 Lossehavne.

Naar de prompte Baade er disponeret, formenes Markedet pr. ultimo Juli/August at ville rette sig, men i La Plata Markedet slaar Beregningerne som Regel til. Salpeter fra Chile til Kontinentet, Aug./Sept., 30/6d. med 2/- ekstra for Skandinavien. Chile/Staterne \$5.50.

Østen.

Dette Marked viser mere Aktivitet, men Raterne stadig daarligere. Bombay/Middelhavet U.K. 23/9d. d.w., Dalny/Hull-Rotterdam-Hamburg 24/- een, 25/- to, Option Carlshamn 25/-. Syd Australien/Middelhavet-U.K. 31/3d. per Juli.

Sejlskibe.

Trælast fra Hudiksvall til Sydney og Newcastle N.S.W. 80/-, 82/6d. Øst Norge/Melbourne 67/6d., 70/-, Cambelton/Adelaide & Melbourne 92/6d., St. John N.B./Melbourne 85/-, 87/6d.

For Korn fra Australien til U.K.-Cont. menes Raten at blive omkring 32/6d., 35/- Jan./Febr. Lastning.

DEN AMERIKANSKE ØST-VESTKYST TRAFIK
MEGET STILLE

Som Følge af de utilfredsstillende Forhold i Handelen mellem Øst- og Vestkysten af Amerika har »Moore McCormack Co., Inc.« besluttet at trække deres Skibe ud af Farten og lægge dem op saa hurtigt, som de kommer ind. Firmaet mener nemlig, at Forholdene antagelig bliver værre endnu, inden Opgangen en Gang kommer. Denne Beslutning har vakt Forbavelse, idet man har henvist til, at Garland Linjen atter har sat sine Skibe i Fart. Der kan imidlertid ikke være Tale om Sammenligning, da Garland Linjen kan regne med en vis Mængde Fragt fra Tobakstrusten, med hvilken Linjen er nøje forbundet, og det meddeles endvidere, at der i Los Angeles er bleven dannet et Selskab »The Pacific Motorship Co.« med en nominel Kapital paa 3,750,000 Dollars med det Formaal at opkøbe Shipping Boards Skibe og omdanne dem til Motorskibe til Brug i Farten mellem Øst- og Vestkysten. Da der imidlertid maa gaa adskillige Maaned, før dette Selskab kan begynde at virke, kan dets Dannelse ikke betragtes som Bevis for blomstrende Forhold m. H. t. Trafiken fra Kyst til Kyst. De, der er velsignede — eller forbandede — med en god Hukommelse vil være tilbøjelige til at mene, at Navnet »Pacific Motorship Co.« ikke er noget lykkeligt Valg i Betragtning af, at et »Krigs-Barn« af samme Navn og støttet af norsk og amerikansk Vestkyst Kapital forliste for nogle Aar siden.

Bjergelønnen for "Phoenix" blev nedsat.

Som det vil erindres fik Damperen »Phoenix«, tilhørende Rederiet »Ørkild« i Svendborg i Februar Maaned 1922 Havari i Nordsøen, hvorefter den i nogen Tid drev om med Maskinen i Uorden og signaliserende efter Assistance. Samme Dag mødte det norske Dampskib »Bjørnvik« den havarerede danske Damper og efter nogen Forhandling blev man enige om, at dette Skib skulde bjerge »Phoenix« ind til en norsk Havn. Næste Morgen optog »Bjørnvik« Slæbningen og en Dag efter naaede begge Skibe ind til Kristianssand.

I den derpaa følgende Sørættssag, der behandledes ved Kristianssands Sjøret, blev Rederiet »Ørkild« dømt til at betale »Bjørnvik«s Rederi 30,000 Kr. i Bjergeløn samt 400 Kr. i Sagsomkostninger. Dette fandt »Ørkild« imidlertid for meget og indankede Sagen for den norske Højesteret, der nu har afsagt Dom i Sagen.

Ved Højesterets Dom blev Bjergelønnen nedsat til 22,000 Kr. og Omkostningerne for Højesteret ophævedes. Bjergningen fandtes nemlig ikke at have været foretaget under særlig stor Vanskelighed eller Risiko for »Bjørnvik«, og der kunde derfor kun særlig tages Hensyn til den Forsinkelse, denne Damper fik ved at foretage denne Bjergningstur, samt en rimelig Betaling for den ydede Assistance.

Betydelig Nedgang i oplagt fransk Tonnage.

I Følge en nylig offentliggjort Statistik er Antallet af franske Skibe, oplagt i franske Havne, for Øjeblikket 263 med en samlet Tonnage af 389,410 Tons mod 332 Skibe og 447,879 Tons den 15. Januar og 530 Skibe og 845,255 Tons 15. Januar 1923. Den største Mængde oplagt Tonnage fandtes i Nantes, hvor der var 67 Skibe med en samlet Tonnage af 139,321 Tons, deraf 2 Passagerbaade paa tilsammen 32,227 Tons, 25 Passager- og Fragtdampere med ialt 54,927 Tons og 42 Sejlskibe med en samlet Tonnage af 84,394 Tons. I Le Havre laa der samtidig 23 Skibe med ialt 41,519 Tons, i Dunkerque 12 med 36,600 Tons og i Marseille 25 med 38,339 Tons.

Ny Vareforsikrings Klausul.

Efter lange og indgaaende Drøftelser er Forsikringsmænd i London, Liverpool og Manchester nu enedes om Formen for en ny »Varehus til Varehus« Klausul, som fra 1. Juli skal træde i Stedet for den eksisterende Klausul i »Foreningen af Londons Forsikringsmænd«s Vare Klausuler. Ifølge den reviderede Klausul skal den Risiko, Policen dækker, løbe fra det Øjeblik Varerne forlader Afskibernes eller Fabrikanternes Lagre »i Afskibningshavnen, medmindre andet er anført.« Den fremhævede Passus er ny. I den anden Ende af Rejsen skal Varerne være dækkede, indtil de er »sikkert afleverede i Modtagerens eller et andet Varehus paa det Bestemmelsessted, der er anført i Policen, eller til der er forløbet 15 Dage fra Midnat den Dag, da Losningen af Varerne er afsluttet, hvilket der end maatte ske først.« Hvis imidlertid det Bestemmelsessted, hvortil Varerne er forsikret, ligger udenfor Losningshavnens Grænser, skal Forsikringen vedblive at løbe, indtil Varerne er sikkert afleverede i Modtagerens eller et andet Varehus paa det Sted, der er nævnt i Policen, eller til der er forløbet 30 Dage fra Midnat den Dag paa hvilken Losningen af Varerne er afsluttet.

Bestemmelser om Forsinkelser.

Fastsættelsen af et bestemt Antal Dage, i hvilke Transit-Forsikringen løber, er ny og skulde gøre Sagen simplere for Modtageren, der saaledes vil være i Stand til at tegne en Brand-Forsikrings Police, som træder

i Kraft ved Afslutningen af de forskellige Perioder i Stedet for Sø-Forsikrings Policen. Endelig bestemmer Klausulen, at Omladning, hvis en saadan finder Sted udover, hvad der er nævnt ovenfor, og/eller Forsinkelser, som skyldes Forhold, paa hvilke den Forsikrede ikke har nogen Indflydelse, forsikres til en Præmie, der vil være at fastsætte. Forsikringstagerens Interesser, i Tilfælde af Forsinkelse, synes saaledes at være fuldt beskyttede. Klausulen er vedtaget paa Møder, paa hvilke Lloyds og Forsikringsselskaber var repræsenterede. Møderne blev holdt under Foreningen af Londons Forsikringsselskabers Auspicier og repræsenterer et for saavel Købmændenes som for Forsikringsselskabernes Interesser meget nyttigt Arbejde.

England ophæver Fyrafgiften for ballastede Skibe.

Repræsentanter for Board of Trade, Trinity House Toldmyndighederne, Søfartskamret og Foreningen af Dampskibsredere i Liverpool har paa et Møde i London forleden vedtaget, at der fra afvigte 1. Marts ikke skal paalægges ballastede Skibe Fyrafgifter. Mødet afholdtes paa Foranledning af Rederne, der hævdede, at det stred mod Bestemmelserne i »Merchant Shipping Act« at kræve Fyrafgifter af Skibe i Ballast. Ligeledes fremhævede Rederne, at disse Afgifter nærmest virkede hæmmende paa Kuludførslen, da Skibe ofte anløber engelske Kulhavne i Ballast for at forsyne sig med Bunkers, og de tager da i mange Tilfælde saa mange Kul, at de ogsaa maa benytte en Del af Lastrummet for det Kvantum, der ikke kan være i Bunkersrummet.

Dødsfald.

Efter nogen Tids Sygdom er en af Fanøs gamle Skibsførere Niels Mathiesen, Sønderho, afgaaet ved Døden i en Alder af henved 78 Aar. Med Kapt. Mathiesen er en af Skibsførerne fra den Tid Sejlskibsfarten var i Opgang og kulminerede paa Fanø gaaet bort. Afdøde blev efter at have sejlet kort Tid som Styrmand Fører af Skonnerten »Hedevig«, som byggedes paa Sønderho og ejedes af Kapt. Jørgensen paa Manø, og han sejlede med den en Del Rejser paa Middelhavet. 1878 blev han Fører af sin Svigerfader Kapt. N. Ibsens Skib »Haabet«, som han førte til det forliste i Efteraaret 1880. Aaret efter købte han sammen med Slagtermester Ørum, Kolding, Skonnerten »Anna Sophie«, som han i en Aarrække sejlede med i Øster- og Nordsøfart. Han prøvede sig saa frem paa Dampere, opnaaede imidlertid kun Styrmandsplads, og da gik han til den hjemlige Arne.

N. M. har været Medlem af den almindelige danske Skibsførerforening i 45 Aar. Han efterlader sig Enke og 5 voksne Børn.
P. K. P.

Gammel norsk Skibsreder død.

Skibsreder Stian Salvesen Staabo er afgaaet ved Døden i en Alder af 97 Aar. Han gik til Søs som Dreng, blev Skibsfører allerede i en Alder af 20 Aar og sejlede som saadan i en Række Aar. Senere startede han Skibshandlerforretning og Rederi paa Tverdalsøen i Flosto, hvilken Virksomhed han drev frem til et betydeligt Omfang.

Han var almindelig kendt og agtet i vide Kredse, særlig i det sydlige Norge.

Nyt Rederifirma.

Firmaet Sundby & Rodseth har købt svensk Damper »Liana« paa ca. 1000 Tons d.w. og givet den Navnet »Kongsdal«. Nævnte Firma har nylig etableret sig som Skibsredere ved Køb af den tidligere Damper »Phønix« af Svendborg, ca. 950 Tons d.w., der nu er døbt »Kongsaa«.

Firmaet Sundby & Rodseth er desuden Reder for den danske Damper »Lindholm«.

Ny Damper Danzig—København—Göteborg.

Hr. Hagen Jørgensen, København, har købt den norske Damper »Almirante Gravina«, ca. 600 Tons d.w. og bygget 1906. Damperen hedder nu »Baltic« og skal sættes ind paa Ruten Danzig—København, København—Göteborg, som Hr. Hagen Jørgensen driver.

Den norske Havnearbejderkonflikt endelig afsluttet.

Overenskomsten mellem de stridende Parter i den norske Havnearbejderkonflikt er bleven endelig vedtaget, og Arbejdet genoptoges den 30. Juni, efter at Konflikten havde været et halvt Aar.

Den nye Overenskomst gælder et Aar, og den indeholder ikke væsentlige Ændringer af den tidligere, udover at der i enkelte Byer gives en Lønforhøjelse af 5 pCt.

POSITIONSLISTE PR. 30. JUNI 1924

MEDDELT AF «DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING»

- s.s. *A. P. Bernstorff*, Kapt. Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten. — s.s. *Aalborg*, Kapt. H. Palm, ank. London 23.6. — s.s. *Aalborghus*, Kapt. Eriksen, i København-Aalborg Ruten. — s.s. *Aarhus*, Kapt. Jørgensen, i København-Aarhus Ruten. — m.s. *Afrika*, Kapt. Chr. Schmidt, ank. Cheribon 25.6. — s.s. *Aggersund*, Kapt. Th. Petersen, ank. Salsåker 29.6. — s.s. *Aladdin*, Kapt. N. P. Nielsen, ank. Port Talbot 26.6. — s.s. *Albistan*, Kapt. E. Krogh, ank. København 25.6. — s.s. *Alexandra*, Kapt. Holst, ank. Frederikshavn i Dok 20.6. — s.s. *Alf*, Kapt. Thorkildsen, afg. Luleå 27.6. til Hull. — s.s. *Alfa* ank. Gandia 29.6., paa Rejse til London. — s.s. *Alfred Hage*, Kapt. Andersen, ank. Las Palmas 27.6. — s.s. *Algarve*, Kapt. Lundvig, afg. Messina 28.6. til Palermo. — s.s. *Allsund*, Kapt. N. Nielsen, ank. Rødbyhavn 9.5. — s.s. *Amalienborg*, Kapt. H. A. Sørensen, pass. Gibraltar 25.6. — s.s. *Anine*, Kapt. Risøe, ank. Wiborg 22.6. — m.s. *Annam*, Kapt. A. Rasmussen, afg. Hongkong 28.6. til Shanghai. — s.s. *Anneberg*, Kapt. J. Korff, ank. Kemi 24.6. — s.s. *Arabien*, Kapt. H. M. Harder, ank. Port Kembla 28.6. paa Rejse til Kina/Japan. — m.s. *Argentina*, Kapt. Wenk, ank. København i Dok 23.5. — m.s. *Ari-zona*, Kapt. Sonne, afg. Aalborg 7.6. til Sydamerika. — s.s. *Arkansas*, Kapt. Snedker, afg. København 20.6. til Montreal. — m.s. *Asia*, Kapt. O. Dahl, ank. Kristiania 27.6. — s.s. *Atlantehavet*, afg. St. Nagaire 27.6. til Cardiff. — s.s. *Atlantic*, Kapt. Lund, afg. Port Said 23.6. til Belawan. — m.s. *Australien*, Kapt. S. J. Møller, pass. Gibraltar 27.6. paa Rejse til Singa-pore via Suez Kanal. — m.s. *Avance*, Kapt. L. Hansen, afg. København 27.6. til Methil. — m.s. *Avant*, Kapt. G. H. Sørensen, ank. Danzig 25.6. — s.s. *Axel*, Kapt. P. Magleby, ank. Hull 28.6. paa Rejse til København.
- s.s. *Baldur*, Kapt. Dam, i Kbhvn.-Bogense-Vejle Ruten. — s.s. *Beira*, Kapt. Kjær, afg. Antwerpen 29.6. til Kbhvn. — s.s. *Belgien*, Kapt. Hansen, ank. London 28.6. — s.s. *Bellona*, Kapt. Thrane, afg. Leith 29.6. til Kbhvn. — s.s. *Benedikt*, Kapt. Vierø, i København-Samsø-Odense Ruten. — s.s. *Berghenus*, Kapt. Andresen, ank. Trondhjem 30.6. — s.s. *Berlin*, Kapt. N. P. Vinding, ank. Pernoviken 24.6. — s.s. *Bertha*, Kapt. J. Jørgensen, ank. Haukipudas 22.6. — s.s. *Birgit*, Kapt. Clausen, afg. København 29.6. til Kotka. — s.s. *Birte*, Kapt. C. N. Christensen, ank. Frederikshavn 28.6. — s.s. *Bjarke*, Kapt. H. Poulsen, ank. København 30.6. — s.s. *Bodil*, afg. Boulogne 23.6., pass. Dover 24.6. paa Rejse til Casa Blanca. — s.s. *Bolivia*, Kapt. H. Beldring, ank. Probolinggo 25.6. paa Rejse til Tegal. — s.s. *Bornholm*, Kapt. Hansen, ank. Quebec 25.6. — s.s. *Bothal*, Kapt. H. Hansen, ank. Korsør 27.6. — s.s. *Botnia*, Kapt. Lydersen, afg. København 29.6. til Leith. — s.s. *Bottenhavet*, Kapt. Duysen, ank. Neufahrwasser 27.6. — s.s. *Bratlingsborg*, Kapt. Aug. Christensen, afg. Swansea 17.6. — s.s. *Bretagne*, Kapt. Hartmann, afg. Reval 28.6. — s.s. *Bretland*, Kapt. C. Larsen, ank. København 23.6. — s.s. *Britta*, afg. San Carlos 27.6. paa Rejse til Uleåborg. — s.s. *Brynhild*, Kapt. C. Huus, pass. Brunsbüttel 28.6. paa Rejse til Rouen. — s.s. *Børglum*, Kapt. J. Møllerup, ank. Danzig 28.6.
- s.s. *C. P. A. Koch*, Kapt. Roholm, i København-Aalborg Ruten. — m.s. *California*, Kapt. Pedersen, ank. København 24.6. — s.s. *Carmen*, afg. Frederikshavn 23.6., pass. Holtenau 28.6. paa Rejse til Rouen. — s.s. *Charkow*, Kapt. Petersen, afg. Libau 26.6. til London. — m.s. *Chile*, Kapt. F. Tillisch, afg. Banjowong 17.6. til Marseilles via Suez Kanal. — s.s. *Chr. I. Kampmann*, Kapt. Thomsen, ank. Finland 28.6. — s.s. *Christiansborg*, Kapt. H. Lund, afg. Las Palmas 28.6. — s.s. *Cimbria*, Kapt. Swan, i København-Randers Ruten. — s.s. *Cito*, Kapt. B. Jensen, afg. Immingham 28.6. til Lindholm. — s.s. *Clara*, Kapt. A. H. Jacobsen, ank. Grangemouth 28.6. — s.s. *Copenhagen*, Kapt. Schröder, ank. Vilajoki 23.6.
- s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Kapt. Poulsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten. — s.s. *Dagmar* (J. Lauritzen), afg. Kramfors 28.6. paa Rejse til Barcelona. — s.s. *Danebrog*, Kapt. Andresen, ank. Uleåborg 23.6. — s.s. *Danefelt*, Kapt. Simonsen, afg. Middelfart 28.6. til Gamlakarleby. — m.s. *Danefolk*, Kapt. Møller, ank. Hamborg 28.6. — s.s. *Danefærd*, Kapt. Grøndal, ank. Marseilles 28.6. — s.s. *Daneholm*, Kapt. Petersen, pass. Lødingen 27.6. paa Rejse til Murransk. — m.s. *Danekonge*, Kapt. Petersen, afg. Bougie 14.6. til Aalborg. — s.s. *Danelag*, Kapt. Stage, afg. København 22.5. til Grønland. — s.s. *Danemark*, Kapt. Hausgaard, pass. Brunsbüttel 28.6. paa Rejse til Calais. — s.s. *Danery*, Kapt. Voss., ank. Ivigtut 6.6. — s.s. *Dania*, Kapt. Bencke, ank. Norfolk 7.6. — s.s. *Dansborg*, Kapt. J. Mathiasen, afg. Koivusaari 29.6. — s.s. *Delaware*, Kapt. Folkenberg, ank. Aalborg 28.6. — s.s. *Diana*, Kapt. Tramp, ank. København 26.6. — s.s. *Dorrit*, ank. Robertsvik 29.6. paa Rejse til Hernæsand. — s.s. *Douro*, Kapt. Jørgensen, ank. København 30.6. — s.s. *Dronning Maud*, Kapt. Hansen, i Esbjerg-Parkeston Ruten. — m.s. *Drogden*, Kapt. Chr. Hansen, afg. Nantes 30.6. — s.s. *Danevirke*, Kapt. Jørgensen, afg. Newport News 13.6. til Rio eller Santos.
- s.s. *E. M. Dalgas*, Kapt. Bloch, afg. Gibraltar 27.6. til Hartlepool. — s.s. *Ebba*, ank. Valencia 25.6. — s.s. *Ebro*, Kapt. Rosenhøj, ank. London 27.6. — s.s. *Egholm*, afg. Antwerpen 29.6. til Middelhavet. — s.s. *Elie*, Kapt. Duhn, ank. Brahestad 26.6. — s.s. *Ella*, Kapt. Hansen, i Hamborg-Aalborg Ruten. — s.s. *Ellensborg*, Kapt. Aug. Andersen, ank. København 20.6. — s.s. *Elsborg*, Kapt. H. A. Hansen, afg. Blyth 28.6. — s.s. *England*, Kapt. Stengade Petersen, afg. Manchester 28.6. — s.s. *Erik*, Kapt. Christensen, afg. Antwerpen 29.6. til Aarhus. — s.s. *Erik Boye*, Kapt. Mathiesen, ank. København 17.6. — s.s. *Esbarn Snare*, Kapt. Dreyer, i Hamborg-Kolding-Vejle Ruten. — s.s. *Esbjerg*, Kapt. Jensen, i Hamborg-Aarhus Ruten. — s.s. *Ester*, afg. København 28.6. paa Rejse til Wiborg. — s.s. *Esther Maria*, afg. Uleåborg 29.6. til London. — s.s. *Estland*, Kapt. Sørensen, afg. Reykjavik 28.6. — s.s. *Estonia*, Kapt. H. K. Christensen, ank. Danzig 23.6. — s.s. *Expres*, Kapt. Hansen, afg. København 30.6. til Horsens. — s.s. *Erle*, Kapt. C. A. Arentz, afg. St. Nazaire 27.6. til Colombo via Suez Kanal.
- s.s. *Falken*, Kapt. Pedersen, i Ruten København-fynske m. fl. Pladser. — m.s. *Falstria*, Kapt. P. Sørensen, afg. Colombo 29.6. til London via Suez Kanal. — s.s. *Ficaria*, Kapt. Rindby, i Esbjerg-Parkeston Ruten. — s.s. *Fiona*, Kapt. Petersen, i København-Nakskov og København-Mariagerfjord Ruterne. — m.s. *Fionia*, Kapt. T. Skjoldam, pass. Gibraltar 27.6. paa Rejse til Bilbao. — s.s. *Flora*, Kapt. Andresen, ank. Newcastle 30.6. — s.s. *Florida*, Kapt. Holm, afg. Cardiff 26.6. til La Plata. — s.s. *Flynderborg*, Kapt. P. Lund, ank. Vejle 30.6. — s.s. *Fredensborg*, Kapt. Georg Jensen, afg. Forvey 25.6. — s.s. *Fredensbro*, Kapt. Olsen, afg. Kiel 30.6. til Kemi. — s.s. *Frederik VIII*, Kapt. Mechlenburg, afg. Kristiania 21.6. til New York. — s.s. *Frederiksborg*, Kapt. R. Larsen, afg. Mobile 28.6. — s.s. *Frejrr*, Kapt. Jensen, oplagt Esbjerg fra 1.7. 24. — s.s. *Frieda*, Kapt. Westergaard, pass. København 1.7. paa Rejse til Rotterdam. — s.s. *Frigga*, Kapt. Andersen, ank. Frederikshavn i Dok 21.6. — s.s. *Frode*, Kapt. Hjorth, afg. Galvestone 23.6. til Aarhus og København.
- s.s. *Garonne*, Kapt. Hansen, afg. Havre 28.6. til Dunkirk. — s.s. *Gautatyr*, Kapt. Chr. Nielsen, afg. Methil 28.6. til Spjut-sund. — s.s. *Gerda*, ank. Dover 27.6. paa Rejse til Hangø. — s.s. *Geysir*, Kapt. Olsen, ank. London 28.6. — s.s. *Gorm*, Kapt. Christensen, afg. Norfolk 25.6. til København. — s.s. *Grønland*, Kapt. Kruse, afg. Leningrad 23.6. — s.s. *Grønsund*, Kapt. N. Nielsen, pass. København 30.6. — s.s. *Gunver*, ank. Saffi 27.6., afg. Cardiff 20.6.
- s.s. *H. Pontoppidan*, Kapt. Aggerholm, ank. Brahestad 26.6. — s.s. *Hadsund*, Kapt. P. L. Hansen, ank. Dieppe 20.6. — s.s. *Halfdan*, Kapt. Ørbech, afg. København 28.6. til Danzig, Reval og Riga. — s.s. *Halland*, Kapt. Christiansen, afg. Kotka 28.6. — s.s. *Hammershus*, Kapt. M. S. Hveissel, ank. Rio de Janeiro 28.6. — s.s. *Hans Broge*, Kapt. S. M. Christensen, ank. Hartlepool 24.6. — s.s. *Hans Tausen*, Kapt. Th. Hansen, ank. Lapluoto 26.6. — s.s. *Harald*, Kapt. Petersen, ank. Antwerpen 28.6. — s.s. *Harriet*, ank. Palma de Mallorca 29.6. paa Rejse til Valencia. — s.s. *Hebe*, Kapt. Lauritzen, ank. Newcastle 30.6. — s.s. *Hekla*, Kapt. Kronika, ank. Yxpila 18.6. — s.s. *Helene*, ank. Wasa 20.6. paa Rejse til Kemi. — s.s. *Helga*, afg. Guernsey 28.6. paa Rejse til Leith. — s.s. *Hellig Olav*, Kapt. Peronard, afg. Kristiania 30.6. til København. — s.s. *Hengest*, Kapt. Madsen, i Esbjerg-Parkeston Ruten. — s.s. *Henry Tegner*, Kapt. A. H. Nielsen, afg. Nakskov 27.6. til Råfsø. — s.s. *Hindsholm*, Kapt. Møller, i Dok i Frederikshavn 24.5. — s.s. *Hjelm*, Kapt. Falk, ank. København 28.6. — s.s. *Hjortholm*, Kapt. Heiede, ank. Liverpool 26.6. — s.s. *Holland*, Kapt. Jørgensen, ank. København 27.6. — s.s. *Hroar*, Kapt. Gotthardt, ank. København 30.6. — s.s. *Hugo*, Kapt. E. S. Thorkelin, afg. Råfsø 26.6. til Antwerpen. — s.s. *Hermod*, Kapt. A. Clausen, afg. Blyth 26.6.
- s.s. *I. D. S. Adolph*, Kapt. Krøyer, ank. Grangemouth 27.6. — m.s. *Indien*, Kapt. H. Jacobsen, ank. Seattle 12.6. paa Rejse til Yokohama. — s.s. *Inga*, Kapt. N. P. Nielsen, ank. Rouen 27.6. — s.s. *Inger*, ank. Odense 27.6. paa Rejse til Hangø. — s.s. *Irene Maria*, Kapt. Clausen, afg. Gent 27.6. til Kasko, pass. N. Ø. Kanalen 29.6. — s.s. *Island*, Kapt. Frandsen, afg. Reykjavik 27.6. til Isafjord. — s.s. *Ivar*, Kapt. Danholt, afg. Montreal 23.6. til København.
- s.s. *J. C. Jacobsen*, Kapt. Schjøning, afg. London 26.6. til Libau. — s.s. *J. C. la Cour*, Kapt. Jørgensen, i Esbjerg-Parkestone Ruten. — s.s. *Jan*, Kapt. C. Kørtzhals, ank. Antwerpen 21.6. — m.s. *Java*, Kapt. C. Knudsen, ank. København 20.6. — s.s. *Jelling*, Kapt. C. F. Andersen, afg. Newcastle 24.6. — s.s. *Jenny*, afg. Nantes 28.6. paa Rejse til Safajes. — s.s. *Johanne*, afg. København 28.6. paa Rejse til Hernæsand. — s.s. *Jolantha*, Kapt. Struve, ank. Stettin 29.6. — s.s. *Jomsborg*, Kapt. R. Andersen, ank. Oran 28.6. — s.s. *Josey*, Kapt. N. A. Nielsen, ank. Cienfuegos 28.6. — s.s. *Jungshoved*, Kapt. Emil Horn, ank. København 27.6. — m.s. *Jutlandia*, Kapt. S. Kolls, ank. Nakskov 23.6. — s.s. *Jægersborg*, Kapt. N. Petersen, ank. Marseilles 29.6.
- s.s. *Kai*, Kapt. Chr. H. Friis, ank. Torneå 29.6. — s.s. *Karen*, Kapt. N. Th. Brinck, afg. Garston 27.6. til København. — s.s. *Karla*, afg. Cardiff 20.6. paa Rejse til San Feliu. — s.s. *Kasan*, Kapt. Sørensen, i Esbjerg-Parkestone Ruten. — s.s. *Kat-holm*, Kapt. Petersen, afg. Aalborg 28.6. til Danzig. — s.s. *Kejserinde Dagmar*, Kapt. H. C. Uldall, ank. København 28.6. — s.s. *Kentucky*, Kapt. Nielsen, ank. Havana 22.6. — s.s. *Kina*,

Kapt. N. P. Nielsen, afg. Dakar 27.6. paa Rejse til Norfolk. — s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Kapt. Christensen, i København-Aarhus Ruten. — s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific) Kapt. C. O. Larsen, ank. Burntisland 30.6. — s.s. *Knud*, Kapt. Clemmensen, ank. København 21.6. — s.s. *Koldinghus*, Kapt. Madsen, i Dok i København 30.6. — s.s. *Kong Haakon*, Kapt. Gjerløff, i København-Kristiania Ruten. — s.s. *Kronborg*, Kapt. N. Hillebrandt Lund, afg. København 29.6. — s.s. *Kronprins Frederik*, Kapt. G. Hejlse, pass. Dungenes 27.6. paa Rejse til La Rochelle. — s.s. *Kurland*, Kapt. Berndsen, afg. Leningrad 24.6. — m.s. *København*, Kapt. J. Mortensen, ank. Kotka 18.6.

s.s. *Lars Kruse*, Kapt. van Deurs, ank. Cardiff 28.6. — s.s. *Lifland*, Kapt. Haure-Petersen, afg. Archangel 22.6. — s.s. *Lilleborg*, Kapt. Dam Larsen, pass. Dover 28.6. — s.s. *Lily*, Kapt. J. H. Poulsen, afg. København 29.6. til Frederikshavn. — s.s. *Limfjorden*, Kapt. Larsen, i Ruteafart København-Limfjordstationerne. — s.s. *Lithuania*, ank. København 19.5. — m.s. *Louisiana*, Kapt. Hyllested, afg. Rio de Janeiro 28.6. til Skandinavien. — s.s. *London*, Kapt. R. W. Caspersen, afg. København 28.6. til Uleåborg. — m.s. *Lynetten*, Kapt. Jul. Jensen, afg. Veitsiluoto 28.6.

s.s. *M. G. Melchior*, Kapt. Lepper, i København-Frederikshavn-Kristiania Ruten. — s.s. *Magnus*, Kapt. Nielsen, afg. København 28.6. til Antwerpen. — s.s. *Maine*, Kapt. Andersen, afg. Swansea 25.6. til Bermuda. — s.s. *Maj*, Kapt. V. Holm Nielsen, afg. Piteå 20.6. til Poole. — s.s. *Maja*, Kapt. Christensen, i København-Hamburg Ruten. — m.s. *Malaya*, Kapt. N. P. Kruse, afg. Yokohama 26.6. til Tsingtau. — s.s. *Margrete*, Kapt. H. Mathiasen, ank. Kuusiluoto 28.6. — s.s. *Marie*, ank. København 19.6. — s.s. *Margit*, Kapt. K. Jensen, afg. Karlsborg 26.6. til Boulogne, pass. Hammershus 30.6. paa Rejse til Boulogne. — s.s. *Martin Carl*, Kapt. Olsen, ank. Skellefteå 25.6. — s.s. *Martin Goldschmidt*, Kapt. H. P. Lauritzen, ank. Frederikshavn 21.6. — s.s. *Mary*, Kapt. Stabell, ank. Gl. Karleby 30.6. — s.s. *Maryland*, Kapt. Pape, ank. København 26.6. — m.s. *Mexico*, Kapt. A. Svarrer, afg. Baytown 24.6. til København. — s.s. *Middelhavet*, Kapt. Olsen, afg. Ghent 27.6. til Burntisland. — s.s. *Minsk*, Kapt. Egense, ank. København 29.6. — s.s. *Mjølner*, Kapt. Rasmussen, ank. Barcelona 25.6. — s.s. *Moskov*, Kapt. Jørgensen, ank. London 28.6. — s.s. *Møen*, Kapt. Olsen, i København-Stege og København-Nykjøbing F. Ruterne.

s.s. *N. F. Høffding*, Kapt. Klint, ank. Jakobstad 20.6. — s.s. *Nancy*, ank. Pasajes 28.6. paa Rejse til Bilbao. — s.s. *Natal*, Kapt. H. C. Røder, afg. Shimoseki 26.6. paa Rejse til Java. — s.s. *Nautik*, afg. Hernøsand 27.6. paa Rejse til Lugnvik. — s.s. *Neptun*, ank. Hernøsand 29.6. paa Rejse til Raumvik. — s.s. *Nerma*, ank. Hangø 28.6. paa Rejse til Hull. — s.s. *Nevada*, Kapt. Fischer, afg. Buenos Aires 31.5. til København. — s.s. *Nidaros*, Kapt. Sandborg, i Esbjerg-Grimsby Ruten. — s.s. *Niels Ebbesen*, Kapt. Jacobsen, ank. København 22.6. — s.s. *Niobe*, ank. Sundsvall 30.6. paa Rejse til Søderhamn. — s.s. *Nordland*, Kapt. Clausen, ank. Aarhus 30.6. — s.s. *Nordsøen*, ank. Xypila paa Rejse til Kemi. — s.s. *Normandiet*, Kapt. Haure-Petersen, afg. Archangel 22.6.

s.s. *Odin*, Kapt. Nielsen, i Stettin-København-Göteborg Ruten. — s.s. *Olaf*, Kapt. Nielsen, i Dok i Helsingør 21.6. — s.s. *Olga*, Kapt. M. Thomsen, ank. København 23.6. — s.s. *Oluf Bager*, Kapt. Tvergaard, i Frederikshavn-Göteborg Ruten. — m.s. *Oregon*, Kapt. Mühlendorf, i Dok i København 19.6. — s.s. *Orion*, Kapt. J. Eggers, ank. Lovisa 28.6. — s.s. *Oscar II*, Kapt. Schmidt, i Dok i København 14.4.

s.s. *P. Madsen*, Kapt. Christensen, ank. Kalundborg 24.6. — s.s. *P. N. Damm*, Kapt. Bøge, pass. Quessant 29.6. paa Rejse til Dunkirk. — s.s. *Pacific*, Kapt. Matthiessen, ank. Colombo 16.5. — s.s. *Palnatoke*, Kapt. M. Skou, ank. Hamborg 30.6. — m.s. *Panama*, Kapt. A. Topp, pass. Panama Kanal 20.6. paa Rejse til Hull. — s.s. *Parana*, Kapt. F. Heisterberg, afg. Port Kembla 19.6. paa Rejse til Pacificysten. — s.s. *Paris*, Kapt. J. O. Ovesen, ank. Gloucester (Mass.) 20.6. — s.s. *Pennsylvania*, Kapt. Herskind, i Dok i Helsingør 29.6. — m.s. *Peru*, Kapt. Th. Larsen, afg. Melbourne 6.6. til Las Palmas via Cape Town. — s.s. *Polaris*, Kapt. Holm, ank. Frederikshavn 29.6. — s.s. *Polly*, Kapt. L. Nielsen, ank. Memel 24.6. — s.s. *Polonia*, Kapt. E. H. Jørgensen, afg. Falmouth 20.6. til New York. — s.s. *Primula*, Kapt. Jacobsen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten. — s.s. *Prins Knud*, Kapt. J. Kock, ank. London 25.6. — s.s. *Randi*, ank. Sandvik 27.6. paa Rejse til Sevilla. —

s.s. *Rask*, Kapt. Theilland, ank. Odense 27.6. — s.s. *Rhodesia*, Kapt. J. L. Madsen, afg. Durban 9.6. paa Rejse til Europa via Las Palmas. — s.s. *Rhone*, Kapt. Thomsen, afg. København 27.6. til London. — s.s. *Rigmor*, Kapt. M. Winther, ank. Sorø 22.6. — s.s. *Rita*, Kapt. Sonne, i København-Hamburg Ruten. — s.s. *Roma*, Kapt. H. Bejer, ank. Havana. — s.s. *Romø*, Kapt. Olesen, ank. Rouen 24.6. — s.s. *Rosenborg*, Kapt. P. Jans, ank. Cardiff 28.6. — s.s. *Rota*, Kapt. Rivold, ank. København 27.6.

s.s. *Saga*, Kapt. Henriksen, i Dok i Helsingør 23.6. — s.s. *Scandia*, Kapt. Madsen, ank. New York 29.6. — m.s. *Selandia*, Kapt. E. Himmelstrup, ank. Singapore 29.6. — m.s. *Siam*, Kapt. C. Poulsen, ank. Immingham 27.6. — s.s. *Sigrud*, Kapt. S. P. Madsen, ank. Haukipudas 20.6. — s.s. *Sigrun*, Kapt. Jensen, ank. Honfleur 21.6. — s.s. *Sigvald*, Kapt. C. Andersen, ank. Drammen 30.6. — s.s. *Silkeborg*, Kapt. E. Larsen, ank. Grangemouth 23.6. — s.s. *Simone*, Kapt. Christensen, ank. Bandholm 30.6. — s.s. *Skaane*, Kapt. Kyhn, ank. Sharpness 29.6. — s.s. *Skagerak*, Kapt. E. Hansen, ank. Walkom 26.6. — s.s. *Skanderborg*, Kapt. S. Andersen, ank. Trafani 28.6. — s.s. *Skjold*, Kapt. Nielsen, ank. Aarhus 27.6. — s.s. *Skodsborg*, Kapt. A. O. Grove, ank. Danzig 22.6. — s.s. *Skotland*, Kapt. Iversen, ank. Hull 27.6. — s.s. *Sleipner*, Kapt. Dahm, afg. Vaag 27.6. til Leith. — s.s. *Stesvig*, Kapt. Weichardt, af. Sunderland 24.6. — s.s. *Smut*, Kapt. Hansen, afg. København 29.6. til Blyth. — s.s. *Spigerborg*, Kapt. J. P. Jensen, ank. Norrköping 29.6. — s.s. *Stal*, Kapt. S. Clausen, ank. Havana 13.6. — s.s. *Stegelborg*, Kapt. A. M. Hansen, ank. Cardiff 20.6. — s.s. *Stella*, afg. Gandia 27.6. paa Rejse til Liverpool. — s.s. *Svanhild*, Kapt. Juul Larsen, afg. Aarhus 25.6. til Cardiff. — s.s. *Svanholm*, Kapt. Petersen, ank. Manchester 26.6. — s.s. *Svava*, Kapt. Christensen, ank. Leith 28.6. — s.s. *Svend Pii*, Kapt. Møller, ank. København 28.6. — s.s. *Svend*, Kapt. Hav, afg. Frederikshavn 27.6. til Rahja Brahestad. — s.s. *Sønderborg*, Kapt. H. Albertsen, ank. Koivusaari 25.6. — s.s. *Sønderjylland*, Kapt. Jensen, i Dok i Aalborg 7.6. — s.s. *Søborg*, Kapt. N. P. Madsen, afg. København 29.6.

s.s. *T. M. Werner*, Kapt. Marcker, afg. Rufisque 28.6. — s.s. *Taarnborg*, Kapt. C. M. Knudsen, pass. Holtenua 26.6. — s.s. *Taarholm*, Kapt. Jørgensen, ank. Danzig 18.6. — s.s. *Taa-singe*, Kapt. Ankersen, afg. København 29.6. til Haderslev. — s.s. *Texas*, Kapt. Dragsdahl, ank. Buenos Aires 15.6. — s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kapt. Kann, afg. Esbjerg 28.6. til London. — s.s. *Thyra* (Progress), Kapt. P. Schmidt, ank. Kemi 25.6. — s.s. *Tiber*, Kapt. Nellesmann, afg. Rouen 28.6. til Bordeaux. — s.s. *Tjaldur*, Kapt. Munch, i København-Riga Ruten. — s.s. *Tomsk*, Kapt. Mikkelsen, ank. Tunis 28.6. — m.s. *Tongking*, Kapt. A. Hjernum, ank. København 16.6. — s.s. *Transvaal*, Kapt. A. Bronir, afg. Seattle 14.6. paa Rejse til Japan. — s.s. *Trondhjem*, Kapt. Petersen, ank. København 29.6. — s.s. *Tula*, Kapt. Christensen, i Dok i Frederikshavn 5.6. — s.s. *Tyr*, Kapt. Jensen, afg. Malmö 29.6. til Halmstad.

s.s. *Uffe*, Kapt. Jørgensen, ank. København 26.6. — s.s. *Ulf*, Kapt. Rasmussen, ank. Libau 27.6. — s.s. *Ulla*, Kapt. J. P. Jessen, afg. Jerved 21.6. til Sables d'Olonne. — s.s. *Ulrik Holm*, Kapt. P. H. Toft, ank. Uleåborg 26.6. — s.s. *United States*, Kapt. Voldborg, ank. København 17.6. — s.s. *Uranienborg*, Kapt. A. M. Agerlin, afg. New York 21.6. — s.s. *Valborg*, Kapt. B. Hansen, afg. Marseille 25.6. — s.s. *Vega*, Kapt. Madsen, ank. Kaskø 25.6. — s.s. *Venus*, Kapt. Terkildsen, afg. Aalborg 29.6. til Brahestad. — s.s. *Vera*, Kapt. Larsen, ank. Ny Karleby 26.6. — s.s. *Veratyr*, Kapt. P. S. Pedersen, afg. Glasgow 25.6. til Hvidehavet. — s.s. *Viborg*, Kapt. H. Vinther, ank. Port de Boue. — s.s. *Vidar*, Kapt. Nielsen, afg. København 30.6. via Nakskov, Odense og Aarhus til Newcastle. — s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), Kapt. Jacobsen, ank. Sarpsborg 28.6. Bark *Viking*, Kapt. Ankersø, ank. Antwerpen 16.6. — s.s. *Wien*, Kapt. P. B. Jørgensen, afg. Bissau 14.6. til Marseilles, pass. Gibraltar 27.6. — s.s. *Wm. Th. Mallng*, Kapt. O. Olsen, ank. Dunston 28.6. — s.s. *Ydun*, Kapt. Schmidt, afg. København 30.6. til Fredericia, Middelfart og Kolding. — s.s. *Yokohama*, Kapt. Bast, pass. Dover 29.6. paa Rejse til Hamborg. — s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Kapt. Rasmussen, i København-Hamburg Ruten. — s.s. *Yrsa* (Lauritzen), afg. Cardiff 28.6. paa Rejse til Caca Blanca. — s.s. *Ørkild*, Kapt. Jensen, pass. Dunnethead 9.6. — s.s. *Ørneborg*, Kapt. J. Rasmussen, ank. Dunkirk 29.6.

POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE

ÆRØ. *Willemoes*, Kapt. Eriksen, afg. Vestervig 21.6. — *Viking*, Kapt. Hansen, ank. Kotka. — *Clythia* er afg. Sundsvall til Carnavon. — *Alfa*, Kapt. Christensen, ank. Søderhamn 24.6. — *Fylla*, Kapt. Kromann, ank. Sundsvall 24.6. — *Nordstjernen*, Kapt. Hansen, ank. Kotka 24.6. — *Noah*, Kapt. Hansen, ank. Blönduos (Island) 24.6. — *Glory*, Kapt. Christensen, ank. Malmø 25.6. — *Chr. H. Rasmussen*, Kapt. Boye, ank. Burin N. F. 22.6. — *Albert*, Kapt. Clausen, ank. Södertelje 26.6. — *Helga*, Kapt. Madsen, pass. Helsingør 26.6. nordg. — *Gertrud*, Kapt. Albertsen, ank. Marytown 25.6. — *Sif*, Kapt. Raahauge, afg. St. John 26.6. — *Fuglen*, Kapt. Schmidt, ank. Walkom 26.6. — *Paz*, Kapt. Jensen, ank. Fogo 26.6. — *Maagen*, Kapt. Mortensen, afg. Borgå 26.6. til Oporto. — *N. J. Schmidt*,

Kapt. Rasmussen, ank. Cadiz 27.6. — *Ofelia*, Kapt. Petersen, ank. Cadiz 27.6. — *Merkur*, Kapt. Hansen, ank. Skotskär 28.6. — *Duen*, Kapt. Hay, ank. Odense 28.6. — *Haabel*, Kapt. Groth, ank. Rencontre 27.6. — *Frem*, Kapt. Jørgensen, ank. Rose Blance 27.6. — *Zephyr*, Kapt. Christoffersen, ank. Aalborg 28.6. — *Svalen*, Kapt. Rosenbeck, afg. Holbæk 28.6. til Thorshavn. — *Bien*, Kapt. Petersen, ank. Faaborg 27.6. — *Herkules*, Kapt. Bager, ank. Aalborg 28.6. — *Nauta*, Kapt. Knudsen, ank. Cadiz 23.6. — *Castenskjold*, Kapt. Christensen, ank. Wiborg 27.6. — *Helga*, Kapt. Madsen, pass. Helsingør 27.6. nordg. — *Agnes*, Kapt. Frederiksen, afg. Danzig 27.6. — *Polarstjernen*, Kapt. Hansen, ank. Kolding 27.6. — *Iwirit*, Kapt. Christensen, paa Rejse til Svendborg.

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. ^{A/S}

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

Set. Anna Plads 28

AF NYBYGNINGER

KØBENHAVN K.

Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

*

Telegram-Adresse: PACAO

BLANKENSTEINERS

EFTERFØLGER

SØKORT

KØBENHAVN * TOLDBODVEJ 48

DEN ANERKENDTE
ORIGINALE RAHTJENS COMPOSITION
FOR SKIBSBUNDE

Eneforhandling for Danmark:

Telefon 8210 **EMIL A. SCHNEIDER** Nørregade 40
KØBENHAVN**KAY DYHR**Kvæsthusgade 1 - København K.
Telefon: Cent. 6901-6885 · Teleg.-Adr.: Kaydyhr · København
Kunstig Træk- og Oliefydings-Anlæg
fra James Howden & Co.
GLASGOW**BALTICA** SØ OG
TRANSPORT
FORSIKRING

Aktiekapital: 17 Millioner Kroner

Hovedkontor:

Bredgade 42 · København K. · Teleg.-Adr.: Baltassu

**Johan Madsen**

Telf. Central 4735

St. Kongensgade

103

KUNSTFYRVÆRKER FRITZ BUSCH

anbefaler sig med ved Holger Pedersen.

SIGNALERINGSFYRVÆRKERI AF ENHVER ART

Leverandør til de henværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriften Søfartsafd.

Laboratorium: **KONGENS ENGHAVE, V.** Tlf. Cent. 6031
Tigr.-Adr.: „Raket“, København. Privattlf. Nora 2393**WATTS, WATTS
& CO., LTD.**London, NEWCASTLE-on-TYNE, Cardiff, Blyth,
Liverpool, Newport (Mon.) and Algiers**SHIPBROKERS
BUNKER CONTRACTORS
COAL EXPORTERS**Bunkers supplied at all ports between Blyth and Humber
Contractors for the supply of coals at all
ports at home and abroad

Agents for Denmark:

B. A. ROBERTS · COPENHAGEN

AMALIEGADE 29 A

Telegrams: Robertus · Telephones: 6357 · 6358 · Stats 188

VØLUND
RAAOLIEMOTORER

AKTIESELSKABET

»VØLUND«

ØRESUNDSVEJ 147 · KØBENHAVN S
TELEF. C. 5522 · STATSTELEF. 503**J. ANDERSEN & CO****SHIPS OUTFIT**

TOLDBODVEJ 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

BRØDRENE LEVY

KØBENHAVN

TELEFON: CENTRAL

472 · 492

TELEGR.-ADRESSE:
PROVISION**BRØNDBERG & TANDRUP**

Skibslanterner og Skibsinventar

KØBENHAVN

Telf.: Palæ 827

Telegr.: Skibelys

*

BJØRCHJENSEN & Co.

SKIBSPROVIANTERING

KØBENHAVN K · HOLBERGSGADE 24

TELEGR.-ADR. BJØRCHJENSEN
TELEF. 7262

SVENDBORG. *Dannebrog*, Kapt. Hansen, ank. Råfsjö 24.6. — *Neptun*, Kapt. Sørensen, ank. Vejle 25.6. — *Else*, Kapt. Jensen, ank. Lervik 26.6. — *C. V. Petersen*, Kapt. Petersen, afg. Torquay 27.6. til Poole. — *Ellen*, Kapt. Andersen, afg. Rochester 27.6. til Dysart. — *Britannia*, Kapt. Rasmussen, ank. Råfsjö. — *Elisabeth Eff*, Kapt. Nielsen, ank. Sunds-

vall 28.6. — *Falken*, Kapt. Rasmussen, ank. Archangel 27.6. — *Concordia*, Kapt. Henriksen, afg. Wiborg 27.6. til Charles-town. — *Marie*, Kapt. Nielsen, ank. Krickwall 27.6. — *C. V. Petersen*, Kapt. Petersen, ank. Poole 28.6.

ÆRØ. *Emanuel*, Kapt. Svane, ank. Methil 28.6. — *Enigheden*, Kapt. Jensen, afg. Leith 28.6. til Helsingør.

NYT FRA VÆRFTERNE

Nyt Motorskib til "Norden".

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeris Værft paa Refshaleøen foretoges for nogle Dage siden en vellykket Prøvetur med Dieselmotorskibet »Nordhval«, bygget for Regning Aktieselskabet Dampskibsselskabet Norden, her.

Skibet, der er bygget til British Lloyd's højeste Klasse, er bestemt til Fragtfart og har følgende Hoveddimensioner:

380'-0"×53'-6"×36'-0",

og Bæreevnen er ca. 8000 Tons d.w.

Det er forsynet med 2 Hoved-Dieselmotorer af nyeste Type, der tilsammen skal kunne udvikle 2600 I.H.K.

Alt Dæksmaskineri er elektrisk drevet.

I Prøveturen deltog Repræsentanter for Rederiet og Værftet samt enkelte Indbudte. Den forløb fuldt tilfredsstillende.

Motorskib til Bergen sat i Vandet.

Aktieselskabet Burmeister & Wain har nylig sat et Dieselmotorskib, Værftets Byggenummer 326, til Det Bergenske Dampskibsselskab, Bergen, i Vandet.

Skibet, der bygges til British Lloyd's højeste Klasse, er det andet Motorskib, leveret af Burmeister & Wain til dette Rederi. Det er bestemt til Fragtfart og har følgende Hoveddimensioner:

382'-0"×51'-3"×34'-0",

og Bæreevnen er ca. 6700 Tons d.w.

Det forsynes med 2 Hoved-Dieselmotorer af nyeste Type, der tilsammen skal kunne udvikle ca. 2000 I.H.K.

Alt Dæksmaskineri bliver elektrisk drevet.

Afløbningen forløb i alle Maader smukt, og Skibet fik i Daaben »Rigel«.

Damper afleveret til "Vendila".

Den officielle Prøvetur med Københavns Flydedoks Nybygning Nr. 157, s.s. »Chr. J. Kampmann«, bygget for Regning A/S. D/S. »Vendila«, København, fandt Sted i Sundet for nogle Dage siden.

Skibet er bygget til British Corporations højeste Klasse og har følgende Hoveddimensioner:

Længde mellem Perpendikulererne 305'-0"

Bredde paa Spant 45'-3"

Dybde paa Spant 20'-10½",

og det er forsynet med en 1300 I.H.K. Triple Expansion Dampmaskine med Wilh. Schmidt's Overheder.

Det er Søsterskib til Værftets Nybygning Nr. 156, s.s. »P. N. Damm« til samme Rederi.

Prøveturen forløb tilfredsstillende.

Diesel-Motorernes Sejrsang.

Vi erfarer, at Rederiet Alfred Holt & Co., Liverpool, hos The North-Eastern Marine Engineering Co., Ltd., har bestilt en Motor af den nye Type af North-Eastern Werkspoor dobbelt virkende Diesel Maskiner, der skal kunne udvikle 4000 b.h.k., der giver 95 Omdrejninger i Minuttet. Selve Skibsskroget skal, efter hvad vi erfarer, bygges af »The Caledon Shipbuilding & Engineering Co., Ltd.«, Dundee.

STORT OG SMAAT

Store Muligheder i Mexico.

Den hidtidige norske Minister i Mexico, *Eckell*, der som Følge af, at Legationen midlertidig er ophævet, er vendt tilbage til Europa, har til N. H. & S. T. udtalt sig om Forholdene derovre. Efter Ministerens Mening er der store Muligheder for en stærkt forøget Handelsforbindelse, men i Øjeblikket er Forholdet det, at U.S.A., der under Krigen fuldstændig erobrede det mexikanske Marked, stadig leverer Hovedmassen af de Varer, Landet indfører, ligesom Staterne ogsaa er langt den største Aftager af mexikanske Produkter. Hvad der navnlig mangler for en Udvidelse af Handelen mellem Mexico og Norge er Oprettelsen af en direkte Linje mellem de to Lande, idet Omsætningen nu udelukkende foregaar over amerikanske og tyske Havne, hvorved Varerne fordyres for begge Parter. Der er et godt Marked for Cement, af hvilket der især indføres en Del fra Danmark, samt for Papir, Cellulose og Klippfisk, ligesom Ministeren mener, at der ogsaa i en overskuelig Fremtid vil blive Brug for betydelige Mængder af Kunstgødning.

Nordiske Domme i Søfartssager.

Dette Værk, der udgives af »Nordisk Skibsrederforening« ved Direktør *J. Jantzen*, foreligger nu for 1923. Det er 24. Aargang af Værket, og af Indholdet kan udover Dommene og den sædvanlige Kommentar nævnes følgende Afhandlinger: Erstatning for almindeligt Havari ved Udkastning af Dækslast, af Dispachør *Per Hasselrot*, Interessesikring paa Skib samt Assurandørernes Subrigationsret, af Advokat *Ferdinand Schelderup*, Subrigation i Henhold til norsk Søløvs og Søforsikringsplan af Dispachør *Theodor Ancher*, hvori bestaar Befragternes Forpligtelser, af *J. Jantzen*, Subrigation, nogle Bemærkninger, af *J. Jantzen*, etc.

Disse Værker vil være udmærkede Haandbøger, idet de giver Oplysninger om vigtige Domme etc., og vil derfor være meget nyttige for Forretningsmænd og Jurister.

Britiske Emigrantkontorer i Rusland lukket.

Efter hvad »Nauticus« meddeler, har Cunard Linjen, White Star Linje og Canadian Pacific besluttet at lukke de

Kontorer, de i Fjor aabnede i Rusland ifølge Overenskomst med Sovjetregeringen, da den nye amerikanske Immigrationslov har begrænset den russiske Indvandring til et yderst ringe Antal Immigranter. 1,500,000 Dollars, der var indbetalt til de paagældende Kontorer, maa betales tilbage, og over 5000 Russere, der allerede var paa Vej til U.S.A., maa transporteres tilbage til deres eget Land.

Cuno atter Direktør for Hapag.

Hamburg-Amerika Linjen har paa sin nylig afholdte Generalforsamling valgt fhv. Rigskansler Cuno til Repræsentant i Tilsynsraadet, hvilket i Virkeligheden betyder, at han bliver Generaldirektør.

Havareret norsk Motorfartøj.

Motorfartøjet »Andvake« paa Rejse fra Bergen til Aalesund med Stykgods grundstøtte i Fredags paa et Skær og fik en betydelig Læk, saa at der var Fare for, at det skulde synke. Det lykkedes imidlertid Bjergningsdamperen »Herkuless« at tage det af Grunden Natten til Lørdag og indbringe det til Bergen. Skaden er betydelig.

Afskibning af Tømmer fra Nordsverige vanskelig.

Vandstanden i Angermanelven stiger stadig, omend nu noget langsommere. Store Arealer af det omgivende Land staar under Vand, og Tømmerflaadningen paa Elven har næsten helt maattet indstilles og Tømmeret opmagasineres.

Benzinbrand i Gefle Havn.

For nogle Dage siden observeredes i Gefle Havn pludselig, at store Flammer slog op fra Vandet i Elven, og kort efter brændte Vandet over en Strækning af et Par Hundrede Meter. 4 Skibe, der laa fortøjede ved Kajen, antændtes, men det lykkedes deres Besætninger assisterede af Brandvæsenet at faa Ilden slukket i Løbet af en Snes Minutter. Der antændtes dog en Del Skade, der er opgjort til ialt 60,000 Kr.

Ilden er opstaaet ved, at en Benzinledning er sprunget læk, hvorved Benzinen strømmede ud i Elven, og Antændelsen skyldes da antagelig en henkastet brændende Tændstik.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I

ABONNEMENT KR. 4.00 PR. KVARTAL

Abonnement i

Udlandet Kr. 20.00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR

Vestre Boulevard 38, København B.

Telefon 2070 / 12 510

samt paa alle Postkontorer

ATLAS

A/s Atlas, Nørrebrogade 198 · København L.

SKIBS-DAMPTURBINER

MED
TANDHJULSUDVEKSLING
i mest moderne Udførelse.

Grundlagt
1848

Teleg.-Adr. :
Amiante

M. B. COHIN
TOLDBODV. 22. TELEFON · 1403

København K.

Skibsudrustning

Eneforhandling og Lager af
OCEAN OIL CO.s
Marine- og Cylinder-Olier

RIMER BROS.S R. B. TURBINEOLIER

DANSK RADIO

AKTIESELSKAB

Administrerer Radio-Stationerne i den danske Handelsflaade · Installationer og Reparationer · Engager. af Radiotelegrafister · Tilknytning til store, udenlandske Drifts-Organisationer · Entreprenør- og Konsulent-Virksomhed paa alle Omraader indenf. traadløs Telegrafi og Telefoni

TELEFON CENTRAL
7281 · 7282

DAMPFÆRGEVEJ 3 · KØBENHAVN Ø.

AKTIESELSKABET

KJØBENHAVNS FLYDEDOK OG SKIBSVÆRFT

MASKIN- OG
SKIBSBYGGERI

TELEFON 559

FLYDEDOKKER
TØRDOKKER

DEN KJØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCE-FORENING

LIMITERET · STIFTET 1852

TEGNER
SØ- & KRIGS-
FORSIKRINGER PAA VARER · KASKO
FRAGT OG INTERESSE
TELEF. 42 · 3073

HOLBERGSGADE 1 · KJØBENHAVN K.

W. L. Byers & Co., Ltd.

Sunderland

Stort Lager af Ankre og
Kæder i alle Størrelser
klar til øjeblikkelig
Afsendelse

★

Agent:

F. C. Dohmann · København

Telefon 9057

DE PRIVATE ASSURANDEURER
LIMITERET.
STIFTET 1786

SØ- & TRANSPORTFORSIKRING

SLOTSHOLMSGADE 5

KØBENHAVN K.

TELEFON CENTRAL 6 & 4106

TELEGRAM ADRESSE „PRIVATE“

AGENTURER I DE FLESTE PROVINSBYER.




INDENBORDS

UDENBORDS

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART



SKANDINAVIA

Forsikrings-Aktieselskabet
"SKANDINAVIA"
Stiftet 1899
Aktiekapital: Kr. 20000000

☒
Tegner
SØ og TRANSPORTFORSIKRINGER

☒
GENERALAGENTUR
GRØN & WITZKE
KONGENS NYTORV 6 • KØBENHAVN K
TELEFON 9316
TELG. ADR. KANALEN

AKTIESELSKABET
BURMEISTER & WAIN'S
MASKIN OG SKIBSBYGGERI
KØBENHAVN C.

SKIBSVÆRFT — MASKINFABRIK
RETSHALEØEN OVERGADEN N. V. 9


STØBERI
TEGLHOLMEN

REPARATION OG
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER


3 DOKKER
3 OPHALINGSBEDDINGER

SPECIALITET
DIESEL MOTORER
INDTIL 40000 I. H. K.

Depot:
Havne-
gade 47
Tlf. C. 4980



Depot:
I alle
Provins-
byer.



Carlsberg
Export-Pilsner
og
Lagerøl
anbefales
til
Skibsproviant:

**BIANCO LUNOS
BOGTRYKKERI**
SOLDENFELDTSGADE 3
KØBENHAVN B.

★

STATISTISKE
OG VIDENSKABELIGE VÆRKER
FORRETNINGSTRYKSAGER • FESTSKRIFTER
FARVETRYK • BLADE OG TIDSSKRIFTER
AKTIEBREVE • VÆRDIPAPIRER • ILLU-
STREREDE KATALOGER
MASSEOPLAG

★

TELEFONER: CENTRAL
781 · 1114 · 1134

AKTIESELSKABET
DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI
 (THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

KØBENHAVN
 FILIALER: BANGKOK OG SINGAPORE

Egne Agenturer: Soerabaya, Shanghai, Hankow, Vladivostock, Dalny, Harbin, New York, Valparaiso, San Francisco, Durban og Johannesburg. — *Regelmæssig Rute* paa Siam, Kina, Japan, Sydafrika, Australien, Java, Vestindien, Meksiko og Vestkysten af Nord- og Sydamerika. — *Import til Europa* af østasiske og andre oversøiske Produkter, Teak- og andre Træsorter. — *Export til oversøiske Pladser* af europæiske Produkter. — *Skov- og Savmølle*drift i Siam.

ALLE NÆRMERE OPLYSNINGER
 ERHOLDES VED HENVENDELSE PAA KOMPAGNIETS HOVEDKONTOR,
 HOLBERGSGADE 2, KØBENHAVN K.

**DET FORENEDE
 DAMPSKIBSSELSKAB**

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

Telefon Nr. 6300, hvorigennem Omst. til samtlige
 Kontorer og Afdelinger i Kvæsthusgade Nr. 7 og 9.

“PACIFIC”

AMALIEGADE 29 A

Telefon: 4212 · Telegram-Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMIDT

Korresponderende Reder

A. P. MØLLER

KØBENHAVN

REDERI · BEFRAGTNING · KLARERING
 DAMPSKIPSEKSPEDITION · KØB OG SALG AF SKIBE
 SKIBSBYGNING

Stats-Telefon: 33 · Telefoner: 514 (Omst. til samtlige Afdelinger)
 Telegram-Adresse: »MERSK«

DAMPKIBSSELSKABET

»TORM«

Kontor: ST. STRANDSTRÆDE 9, 2. SAL · KØBENHAVN

TELEGRAMADRESSE: »TORM«
 TELEFON 2437

ALFRED CHRISTENSEN

Tlgr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 24 Telf. 221-1735-5390

*Dampskibsreder
 Dampskibs- og Havariagent
 Befragtningsforretning*

SKIBE

C. P. JENSEN

St. Annæ Plads 6 TELEFON 5430 KØBENHAVN K.

Telegram-Adr.: "FREIHTS"

A/S DAMPSKIBSSELSKABET
ORION

A · N · PETERSEN

A/S DET DANSK-FRANSKE DAMPSKIBSSELSKAB

Telef.: 1243-12843 — Teleg. Adr.: Danskfransk

FREDERIKSGADE 9

Befragtning, Assurance, Køb og Salg af Skibe
 Befragtningsagenter for Herrer Helsing & Grimm, Riga, Libau, Windau

HAVNEGADE 37 a **OVE STEEN** TELEF. BYEN 2720 x

Regelmæssig Line

DANMARK-POLEN (Danzig)

København-Danzig M/S »Venus« 600 tons d. w.

M/S »Polarstjernen« 500 tons d. w.

Aarhus-Danzig M/S »Agnes« 400 tons d. w.

P. Brown jun. & Co

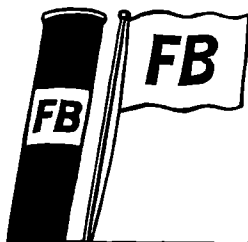
Amaliegade 45 · København · Danmark

*

Befragtning & Rederi
 Dampskibsselskabet »Norden«

King's
 Liqueur

*The
 Aristokrat
 of
 Scotch
 Whiskies*



DE FORENEDE BUGSERSELSKABER

Telef.: Toldboddommen: Centl. 3944 TELEGRAM-ADRESSE: Nattelef. for Bugsering: Vester 575 v
 Kontoret: Central 291 · 13101 · 10592 »TUGBOATS« Nattef. i Strandingstilfælde: Strand 3102

Bugsering · Bjergning · Vandforsyning

STØRST OG ÆLDST I KØBENHAVN

AMALIEGADE 36

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM · 28

FREDAG 11 · JULI 1924

31 · AARG.

F R A U G E T I L U G E

A F A X E L G E R F A L K

Den forløbne Uge har i høj Grad været præget af den beklagelige Ulykke i Køge Bugt, hvor 11 Mennesker mistede Livet ved »Thor«s Forlis. Det tragiske Moment ved denne Ulykke understreges yderligere ved dens Meningsløshed. Umuligt er det selvfølgelig helt at forhindre Ulykker til Søs, men en Ulykke som »Thor«s Forlis under Omstændigheder, som de foreløbige Forhør har antydnet, burde være en Umulighed.

Der gives vel næppe det Menneske, der ikke har følt sig dybt rystet ved denne Tragedie og ikke følt Trang til at udløse sin varme Medfølelse overfor dem, som mistede en af deres kære ved denne Ulykke. Der kræves ikke megen Fantasi til at udmale de Efterladtes Sorg og Fortvivlelse, og det er ikke Overdrivelse at sige, at en hel Nation sørger med dem.

Paa Grundlag af denne Medfølelse og dybe Sympati for de Efterladte er imidlertid offentlig kommen til Orde, selv i offentlige Organer, der burde vide bedre, Krav om ny Lovgivning m. H. t. Skibstilsyn. Desværre har disse Krav paa Baggrund af den triste Begivenhed en ikke ringe Agitationskraft. Man kan ikke forlange, at selv et oplyst Publikum skal have noget større Kendskab til den eksisterende Sølov og Skibstilsynslov. Men man kan med god Ret forlange, at de Godtfolk, der paatager sig at vejlede den offentlige Mening, og har det direkte moralske Ansvar for denne, kendte noget til disse Love, eller gjorde sig fortrolig med dem, inden de skreg op med deres Krav om ny Lovgivning.

De eksisterende Love er fortræffelige. Bare de følges. De kan ikke forbedres, uden at Ansvar for flygtiges. Det vilde i Sandhed være en trist Dag i Dansk Søfarts Historie, og for vor udmærkede Skibsførerstand, hvis Ansvar blev taget fra Skibets Kaptajn og lagt paa Skuldrene af en ny Sværm af Bestillingsmænd. Mon nogen med det fjærneste Kendskab til Søen i ramme Alvor kan mene, at en Kaptajn, som har ført sit Skib i Storm og Stille, skulde have mindre Kendskab til dets Sødygtighed og Lasteevne end et Par Bestillingsmænd, der maaske ser Skibet for første Gang. Tag Ansvar fra Kaptajnen, saa først vil Søulykkerne begynde.

I al Almindelighed kan man trygt gaa ud fra, at en Skibsfører betænker sig to Gange paa at sætte sit eget og sine Passagerers Liv paa Spil. Selvopholdelsesdriften sammen med det personlige Ansvar for Passagerers og Mandskabs Liv og for Skib og Ladning er mægtige Faktorer, i de allerfleste Tilfælde den bedste Form for Skibsinspektion.

Hvorfor krævede Mandskabet ikke Besigtigelse?

Naturligvis kan det ualmindelige Tilfælde indtræffe, hvor en Skibsførers sangvinske Tro paa »at det gaar nok« — som ved »Thor«-Ulykken — skaber Mulighed for en Tragedie. Men de eksisterende Love har forudsat dette og giver Besætningen den fornødne Ret til at forhindre Muligheden af en saadan Tragedie. I

Henhold til Skibstilsynslovens § 24 har Mandskabet uomtvistelig Ret til at kræve en Besigtigelse af Skibet, hvis det mener, at det ikke er sødygtigt til den Rejse, der skal foretages, og de tilkaldte Skibstilsynsmænd har en lige saa uomtvistelig Ret til at tilbageholde ethvert Skib, som de kender sødygtigt. Hvorfor forlangte »Thor«s Styrmand eller den øvrige Besætning ikke denne Besigtigelse, naar de, som Forhørerne har oplyst, var saa betænkelige ved Skibets Stuvning og dets Sødygtighed? Selvfølgelig vidste de, at de havde denne Ret — i Danmark har vi i højere Grad end i maaske noget andet Land et vaagent Blik for vore Rettigheder; de fleste af os siger: »Det har jeg Ret til«, mindst een Gang om Dagen. I dette specielle Tilfælde var Mandskabets Ret ogsaa dets Pligt overfor Passagererne.

Ovenstaaende Betragtning vil forhaabentlig bidrage til, at Nationens køligere Hoveder — og lad os haabe, at vore Lovgivere kommer ind under denne Kategori — vil betænke sig to Gange, inden de rutter til og belemrer os med ny Skibstilsynslove og med ny Bestillingsmænd. Vi har saagu nok af begge Dele. Landet sukker under den tunge finansielle Byrde, som Aarets Finanslov lægger paa alles Skuldre, og ikke mindre end en Tredjedel af Budgettet gaar til Lønninger og Pension af vore Bestillingsmænd. Meningsløs stor som denne Post allerede er, vilde det være en Forbrydelse yderligere at forøge den paa et Tidspunkt, hvor Parolen er og maa være: Nu skal vi alle spare. Det var rart, om Staten vilde give os det gode Eksempel og selv begynde at spare; i alt Fald kan vi ikke tolerere, at den opmuntrer til Ødselhed ved at forøge Antallet af Landets uproduktive Arbejdere. Disse Linjer er selvsagt ingen Kritik af vore Bestillingsmænd. De lever som oftest under økonomiske Forhold, der er alt andet end misundelsesværdige, og det er en af de uløste Gaader, at vi vedblivende kan faa første Klasses Mænd til de ansvarlige Stillinger indenfor de forskellige Etater, naar det private Initiativ byder dygtige Mænd saa langt bedre Arbejdsvilkaar end Staten. Men derfor kan man alligevel ikke komme udenom den drøje Sandhed, at vi har alt for mange Bestillingsmænd for et Land af vort Hartkorn. Vi har simpelthen ikke Raad til at have saa mange, og en dygtig Administrator, der ikke var lænkebunden af partipolitiske Hensyn, vilde sikkert være i Stand til at reducere deres Antal med mindst en Tredjedel. Man behøver for Eks. ikke at have megen Kendskab til Jernbaneadministration for at opdage, at vi her i Danmark, sammenlignet med et første Klasses Jernbaneland som England, fordyrer vor Person- og Varetrafik med et meningsløst stort Personel. Og hvad der gælder Jernbanerne gælder de fleste andre Etater.

Et af de ufarligste Transportmidler.

Det var et Sidespring. Lad os vende tilbage til »Thor«-Ulykken og Søulykker i al Almindelighed. Altfor mange lever i den Overtro, at Skibe er særligt

farlige Transportmidler, medens de i Virkeligheden er et af de ufarligste. I Henhold til Statistisk Bureaus seneste Ti-Aars Tabel for Dødsfald ved ulykkelig Hændelse skyldes 70 Dødsfald ved Skibsforslis, kun to mere end ved Sporvogne og fem mere end ved Cycle-Kørsel, medens Jernbaner er Aarsag til 301 Dødsfald og Hestekørsel Skyld i 440. Ganske vist omkom i samme Tiaar 269 ved Kuldsejling og Kæntring, men denne Rubrik dækker nærmest Lystsejlad og Fiskeri og ikke Søfart i den gængse Opfattelse af dette Begreb. Ikke mindre end 1,013 faldt i Vandet i nævnte Tiaar og druknede samt 327 berusede Mennesker omkom paa samme Maade.

Disse Tal støtter ogsaa, forekommer det os, de Betragtninger, som her er fremført, i Forsvar af de eksisterende Loves Tilstrækkelighed. Lad ikke en tragisk Hændelse som »Thor«s Forslis blive endnu mere tragisk ved, at vor offentlige Mening og vore Lovgivere i den Anledning yderligere belaster det i Forvejen overlastede danske Statsskib.



DANSK SØFARTS TIDENDE'S FRAGTBERETNING

Den sidste Uge har ikke bragt nævneværdig Forandring i Fragtmarkedet med Undtagelse af lidt fastere Tone og en mindre Opgang i det hjemgaaende La Plata Marked.

Valutasituationen har ikke bedret sig, og Købmændene venter længst muligt med at foretage Indkøb. De nye Ordre kommer derfor sparsomt frem.

Udsigten til en Havnestrike i Riga og nye Arbejdsvanskeligheder i Norge vil ogsaa gøre sit til at bringe Forstyrrelse i Skibsfarten og trykke Fragtmarkedet.

De skotske Helligdage 19. Juli til 28. Juli kommer til at indvirke paa Kulraterne fra England, da alle Baade i den Tid søger at faa Last fra Østkysten, og disse er ikke overtallige i Forvejen.

TRÆLASTMARKEDET

Der gøres en hel Del Forretninger; men Befragterne har stadig for mange Baade at vælge imellem, og de opnaaede Rater vil ikke kunne levne megen Fortjeneste.

Følgende Afslutninger kan noteres: 1,000 Stds. Trångsund/London, 43/-; 1,350 Kotka/London, 43/-; 550 Stds. Gelle & Håggviken/London, 45/6d.; 280 Råfsö/London, 46/-; 625 Kaskö/Grimsby, 45/6d.; 570 Piteå/Poole, 61/3d.; 650 Trångsund/Avonmouth eller Portishead, 57/-; 975 Trångsund/2 Havne Bristol Kanalen, 53/9d.; 460 Hernösand/Grangemouth, 40/-; 650 Raumo & Råfsö/Dieppedale, 42/-; 1,100 Favne Koivusaari/Calais, 41/-; 450 Stds. Kotka/Antwerpen, 42/3d.; 700 Stds. Råfsö/Antwerpen, 42/6d.; 1,600 Stds. Wiborg/Alexandria, 92/-; 1,600 Wiborg & 1 svensk/Alexandria, 97/6d.

Hvidehavet og Canada er uforandret. Sidste Befragtning fra Newfoundland er følgende: 900 Favne Bristol Kanalen, 40/-; Garston, 42/6d.; Østkysten, 45/-; Gulfen/La Plata har taget flere 14/1,500 Stds. Baade til 150/-, 1526d.

KUL OG KOKS

De fleste Befragtninger til Danmark gøres til omkring 5/3d. for 3,000 Tons Dampere og lidt mere for mindre Baade. En Baad siges at være sluttet til Odense à 4/9d.

For Aug./Septbr. Lastning forsøger Befragterne at faa Baade til 6/3d., 6/6d., Basis 2,000 Tons Baad; men forhaabentlig vil det ikke lykkes.

Flere Baade er sluttet med Koks fra London til 9 Kr. For Spot-Baad kan dog opnaaes 9.75 til 10 Kr. En 1,700 Tons Koks-Baad søges fra Partington til Korsør til 8/6, og en 900 Tons Baad har accepteret Cardiff/København 7/9d. Den nærmeste Fremtid bør opvise en afgjort Bedring i Raterne.

MIDDELHAVET ETC.

Østkysten/Gibraltar 2,000 Tons, 9/9d.; Barcelona 1/1,500, 13/6d.; Savona 11/-; Skotland/Gibraltar 3,000, 8/-; Barcelona 1,500, 13/-; Genoa 10/-; Alexandria 13/-; Montreal-Quebec 25/3,500, 7/6d., 1,000, 1/-; Wales/

Gibraltar 8/-; Algiers/Oran 9/-, 9/6d.; Marseilles 9/3, 10/-; Genoa 9/6d.; Port Said 12/-; Alexandria 12/6d.; Øerne 9/-, 9/6d.; Montreal/Quebec 7/6d., 8/-, fri Losning.

Bemærkelsesværdigt er det, at tyske/hollandske Firmaer nu søger Tonnage: Rotterdam/Øerne-Malta-La Plata.

De hjemgaaende Rater fra Middelhavet er ikke større Omtale værd; men i Stedet for at gaa i Ballast foretrækker en Del Redere at acceptere Befragternes Rater.

For Oliekager fra Marseille noteres 18/- 4 danske/svenske Havne højest Norrköping.

Donau har taget enkelte Baade til Middelhavet eller Adriaterhavet 16/-, og en 4,000 Tons Baad er sluttet fra Sortehavet til Danmark med Oliekager til 15/-, Basis 1 Lossehavn.

NORD AMERIKA, GULFEN, CANADA ETC.

Der gøres stadig lidet i Korn; men mange Baade er sluttet med Kul, U.S.A./Rio \$3.15, Monte Video 15/9d., Vest Italien \$2.70.

Bomuldsfragterne New Orleans/Murmansk er nu oppe i 12 Cents per cub. Fod mod 9 Cents for en Uge siden.

Cuba/U.K.-Cont. er gjort til 20/6d. een, 21/- to Lossehavne.

SYD AMERIKA

Udgaaende Kulrater til Monte Video, Buenos Aires, La Plata ligger uforandret omkring 12/6d. til 13/-, i Henhold til Størrelse og Position. Santos har betalt 14/- for en 7,000 Tons Baad og Zarate 13/1½d., 48/5,200.

De sidste Dage har vist en bedre Efterspørgsel efter hjemgaaende Tonnage, og Raterne har været opadgaaende. Helt prompt Baad har maattet acceptere 20/6d., n.a. Lorenzo/U.K.-Cont.; men andre prompte Baade har faaet 22/-, og for 15. til 25. Juli er betalt 24/-. Pr. August 21/-, Oktbr./Novbr. 23/-. En 5,000 Tons Baad spot 25/-, Bergen/Stockholm Range, Basis een Lossehavn.

Det ser ud til, at dette Marked vil holde sig i nogen Tid. Chile har taget yderligere Tonnage til 30/-, Nord-Spanien Oktbr./Novbr.

ØSTEN

ligger rolig. Syd-Australien/Middelhavet-U.K. 32/6d. August imod 31/3d. Juli.

TIME-CHARTER

De daarlige Tider viser sig næsten mest udpræget i dette Marked. Der bliver kun sluttet en Baad i Ny og Næ.

SEJLSKIBE

»Fehmarn«, ca. 1,000 Stds., er sluttet fra Sundsvall til Sydney og Newcastle NSW à 82/6d. Hull-Grimsby/Santos noterer Kul à 15/6d. 200 Losning.

DANMARKS, NORGES OG SVERIGES HANDELSFLAADER

Nedenstaaende Skema viser Tilgang og Afgang i Danmarks, Norges og Sveriges Handelsflaader i 1923, første Halvaar af 1924 samt Flaadernes Størrelse pr. 1. Juli 1924, som opgivet af Bureau Veritas.

af 1924 i Norge kun færdigbygget 10,000 Tons, medens der i Udlandet for norsk Regning er bygget 16,000 Tons indtil 1. Juli i Aar. Af ældre Dampskibstonnage solgtes i 1923 henvend 20,000 Tons mere end der ind-

1923		1. Halvaar 1924		Flaadernes Størrelse pr. 1. Juli 1924			
Antal		Tons br.		Antal		Tons br.	
Danmark	{ Damp- og Motorskibe.....	÷ 8	÷ 6.500	+ 10	+ 30.000	626	979.000
	{ Sejlskibe.....	÷ 33	÷ 20.000	÷ 6	÷ 2.000	147	45.000
Norge....	{ Damp- og Motorskibe.....	÷ 12	+ 15.000	+ 5	+ 35.000	1.684	2.424.000
	{ Sejlskibe.....	÷ 39	÷ 56.000	÷ 20	÷ 33.000	72	93.000
Sverige..	{ Damp- og Motorskibe.....	+ 32	+ 65.000	+ 10	+ 22.000	1.191	1.175.000
	{ Sejlskibe.....	÷ 20	÷ 9.000	÷ 2	÷ 4.000	236	63.000

Danmark.

Af Tilgangen til den danske Handelsflaade i 1923 byggedes 26,000 Tons i Danmark, 5,000 Tons i Udlandet, medens der indkøbtes 25,000 brugt Tonnage. I Danmark byggedes i Aarets Løb 4 Skibe for udenlandsk Regning med en samlet Tonnage af 9,700 Tons. Til Udlandet solgtes 74,000 Tons, deraf 50,000 Tons ældre Dampskibe. Fire Dampere og 6 Sejlskibe paa ialt 7,400 Tons forliste.

Bruttotilgangen i Aar til 1. Juli var 61,000 Tons, hvoraf 39,000 Tons nybygget og 22,000 Tons indkøbt brugt Tonnage. Bruttoafgangen var 34,000 Tons, hvoraf 30,000 Tons solgt til Udlandet. Ved Forlis udgik 2 Dampskibe og 2 mindre Sejlskibe.

Norge.

Norge er relativt gaaet lidt tilbage i Tonnage. Før Krigen var Norges Andel i Verdenstonnagen 4,3 pCt., men er nu faldet til 3,8. Tilgangen i 1923 androg 35,000 Tons bygget i Landet, hvor der samtidig byggedes 3 Dampskibe paa ialt 3,900 Tons for udenlandsk Regning, og 42,000 Tons bygget i Udlandet. Som Følge af den langvarige Strike, er der i det første Halvaar

købtes. I Aar er der derimod indtil 1. Juli fra Udlandet indkøbt 19,000 Tons mere end der er solgt. Der er i 1923 forlist ialt 31 norske Skibe, og Forlisene i første Halvaar i Aar er omtrent paa Højde med Tallene fra samme Tidsrum i Fjor.

Sverige.

Af Tilgangen til den svenske Handelsflaade i 1923 var 22,000 Tons bygget i Sverige, 7,000 nybygget i Udlandet og 57,000 Tons indkøbt brugt. Til Udlandet solgtes 14,000 Tons ældre Tonnage, og ved Forlis udgik 27 Skibe paa ialt ca. 13,000 Tons. Bruttotilgangen i første Halvaar 1924 var 44,000 Tons, hvoraf 18,000 Tons nybygget og 26,000 brugt Tonnage. Bruttoopgangen var 26,000 Tons, hvoraf 22,000 Tons solgtes til Udlandet. To Dampskibe paa tilsammen 3,000 Tons er forlist.

Den 1. Juli var der i Danmark 60,000 Tons under Bygning, i Norge 25,000 Tons og i Sverige 52,000 Tons. Af denne Tonnage var i Danmark 13 Skibe med ialt 41,000 Tons og i Sverige 12 Skibe med ialt 45,000 Tons Motorskibe.

HVEM DEMORALISERER FRAGTMARKEDET?

Befragterne og en stor Del af Mæglerne synes at gøre, hvad de kan, for at demoralisere Fragtmarkedet. Der cirkulerer det ene Fragttilbud slettere end det andet, og Mæglerne, udtaler N. H. & S. T., raaber op om, at Hull-Befragterne nu faar Tonnage paa det gamle *Scanfin* til Betingelser, som Modtagerne selv bestemmer. Det ser ud til, at disse to Interesser paa Fragtmarkedet er enedes om at bekæmpe det nye Certeparti og ødelægge Fragterne.

Som de fleste vil vide, er Forholdet det, at der finder en haard Tovtrækning Sted mellem Sælgere og Købere af Trælast, samtidig med at Kulimportørerne i de respektive Lande bruger deres under Panikken i Foraaret tilvejebragte Beholdninger og venter paa lavere Kulpriser, og medens denne Tovtrækning finder Sted, fisker Befragtere og Mæglere i rørte Vande. At Markedet er stille i Juli er normalt, men hvad der er usædvanligt er, at der nu foretages de stærkeste Angreb paa det organisationsmæssige Arbejde for at gennemføre Certeparti-Bestemmelser vedtagne af begge Parter; Bestemmelser, som i vid Udstrækning er tvungne, og som det for alle loyale Redere er en uskreven Lov at følge.

Staa fast paa det nye Scanfin.

Det System, der nu er sat i Gang i Kampen mod retfærdige Certeparti-Betingelser og acceptable Fragter, bør Rederne og deres Organisationer mærke sig.

Rederne bør konsekvent afslaa at acceptere enhver Kul- eller Trælastfragt, paa hvilken der ikke er en rimelig Fortjeneste. Der er ingen Mening i at lade Skibene sejle med Tab; læg dem op straks, eller send dem i Kul-, Malm- eller anden Fart. Træk Tonnagen bort fra Trælastmarkedet og staa fast i Kravet om rimelige Fragter. Hvis alle Redere gør dette, vil de opnaa acceptable Fragter og Betingelser, *men staa først og fremmest fast paa det nye Scanfin*. Det skulde ikke være nødvendigt at nævne det, da alle og enhver maa vide, at et tabt Slag i dette Spørgsmaal, for det første vil skyldes Rederne selv og dernæst vil være et Nederlag, som vanskeligt kan oprettes. *Det nye Scanfin maa derfor kæmpes igennem*. Man maa hellere gøre op med de enkelte, der svigter i Kampen, om da nogen gør det. Vi tror ikke, at der i Norge sluttes paa Hull-Befragternes Betingelser.

Enighed gør stærk.

Det er netop i de vanskelige Tider, man skal holde sammen, ikke blot i Teori, men ogsaa i Praksis. Staa fast paa acceptable Kulfragter til Østersøen og Trælastfragter derfra som ogsaa fra Hvidehavet, eller lad Skibene gaa i anden Fart, hvis man ikke foretrækker at lægge dem op. *Dette vilde overbevise Besætningerne og de respektive Samfund om, at det er Alvor med Kampen mod de umulige Fragtforhold.*

TVANGSFORSIKRINGSLOVEN I NORGE

Norges Rederforbund har ved sin Formand *Gustav Henriksen* tilstillet Stortingets Justitskomité en Protest mod den paatænkte Tvangsforsikring af Skibe, og udtaler i sin Skrivelse bl. a.: Vi har forelagt vore Lokalforeninger Justitskomitéens Forslag om en tvungen Forsikring af 40 pCt. og har fra dem alle modtaget Svar, hvori de protesterer mod Tvang af enhver Art ved Forsikring af Skibe, og samme Standpunkt har Hovedbestyrelsens Medlemmer enstemmigt vedtaget at indtage.

Vi kan ikke indse, at *Kaskoforsikring* indtager en saadan Særstilling blandt forretningsmæssige Dispositioner, at den som *den eneste* indenfor sin Art skal styres ved Lov.

Naar de gensidige Foreninger ikke viser Fremgang i Aarene efter Krigen, skyldes det en abnorm, men for Rederierne økonomisk set heldig Konkurrence fra Selskabernes — særlig engelske Forsikringselskabs — Side, hvorved den Selskaberne betalte Præmie har ligget indtil 1 pCt. lavere end den til Foreningerne betalte. De gensidige Foreninger har Andel i de fleste norske Skibe, saa deres Resultat maa give et temmelig korrekt Udtryk for Handelsflaadens virkelige Havari- og Forlisudgifter. Forskellen mellem Foreningernes og Selskabernes Præmier vil derfor næppe heller blive varig, og der meldes allerede nu om Præmienoteringer fra London, der ligger over Foreningernes Forskudsbidrag 1924.

Først naar Selskabernes Konkurrencepolitik opgives, kan Foreningernes Plads i det frie Forretningsliv bestemmes, men Rederne har ved — trods de abnorme Konkurrenceforhold i de senere Aar — at holde Foreningerne oppe vist, at de har Forstaaelse af disses Betydning som Ledere og Regulatorer paa Forsikringsmarkedet. Man anmoder derfor ikke om Hjælp fra Lovgivningsmagten, men ønsker heller ikke, at det frie Tillidsforhold mellem Foreningerne og deres

Medlemmer skal forkludres ved ukaldet Indgriben fra Statsmagtens Side.

Forsikringen hos Selskaberne fordelagtig for Norge.

Endog de ivrigste Tilhængere af gensidig Forsikring indrømmer, at det ikke vilde have gavnet Norge eller norsk Skibsfart, om man havde undladt at tage den Fortjeneste, som Forsikring hos Selskaberne frembød; det vilde tværtimod have vidnet om en Ødselhed, Norge ikke har Raad til, og det kan derfor heller ikke være rigtigt at afskære eller begrænse Adgangen til at udnytte en lignende Chance i Fremtiden.

Vi fremhæver, at med Hensyn til det Reform- og Opklaringsarbejde, som er sat i Gang, er man med det for Spørgsmaalet om Statens Indgriben vigtigste — *Havaristatistiken* — ikke naaet saa langt, at man kan svare paa en Række overfor en saadan Plan uafviselige Spørgsmaal. En fuldstændig og paalidelig Statistik vil først kunne foreligge om flere Aar.

En skarp Protest.

Rederforbundet henviser derefter til sine tidligere Protester mod, at der eksperimenteres med Lovgivning angaaende dette Spørgsmaal og erklærer atter paa det kraftigste at maatte fraraade Planens Gennemførelse, selv ikke i modificeret Form, som af Komitéen foreslaaet.

I Tilfælde af, at Komitéen ikke kan give Rederforbundets Standpunkt sin Tilslutning, anmoder Forbundet om, at det nye Forslag, som kun var antydet, ikke bestemt udformet, i Komitéens Skrivelse af 4. Juni, maa blive Forbundet tilstillet, før det kommer til Realitetsbehandling i Komitéen, saaledes at Rederforbundet kan forelægge det paa Generalforsamlingen i September, da Generalforsamlingen er den Instans, som indenfor Rederforbundet kan tage endeligt Standpunkt i en Sag af den Art.

NY TARIF FOR BUGSERINGSAFGIFTER I KIELERKANALEN

Rigs-Kanalkontoret har udsendt en ny Tarif for Bugseringsafgifter i Kielerkanalen. Den for Kanal-Skibsfarten vigtige Tarif gaar ud paa følgende:

Skibe skal for Benyttelsen af Kanalforvaltningens Slæbedampere betale en Bugseringsafgift: For Brugen af Kanalforvaltningens almindelige Slæbekonvoj betaler Skibe for Passagen gennem hele Kanalen, naar de er lastede, 1.25 Mark pr. Registerton netto, som Minimumsbeløb for hvert Skib dog 15 Mark; Lystfartøjer paa indtil 10 Registertons 0.50 Mark pr. Registerton, dog mindst 2.50 Mark for hvert Lystfartøj. I Lokaltrafikken betales almindeligt for Bugsering pr. 5 km (paabegyndt 5 km regnes for 5) 5 pCt., paa Strækningen mellem Kiels Nordhavn og Holtenau 2 pCt. af ovennævnte Tarifs Satser, dog ikke udover Satsen for hele Kanalen. Skibe, der er tomme eller ballastede, betaler kun 80 pCt. af ovennævnte Sats, dog mindst Minimumsatserne. Skibe, der er under 65 Registertons, betaler efter de ovennævnte Satser med Fradrag af den betalte Kanalafgift. Fartøjer, der har Hjælpemotor, skal ved Bugsering betale et Tillæg af 50 pCt. til ovennævnte Satser.

For Tilkaldelse af Særdampere til Bugsering gennem Kanalen eller indenfor Kanalpolitiets Omraade (særlig ved Ulykker, til Afslæbning, Pumpning) tager Kanalforvaltningen for hver paabegyndt Arbejdstime for hver Damper: for en Damper af Klasse A. 40 Mark, for en Damper af Klasse B. 20 Mark. Bestemmende for

Beregningen af Tilkaldelsesafgiften er Tiden for den enkelte Dampers Afgang fra Stationen og dens Tilbagekomst dertil. Havnekaptajnen er bemyndiget til at gøre Tilkaldelsen af Særdampere afhængig af Betalingen af et ham tilmaalt Forskud. Slæbedampere Pumpetjeneste beregnes med et 50 pCt.s Tillæg til disse Satser for den Tid, der er pumpet. I Tiden fra 1. Oktober til 31. Marts opkræves paa alle Slæbeafgifter et Vintertillæg paa 10 pCt. Brøkdelen af en Mark afrundes opad. Denne Tarifs Satser er fastsat i Guldmark. Afgifterne skal betales i tysk eller udenlandsk Mønt. Guldmarkens Omregningskurs fra tysk eller udenlandsk Mønt fastsættes af Rigs-Kanalkontoret og offentliggøres ved Opslag i Havnemyndighedernes Bygninger. Kanalforvaltningen overtager ingen Garanti for, at der altid og under alle Omstændigheder er egnede Bugserbaade i tilstrækkeligt Antal og af tilstrækkelig Størrelse til Raadighed. Tilkaldelsen af Særdampere kan kun finde Sted, saafremt Kanalforvaltningens ordinære Bugseringsarbejde efter dens Skøn ikke lider derunder. Tilkaldelse af Særdampere i de i denne Tarif ikke forudsete Tilfælde sker kun undtagelsesvis og efter særlig Overenskomst. Bugserhjælp efter § 22 i Driftsbestemmelserne, d. v. s. Hjælp af Slæbedampere ved Skibes Indløb til og Udløb fra Sluserne, tiltaas gratis af Kanalforvaltningen.

Den nye Tarif for Bugseringsafgift træder i Kraft den 15. Juni 1924.

LYSERE UDSIGTER FOR ENGELSK SKIBSFART

BLIVER BRÆNDELSOLIE BILLIGERE?

Det store Mæglerfirma *H. E. Moss & Co.*, Liverpool, ser i deres Dampskibscirkulære, dateret 1. Juli, forhaabningsfuldt paa britisk Skibsfarts Fremtid, skønt de ikke kan paapege nogen Bedring i det sidste halve Aar. De skriver bl. a.:

Der er desværre kun ringe Bedring at notere med Hensyn til Skibsfarten, siden vi udsendte vor Halvaars-Rapport i Januar. Skønt Statistikken viser, at der nu er langt mindre Tonnage oplagt end for et Aar siden i England, fremgaar det dog af Rederiernes Regnskaber, at mange Tramp-Dampere kun lige kan dække Omkostningerne trods den gennemførte Økonomi. Man imødeser Fremtiden med større Forhaabninger, og de Ordre, som mange erfarne Ejere af Tramp-Dampere har indsendt, tyder afgjort paa, at den længe ventede Bedring er nær forestaaende.

“Board of Trade” ogsaa forhaabningsfuld.

Den nylig udsendte Rapport fra »Board of Trade« er ogsaa langt mere opmuntrende end det længe har været Tilfældet. Importen var i Maj større, end den har været de tre sidste Aar, og Eksporten større end i nogen Maaned siden Oktober i Fjor, hvilket viser Fremgang i Handelen. Der anvendes stadig en stor Del Tonnage af gammel Type, der tidligere eller senere maa hugges op, da saadanne Dampere ikke kan haabe at kunne konkurrere med moderne Skibe, og jo hurtigere Rederne gør sig dette klart, jo hurtigere vil Bedringen komme. Dette gælder særlig nogle af de største Passager-Linjer, og skønt mange af deres Skibe ikke strengt taget kan kaldes ubrugelige, er de ganske ude af Stand til økonomisk set at konkurrere i disse vanskelige Tider.

Skibsbygning til højere Priser.

Mange Værfter mangler stadig Arbejde, men de er ikke længere villige til at tage Bestillinger — som Tilfældet var for kort Tid siden — til Priser, der betyder Tab for dem. Der er ingen Udsigt til, at Priserne for ny Tonnage vil gaa ned; tværtimod tyder alt paa, at Priserne i en nær Fremtid bliver højere. Redere, der skal have Tonnage og har disponible Midler, gør derfor næppe noget forkert ved at indgive deres Bestillinger nu og være rede til at møde Bedringen, naar den kommer. Prisen for brugt Tonnage er omtrent som for et halvt Aar siden, og der kan i Øjeblikket købes mange Dampere til rimelige Priser.

Prisen paa Brændselolie og Motorskibe.

Motorskibene vinder stadig Terrain, og der foreligger i Øjeblikket Ordre paa en Del Motorskibe; men den almindelige Tramp-Reder er endnu ikke i større Udstrækning gaaet over til denne Type, hovedsagelig paa Grund af den større Udgift og den nuværende lave Pris paa Bunkerkul i Sammenligning med Brændsels-

olie. Mange Dampere, der har anvendt Olie som Brændsel, er blevet omdannet til at bruge Kul, og mange andre, de store Passagerdampere undtagne, vil sikkert blive tvungne til at følge efter. Aarsagen er den urimelig høje Pris paa Brændselolie, ca. 87sh. 6d. per. Ton Olie mod ca. 35 sh. for Kul i Middelhavet og 20sh. i England, der hæmmer Handelen med Brændselolie.

Udsigt til billigere Olie.

Efter hvad »The Motor Ship« skriver, er der dog nu al Grund til at tro, at Prisen for Brændselolie til Motorskibe vil gaa ned i en nær Fremtid. Noteringen for Raaolie er faldet 15—20 pCt. i Løbet af de to sidste Maaneder, og Pennsylvania Raaolie, der for kort Tid siden kostede 4.50 Dollars pr. Fad, sælges nu for 3.25—3.75 Dollars. Diesel-Olie er i Dag 17 pCt. billigere i New York end i Begyndelsen af Maj og koster i Øjeblikket ca. 70 sh. pr. Ton. Prisen i britiske Havne, 107sh. 6d. pr. Ton, synes derfor høj, navnlig da der er Tendens til Nedgang i Tankdampernes Fragtsatser. Det er tilfredsstillende at se, at Produktionen af Raaolie stadig stiger i Amerika, og at Beholdningerne dér forøges, saaledes at de i Øjeblikket andrager over 70,000 Tons eller 6 pCt. mere end ved Aarets Begyndelse.

Man gaar mere og mere over til den Mening, at en voksende Anvendelse af Motorskibe ikke vil medføre et større Forbrug af Brændselolie, da Motorskibet vil drive de Dampere, der anvender Brændselolie, bort fra Søen, idet 3 Motorskibe ikke bruger mere Olie end én Damper, der bruger flydende Brændsel. Det er af afgørende Betydning, at Brændselolie anvendes paa den mest økonomiske Maade, og hvis dette finder Sted, er der ikke Sandsynlighed for, at der bliver Mangel, eller at Prisen bliver saa høj, at det bliver mere økonomisk at bruge Kul end Olie. Produktionen af tung Olie er nu 85 Millioner Tons aarlig, medens Forbruget kun andrager henvend 11,000,000 Tons. Det Faktum, at der til andre Formaal bruges mange Gange mere Brændselolie end til Skibsbrug, og at dette Forhold antagelig vil forblive uforandret, er en Sikkerhed for, at Olieprisen ikke overstiger sin virkelige Markedspris i Forhold til Kul.

DANSK SEJLSKIBSREDERI-FORENINGS AARSGENERALFORSAMLING

STENOGRAFISK REFERAT

ved Rigsdags-Stenograf C. G. Casse.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling afholdtes Mandag den 30. Juni Kl. 12 i Marstal. Der var mødt Repræsentanter for samtlige Kredsafdelinger, ialt ca. 40. I Mødet deltog Kontorchef i Erhvervsministeriet *Emil Krogh*.

Formanden, Konsul *C. P. Lund*, Hellerup, aabnede Mødet, idet han udtalte:

Paa Bestyrelsens Vegne tillader jeg mig at byde Dem alle velkommen.

Det forløbne Aar har ikke været godt for Skibsfarten, men har dog maaske været bedre end det foregaaende Aar. Jeg udtaler det Ønske, at det kommende Aar maa blive et rigtigt godt Aar for Skibsfarten; vi trænger til det. Vi er paa alle Maader belemret med store Udgifter, og der skal indtjenes meget, hvis der skal blive noget tilovers. Hvad der i de senere Aar særlig har trykket os, er Udgifterne til Ulykkesforsikring, og der er da ogsaa paa forskellig Maade arbejdet hen til at faa dem nedbragt, men hidtil er vi ikke kommet langt i den Retning.

En anden Sag, som vi har haft at gøre med i det sidste Aar, er

Spørgsmaalet om Lillebælts Broen.

Som De alle ved, er et Farvand som Lillebælt, hvor der er stærk Strøm og en Del Skibsfart, et meget uheldigt Farvand at lægge en Bro over. Imidlertid bøjer vi os jo for Hensynet til det hele Samfund — de skikkelige siger Ja og Amen —

men til Gengæld havde vi jo ventet, at man skulde stille sig lidt mere imødekommende over for Skibsfarten, særlig Sejlskibsfarten, i dette Spørgsmaal. Under de Forhandlinger, Bestyrelsen har haft med Chefen for Jærnbanevæsenet, har vi stadig fremhævet, at det, naar Broen er anlagt, vil være nødvendigt at faa anbragt ved Broen paa Statens Bekostning en Slæbedamper, som kan hjælpe Skibene. Der har været skrevet en Del om den Sag, og jeg skal ikke komme langt ind paa den, men blot sige, at det er en Selvfølge, at Sejlskibene er meget interesserede i, at der bliver gjort noget i den Retning. Jeg vil tage et Eksempel, som enhver af de Herrer, som er kendt med Tingene, let vil forstaa. Lad os tænke os, at et Skib kommer sejlene med god Vind ned mod Broen. Naar man kommer nær ind til en saadan Bro, gaar det som oftest saaledes, at det slaar ind med Stille eller med meget flov Vind. Følgen bliver mange Gange, at man mister Styret over Skibet. Men som Forholdene er, er det vanskeligt at ankre, selv med et nogenlunde stort Skib. For naar der først er Skub i Skibet, og De lader Ankret gaa paa 20 Favne Vand, saa er det et Spørgsmaal, om De kan stikke saa meget Kæde ud, at det kan holde. Men gaar De ned mod Broen og tårner mod en af Bropillerne, opstaa der let Havari. Gaar De derimod mellem Pillerne, saa gaar det jo for saa vidt godt; men saafremt der nedenfor Broen ligger en Del Sejlskibe, som skal gennem Broen fra den anden Side, saa opstaa der

den Risiko, at De ikke kan komme klar af dem, fordi De endnu ikke har faaet Styret paa Skibet. Under saadanne Omstændigheder vil der let forarsages megen Malheur, og der vil sikkert ved Lejlighed

gaa Menneskeliv tabt,

saafremt der ikke gøres, hvad der kan gøres for at forhindre Ulykker. Vi mener derfor, at der absolut bør stationeres en Slæbedamper ved Broen; men der er ikke beregnet nogen Udgift til en saadan Slæbedamper, hørte jeg, da jeg var oppe at tale med Bancheffen. Der er heller ikke tænkt paa Vagthold ved Broen hverken om Natten eller om Dagen. Vi har her fra Foreningens Side foreslaaet, at der skulde være en Slags Vagthold, og at der skulde indrettes et Signalsystem, hvorved man kunde meddele Skibene, der skal gennem Broen, hvordan Forholdene ved denne ligger. Om Dagen kan man maaske se at lede sig frem, men særlig om Natten vil det være meget vanskeligt for ikke at sige ganske umuligt at passere den. Men heller ikke et saadant Vagthold er der anslaaet nogen Udgift til. Vi har søgt at paavise, at det er nødvendigt, at der anbringes en Vagt paa Broen. Disse Forhold er altsaa Ting, som vi stadig har Opmærksomheden henvendt paa, og vi gør alt, hvad der staar i vor Magt for at opnaa saa gode Gennemsejlingsforhold som muligt ved Broen.

Der er en anden Begivenhed, som er passeret i det sidste Aarstid, og som jeg gerne vil berøre. Det er Afgørelsen med Hensyn til Marstal Navigationsskole. Som de Herrer ved, lykkedes det ved Forhandling at opnaa et godt Resultat, saa at jeg haaber, at de Herrer i Marstal er tilfreds. Det er selvfølgelig dem selv, der har gjort det største Arbejde for at opnaa dette Resultat. Vi fra vor Side har kun hjulpet til efter ringe Evne, og vi glæder os med Dem over det gode Resultat.

Paa Formanden Forslag valgtes Sagfører *Nielsen*, Marstal, til Dirigent.

Dirigenten: Maa jeg takke for Valget og tilføje, at Viljen er den allerbedste; skulde Evnen ikke svare til Viljen, haaber jeg paa Overbærenhed fra Forsamlingens Side.

Dirigenten konstaterede derefter, at Generalforsamlingen var lovligt indvarslet nemlig ved Bekendtgørelse i *Dansk Søfarts-Tidende* Nr. 22 for 30. Maj 1924 og senere.

Den første Sag paa Dagsordenen var:

Regnskabet for 1923 fremlægges.

Sekretæren, Kaptajn Minor Rasmussen, oplæste den i *Dansk Søfarts-Tidende* Nr. 25 for 19. Juni 1924 offentliggjorte Ekstrakt af Regnskabet med Revisorernes Paategning om, at de ved Revisionen af Regnskabet og Eftersynet af Kassebeholdningen har befundet alt i Orden.

Der gaves enstemmig Decharge for Regnskabet.

Den næste Sag paa Dagsordenen var:

Beretningen fremlægges.

De enkelte Afsnit af Beretningen (se *Dansk Søfarts-Tidende* Nr. 25) sattes til Forhandling i deres Rækkefølge.

Vedrørende Afsnittet *Kaptajn Jens Kusk Jensens Haandbog i praktisk Sømandsskab* bemærkede

Kaptajn *Jens Kusk Jensen*: Trykningen af 4. Udgave blev begyndt i Februar Maaned i Aalborg, og hele Teksten er trykt nu paa et Ark nær; desuden mangler Indholdsfortegnelsen. Jeg antager, at det hele vil foreligge rentykt i Løbet af denne Uge, og at en Del kan være indbundet i næste Uge og snart komme i Handelen. Bogen er blevet en lille Kende — saadan noget som 15—16 Sider — større end sidst. Hovedbogen bliver paa 370 Sider, og Tillæget bliver ligesom før paa 33 Sider. Hvor meget Indholdsfortegnelsen vil fylde, ved jeg ikke, men den er beregnet til 9 Sider. Jeg mener, at hele Bogen vil blive paa 26 Ark. Tryklønnen vil blive godt 12,000 Kr. Saa er der Tavlerne, der vil komme til at koste ca. 940 Kr. For Klichéer har jeg betalt 293 Kr. Endelig er der en af dem, som vil koste antagelig et halvt hundrede Kr., da den skal laves i Messing, fordi den ellers ikke vil kunne taale Trykket i Bogtrykpressen. Indbindingen er kalkuleret til 1575 Kr. Alt ialt tror jeg Omkostningerne vil løbe op til knap 15,000 Kr. Hvad Tryk og Udstyr iøvrigt angaar, mener jeg at Bogen staar fuldtud paa Højde med den forrige Udgave. Jeg har et Rentyk her, som de Herrer vil kunne se i en eventuel Pause.

Til Afsnittet *Arbejdsløshedsforsikring* bemærkede

Sekretæren: Ved den ny Lov om Arbejdsansvining og Arbejdsløshedsforsikring er Redernes Bidrag nedsat til 5 Kr. årlig pr. Helaarsarbejder, medens det tidligere var 15. Nu er der ganske vist som bekendt blevet opkrævet 10 Kr., men det beror paa, at Loven ikke træder i Kraft før i Morgen den 1. Juli, saaledes, at den kun gælder for det sidste Halvaar 1924. Det nævnte Bidrag er det, der skal betales for alle Helaarsarbejdere undtagen for Land- og Skovbrugsarbejdere, for hvilke der kun skal betales 2 Kr. — jeg vil tillade mig at tilføje: selvfølgelig. I § 29, Stk. 2, er der indført den Bestemmelse, at der ikke ydes Bidrag for »fremmede Statsborgere om Bord i danske Skibe, der er fast stationeret i udenlandske Havne, og som ikke indenfor vedkommende Forsikringsaar har anløbet dansk Havn«. Hvad det er for nogle Skibe, ved jeg ikke, men der maa altsaa være nogle saadanne.

Med Hensyn til Afsnittet *Europæisk Fart* bemærkede *Sekretæren*: Der foreligger til Dato ingen Afgørelse paa Spørgsmaalet om Omfanget af Udtrykket *Europæisk Fart*. Vedrørende Afsnittet

Skibsefterretninger fra de danske Signalstationer udtalte

Skibsfører *Kromann*, Marstal: Jeg har to Gange for Hjemgaaende signaliseret, og begge Gange har man fra Signalstationen sendt Telegram hjem til Rederiet og opkrævet Gebyr derfor. Første Gang var i Tirsdags Aftes fra Hirsthals, og næste Gang var det fra Fornæs. Jeg har ikke bedt om, at der skulde telegraferes til Rederiet, men Udgiften er alligevel paa ført mig.

Mægler *Rasmussen*, Thurø: Ogsaa jeg er blevet krævet for Telegramgebyr to Gange, saa vidt jeg ved efter 1. Juni. Men jeg ved ikke, om vedkommende Kaptajn har signaliseret.

Kontorchef *Krogh*: Den Side af denne Sag, der alene angaar Telegrafvæsenet, kan jeg ikke udtale mig om, men jeg kan gøre en Bemærkning om den Del, som er arrangeret gennem Erhvervsministeriet. Man havde jo fra Skibsfartens Side ønsket, endog i meget høj Grad, at vende tilbage til Ordningen fra før Krigen, hvorefter der fra Signalstationerne blev indrapporteret om Skibenes Passering forbi Stationerne. Genoptagelsen heraf blev ordnet ved en Bevilling paa Finansloven og saaledes, at der fra Signalstationerne — der er vist seks saadanne — hver Formiddag bliver indtelegraferet en Liste over de Skibe, som er passeret i de senest forløbne 24 Timer. Angivelsen er en saadan, at man kan se, af hvilken Art og Nationalitet Skibet er, og paa hvilket Tidspunkt af Døgnen Passagen har fundet Sted. Disse Telegrammer indgaaer til Erhvervsministeriet saadan noget som Kl. 11—11½ om Formiddagen. De bliver afgivet i to Eksemplarer, et til Ministeriet og et andet til Københavns Børs. De gaar ind i Kode og kan altsaa kun læses ved Hjælp af en iøvrigt meget simpel Nøgle. De opslaas paa Børsen, hvor Bladene har Adgang til at se dem, medens Ritzaus Bureau faar dem direkte i Ministeriet. Udgiften ved de Efterretninger, der paa den Maade kommer ind, betaler Staten. Men hvad der iøvrigt maatte ske, ligger ganske udenfor den Ordning, som Erhvervsministeriet har tilvejebragt. Jeg kan ikke sige noget om den nærmere Sammenhæng med de Tilfælde, der her er fremdraget. Jeg kan kun anføre, at den Ordning, Erhvervsministeriet har tilvejebragt, omfatter disse almindelige Meldinger. Som Regel vil Skibenes Optagelse paa Listen ske paa den Maade, at der overhovedet ikke vises Kendingssignaler, men at Signalstationen selv passer paa, hvilke Skibe der passerer forbi og noterer dem op.

Skibsfører *Kromann*: Hvis vi ikke skal sende vore Kendingssignaler, kan de ikke se os, naar vi ikke er ganske tæt inde under Stationen. Det kan ikke lade sig gøre at se de smaa Navne paa Sejlskibene paa længere Afstand.

Kontorchef *Krogh*: Jeg tror, at der her foreligger en Misforstaaelse af mine Ord. Jeg mener ikke, at man skulde lade være at sætte Kendingssignaler. Men jeg tror at turde sige, at Signalstationerne, selvom der ikke bliver sat Kendingssignal, vil gøre, hvad de kan for at faa vedkommende Skib med paa Listen. Den nærmere Sammenhæng kender jeg ikke. Jeg ved ikke, om der muligvis er en gammel Kutyme om, at man, naar man sætter Kendingssignal ønsker sig rapporteret til Rederiet. Hvilke Meldinger der gaar ind til Rederierne fra Signalstationerne, er et Spørgsmaal, som Ministeriet er uden Indflydelse paa.

Formanden: Der synes jo at være noget uklart i denne Sag. Jeg mener, at vi bør undersøge Forholdet og faa oplyst, hvorledes det hænger sammen, for skal der ikke signaliseres, men skal Signalstationen kun holde sig til det Navn, der staar paa Skibet, saa maa Skibet være meget nær inde paa Stationen, ellers vil det ikke kunne læses. Men Skibene passerer ofte i temmelig stor Distance, hvor det kan siges at være umuligt at læse Navnet. Muligvis misforstaar de to Stationer Forholdet. Vil Hr. Kontorchef Krogh have noget imod, at jeg, naar jeg kommer hjem herfra, henvender mig til ham og søger at faa Sagen lidt mere oplyst?

Kontorchef *Krogh*: Jeg forstaar Forholdet saaledes, at Signalstationerne debiterer deres Telegrammer til Rederierne om, at Skibene er passeret; men Afsendelsen af disse Telegrammer ligger ganske uden for den Aftale, Erhvervsministeriet har truffet.

Formanden: Men naar nu som i dette Tilfælde Kaptajnen ikke vil bebyrde sit Rederi med Udgift til Telegram og kun har hejst Signaler for at hjælpe Stationen til at indrapportere rigtigt, idet Stationen ikke i den lange Frastand kan læse Skibets Navn, saa synes der at foreligge en Fejltagelse fra Stationens Side, naar den sender Telegram til Rederiet. De forskellige Signalstationer burde i saa Fald underrettes om, at de ikke, fordi der hejstes Kendingssignaler, skal sende Telegram til vedkommende Rederi. Vi skal se at faa ordnet den Sag.

Sekretæren: Hvis Foreningen skal tage sig af denne Sag, vil jeg bede Skibsfører *Kromann* om at indgive skriftlig Beretning til Foreningen om, hvorledes Forholdet har foreligget.

Skibsfører *Kromann*: Ja, det skal jeg gerne gøre.

(Fortsættes i næste Nummer.)

MOTORSKIBETS SEJRS GANG

Det er i den senere Tid ofte blevet sagt, at Værfter saa vel som Redere venter, at Motorskibet skal befri dem for nogle af de Vanskeligheder, hvorunder de saa længe har arbejdet, Rederne som Følge af de lavere Driftsomkostninger og Muligheden for at indsejle Fortjeneste, hvor saadant er umuligt med Dampskibe, og Værfterne fordi Rederne nu maa indsende Bestillinger paa disse nye og ydedygtige Skibe, medmindre de vil se sig drevne ud af Markedet af deres mere foretagsomme Konkurrenter.

Bladet *The Motor Ship* har udarbejdet en Statistik, der viser Udviklingen for Motorskibet i de første 6 Maaneder af 1924 og bekræfter det ovenfor anførte Synspunkt. Indbefattet nogle faa Forandringer fra Dampere til Motorskib er der siden Begyndelsen af Aaret bestilt over 70 Motorskibe med en samlet Tonnage af over 625,000 Tons d.w. Henved 40 Skibe paa ialt over 250,000 Tons er færdige, medens der i hele Aaret 1923 kun byggedes ca. 356,000 Tons Motorskibe. I Løbet af det første Halvaar 1924 er der dels sat i Vandet dels færdigbygget 450,000 Tons d.w. mod 497,000 Tons i hele Aaret 1923. Omtrent Halvdelen af denne Tonnage er bygget paa britiske Værfter, men hvad Nybygninger angaar, er Forholdstallet dog ikke saa højt.

Intensivt Arbejde paa tekniske Forbedringer.

Teknisk set er der bleven gjort et stort Arbejde i Aar. Interessen har samlet sig om den dobbelt vir-

kende Motor med det Formaal at reducere Fremstillingsomkostningerne samt at lave meget kraftige Motorer. Der er i Øjeblikket Skibe under Udførelse, i hvilke der skal installeres tre forskellige Arter af Forbrændingsmotorer, der alle benytter dobbelt Virknings Princippet. Det første af de meget store og hurtige Passagerskibe er sat i Vandet og forskellige andre Klasser af Skibe bestilte, deriblandt en Passager- og Postdamper til Nordsøfarten. Man kan i enhver Henseende paavise en afgjort Fremgang i Motorskibets Udvikling i Aar, hvilket er saa meget mere bemærkelsesværdigt, som det iøvrigt har været en Periode med Depression paa saa godt som alle Omraader.

Fremtidsudsigterne gode.

Udsigterne for Fremtiden synes gode, navnlig hvis Rederne vil gøre sig den Kendsgerning klar, at Omkostningerne ved Skibsbygning antagelig ikke vil gaa ned. Den Lønforhøjelse af 7sh. om Ugen, som Skibsværftsarbejderne har opnaaet, har forøget Omkostningerne ved Bygningen af et Skib med antagelig 5sh. pr. Ton d.w., og de Redere, der indsendte deres Bestillinger, før Lønfortøjelsen kom, har været forudseende. Det er en Misforstaaelse at tro, at det økonomisk set vil være en Fordel at vente med at indsende sine Ordre, og de, der gør det, har mere Udsigt til at tabe derved end til at vinde.

ISBRYDERE MED SKRUE BAADE FOR OG AGTER

De svenske Myndigheder har som bekendt beskæftiget sig med Planen om Anskaffelse af en ny Isbryder, da det under de vanskelige Forhold sidste Vinter viste sig umuligt at imødekomme alle Anmodninger om Hjælp med det til Raadighed værende Isbryder-Materiel. Det blev faktisk nødvendigt at anmode Danmark om Hjælp for at faa brudt en Rende til Trelleborg Havn, der var fuldstændig lukket af Skrueis.

Svensk Havnekapitajn, Martin Flodman, studerede Forholdene i danske Farvande ombord paa den danske Statsisbryder »Isbjørn« og fortsatte derefter, efter hvad *The Scandinavian Shipping Gazette* meddeler, sine Undersøgelser ombord paa saavel svenske som finske Isbrydere for at blive klar over, hvilken Type, der var bedst egnet for svenske Farvande.

Hr. Flodman udtaler sig overordentlig rosende om det danske Skib og om den udmærkede Hjælp, det havde ydet Skibsfarten i danske Farvande. Han tog efter sit Togt med »Isbjørn« til Finland og har om sine Erfaringer dér fremsat følgende interessante Udtalelser.

Isbrydere med kun en Skrue unyttige.

Baron G. Wrede, der modtog Hr. Flodman i Finland, erklærede som sin bestemte Mening, at man lige saa godt kunde holde op med at bygge Isbrydere, hvis man ikke anbragte Skrue i Stevnen saavel som i Agterenden af Skibet. Isbrydere uden Skrue i Stevnen var unyttige. Hr. Flodman svarede, at den danske Isbryder havde klaret sig storartet uden en saadan Skrue, men Baron Wrede fastholdt her over for, at han havde Ret i sin Paastand.

Hr. Flodman udtaler nu, at han, efter at have set de finske Isbrydere i Arbejde, var blevet overbevist, thi disse Skibe kunde vende paa en Tallerken. Vandet forude var fuldstændig isfrit, naar Bovskruen bakkede. Han studerede begge de finske Isbrydere »Woima« og »Sampo« meget nøje og blev fuldt overbevist om, at Baron Wrede havde Ret. En Isbryder med Skrue baade for og agter er langt mere ydedygtig end »Isbjørn«, der kun har en Skrue.

Større Manøvreedygtighed.

Hertil føjer Hr. Flodman, at Isen i de finske Farvande er langt sværere end i de danske, og at det, der passer for finske Forhold ikke altid passer for danske. Han vil ikke hævde, at den danske Isbryder behøver en Skrue i Boven, Isvanskelighederne ved de danske Kyster kan overvindes ved Hjælp af den almindelige Skrue, skønt det er muligt, at Isbryderens Manøvreedygtighed vilde blive betydelig større, hvis den blev udstyret som de finske.

Den næste svenske Isbryder vil derfor sandsynligvis blive af finsk Type.

SKIBSFARTEN PAA HAMBURG I JUNI 1924

I Juni Maaned ankom der til Hamburg 869 Dampere og 243 Sejlskibe mod henholdsvis 914 og 348 i Juni 1913 og med en netto Register Tonnage af 1,232,061, henholdsvis 1,215,486 Tons. I dette Antal var indbefattet 625 tyske Skibe med 469,221 Tons. Derefter kom England med 210 Skibe, Holland med 110, Danmark med 45, Norge med 37 og Amerika med 16 Skibe.

Der afsejlede i Maanedens Løb 867 Dampere mod i Juni 1913 922 og 551 Sejlskibe mod 495 med en samlet Tonnage af 1,318,865 henholdsvis 1,214,140 netto Register Tons. Af disse Skibe sejlede 935 med en netto Tonnage af 510,602 Tons under tysk Flag, og blandt de øvrige var 203 britiske, 110 hollandske, 40 danske, 38 norske og 17 amerikanske.

Den samlede Skibsfart paa Hamburg i de første 6 Maaneder af 1924 fremgaar af følgende Skema:

Aar	Ankomst		Afsejling	
	Skibe	Tonnage	Skibe	Tonnage
1913	7,029	6,927,560	7,782	7,063,147
1921	3,376	3,841,099	3,836	3,895,502
1922	5,244	6,181,462	6,148	6,277,470
1923	5,874	7,516,880	6,981	7,669,805

MARKEDET FOR SALG AF SKIBE

Lige fra Aarets Begyndelse til Slutningen af Marts var Stemningen paa Markedet for Salg af Skibe god og tillidsfuld, og *Fairplay*, der jo er lidt tilbøjelig til Pessimisme, udtaler sig da ogsaa til Trods herfor ret forhaabningsfuldt, selv om Bladet i en i dets No. 2147 (S. 54) offentliggjort Artikel angaaende Salget af brugt Tonnage i det første Halvaar 1924 beretter om forskellige for Sælgerne uheldige Tilfælde.

I Begyndelsen af Aaret gik Handelen som nævnt livligt, vel nok hovedsagelig som Følge af de gode Forhold paa Fragtmarkedet, men i Midten af April blev Fragtmarkedet vigende, hvilket straks paavirkede Skibssalgsmarkedet, saaledes at det blev meget vanskeligt at sælge, og i adskillige Tilfælde blev der som Følge af de usikre Forhold paa Markedet intet Salg afsluttet, skønt Køberen var fuldt tilfreds med det paa-gældende Skib og de Betingelser, Sælgeren bød.

Gode Priser for Skibe til Ophugning.

Der er i de sidste Aar solgt en meget betydelig Mængde Tonnage til Ophugning, hvilket jo for saa vidt er godt, som den ikke tilstrækkelig ydedygtige og urentable Tonnage tages ud af Markedet. Denne Udvikling har ogsaa fortsat sig i Aar, og i de første 5 Maaneder af 1924 er ca. 50 Dampere med en samlet Tonnage af 160,000 Tons blevet solgt til Ophugning. De Priser, der er opnaaet, maa betegnes som gode. For 1½ Aar siden betaltes der for Fragtbaade til Ophug-

ning ca. 30sh. pr. brutto Ton, for Passagerbaade ca. 40sh. per Ton, medens der i afvigte Maj Maaned betaltes op til £2.10.0 pr. Ton. Nu synes Priserne imidlertid atter at være vigende, og de Redere, der har benyttet sig af Lejligheden til at komme af med deres forældede Tonnage, har Grund til at være tilfredse, særlig da Fragterne er gaaet ned. Tyskland købte Størstedelen af den Tonnage, der var udbudt til Ophugning.

Baade Japan og Kina er i Løbet af det sidste halve Aar optraadt som Købere af brugt Tonnage paa det europæiske Marked og har her købt henholdsvis 24 og 12 Dampere af forskellig Størrelse.

Billig brugt Tonnage.

Adskillige »Standard«-Baade er bleven solgt i Løbet af dette Aar til billige Priser, i nogle Tilfælde til Priser, der maa siges at svare til dem, der betaltes før Krigen. Den tyske Dampere »Therese Horn«, 8,300 Tons og bygget i 1922 solgtes saaledes i Marts til England for £5.12.10 pr. Ton d.w. og den hollandske Dampere »Kediri« paa 6,230 Tons, bygget i Holland 1919, for £34,000 eller £5.9.2 per Ton d.w.

Et stort Antal Dampere er i Løbet af de sidste 6 Maaneder solgt under Forbehold af Godkendelse efter foretaget Eftersyn, men Handelen er som nævnt ovenfor i mange Tilfælde ikke blevet til noget, og Ejerne har adskillige Steder maattet akcepteret lavere Priser end oprindelig forlangt.

NY KLAGE OVER FORHOLDENE I HVIDEHAVET

En norsk Reder meddeler N. H. & S. T., at en af hans Baade, som laster ca. 1,050 Stds., fra Kovda kun fik 908 Stds. med. Kaptajnen meddeler, at hele Lasten bestod af tung Fyr, og ved Afsejlingen var Damperen lastet til 4" over Lastelinjen. To Trediedele af Ladningen bestod af Brædder og Ender, hvoraf det meste var under 1" og en Del bundtet sammen. De ekstra-Rater, som i Aar betales i Henhold til Overenskomsten med Sovjet-Befragterne, vil ikke nær være tilstrækkelige til at dække Tabet ved den mindre Ladning. Dampere ankom til Kovda den 2. Juni og afgik den 20. Juni, og til Trods for dette lange Ophold maatte Skibet betale »Dispatch-Penge« for 5 Dage, idet der trækkes fra for Regnvejrdsdage.

Eksemplet viser, hvor farligt det er at acceptere de Certeparti-Betingelser, som for Tiden gælder paa Hvidehavet, idet de ekstra-Rater, der er stipulerede, langt fra dækker det Fragttab, der opstaar ved daarlig Last, hvis Baaden faar henimod fuld Last af Brædder, Ender og bundtede Varer.

ISMELDINGSTJENESTEN I ØSTERSØEN

Under den lange Vinter 1923—24 indledede Observatoriet i Danzig et Samarbejde med Førerne for de Dampere, der besejlede Østersøen, med det Formaal at tilvejebringe en tilfredsstillende Ismeldingstjeneste og saaledes formindske Vanskelighederne for Skibsfarten og Farerne ved Sejlad i et isfyldt Farvand. En Del danske Skibe deltog i Samarbejdet, og navnlig Dampere »Niels Ebbesen« og »Moskov« havde indsendt betydningsfulde Meldinger til Observatoriet. »Niels Ebbesen«, der paa Grund af sin kraftige Maskine var i Stand til at holde Søen længere end de fleste andre Skibe, havde været i Stand til at bringe de mest

værdifulde Meldinger angaaende det mest truede Farvand, Farvandet mellem Sundet og Bornholm.

Observatoriet udtaler i en Skrivelse til det danske Generalkonsulat i Danzig, at danske Skibe paa fremragende Maade har deltaget i Ismeldingstjenesten, og bragte ved samme Lejlighed dansk Skibsfart en Tak for den velvillige Støtte.

Observatoriet i Danzig har nu planlagt en yderligere Udvikling af sin Ismeldingstjeneste, som Observatoriet betragter som en af sine vigtigste Funktioner om Vinteren, og har i den Anledning med Støtte af Senatet i Danzig foreslaaet ved Indberetninger fra Skibe i Søen at fuldstændiggøre Ismeldingstjenesten, saaledes at Skibsførerne ogsaa saa vidt muligt kan holdes à jour med Isforholdene i aaben Sø.

DE NORSKE TOLDINDTÆGTER SVIGTER

I det Finansaar, der udløb den 30. Juni var Toldindtægterne beregnede at ville indbringe 110 Millioner Kr., men efter den Opgørelse for Juni Maaned, der nu foreligger, androg Toldindtægterne for hele Riget i denne Maaned kun 6,501,704 Kr. For Finansaaret 1923-24 bliver Toldindtægterne derefter 107,111,237 Kr. eller ca. 3 Millioner Kr. mindre end budgetteret, og det uagtet Guld-told-Tillægget er blevet opkrævet siden 5. December 1923.

I Finansaaret 1922-23 blev der i Juni Maaned fra Oplagene forud fortoldet Varer til et samlet Beløb af antagelig 4 Millioner Kr., hvilket Beløb normalt først skulde være indgaaet i Juli Maaned og saaledes være kommet Budgettet 1923-24 til gode.

Paa Budgettet for Finansaaret 1924-25 har man regnet med Toldindtægter til et Beløb af 135 Millioner Kr., hvilket Beløb sandsynligvis ikke vil blive naaet.

LASTELINJEREGLER

DANSK DELEGATION FORHANDLER MED BOARD OF TRADE

Efter Indbydelse fra det britiske *Board of Trade* afrejser i allernærmeste Fremtid en dansk Delegation til London for der at drøfte Betingelserne for en Overenskomst om gensidig Anerkendelse af Landenes Lastelinjeregler.

Den danske Delegation er udtaget af Erhvervsministeriet, og dens Formand bliver Fuldmægtig i Erhvervsministeriet, cand. juris A. Helper. Delegationens to andre Medlemmer bliver Overskibsingeniør ved Statens Skibstilsyn A. H. Larsen og Direktør I. A. Kørbing fra Det Forenede Dampskibsselskab.

Direktør Kørbing er udpeget af Dansk Dampskibsrederiforening, som Hr. Kørbing ved flere Lejligheder har repræsenteret saa fortræffeligt ved internationale Konferencer om dette og lignende Spørgsmaal.

Det er ingen Hemmelighed, at Rederne her i Danmark gennem deres Organisation arbejder paa at opnaa international Tilslutning til et Forslag om ensartede Lastelinjer for alle Lande.

SKAL STATSISBRYDEREN HAVE BJERGELØN?

En Sag af principiel Betydning inkammeret ved Østre Landsret.

Ved Østre Landsret er der i Lørdags inkammeret en Sag, som vil komme til Behandling i den nærmeste Fremtid, og som indeholder et Moment af principiel Betydning.

Statsisbryderen »Isbjørn« bjergede den 12. Marts under Isperioden sidste Vinter Syd for Bornholm den tyske Damper »Capella«, der sad fast i Isen med Rorskade. Handelsministeriet kræver nu paa Statskassens Vegne, at det tyske Rederi derfor skal betale et almindeligt Bjergningshonorar, der fra Ministeriets Side er ansat til 60,000 Kr. Firmaet Jantzen & Co., der i København repræsenterer det tyske Rederi, har imidlertid pure nægtet at betale, under Henvielse til, at Isbryderen ikke har udført nogen Bjergning, men kun udført sit Arbejde som almindelig vagthavende Isbryder. Ministeriet har anlagt Sag ved Landsretten, og i de søfartsinteresserede Kredse afventer man med betydelig Interesse Sagens Udfald.

Forhør i Anledning af Grundstødning.

Ved Sø- og Handelsretten er der nylig afholdt Forhør over Besætningen paa MS. »Venus« af Marstal i Anledning af, at Skibet paa Rejse fra Marstal til Danzig Natten mellem den 10. og 11. Maj har været paa Grund i Nærheden af den tyske Kyst. Af Besætningen var mødt Kaptajn N. Boye, Styrmand E. Eriksen, Letmatros J. Pedersen og Ungmand Jens Christensen. De forklarede, at der havde været Taage i 15 Timer, da Grundstødningen fandt Sted. Skibet kom flot ved Assistance af en tysk Regeringsdamper, en Sandpumper, med hvilken der blev sluttet Kontrakt, hvorefter de skulde betale Mandskabets og Skibets Udgifter. Der sprang en Slæbetrosse under Bjergningen, men ved en Dykkerundersøgelse bagefter viste det sig, at Skibet var ubeskadiget. Retspræsidenten foreholdt Kaptajn Boye, om det ikke havde været rigtigt at lodde i de 15 Timer, man ikke havde haft Landkending.

Kaptajn Boye mente ikke, at dette var nødvendigt, men at det var Strømmen, der havde forsat ham, da den ikke kunde beregnes.

Svendborg Søassuranceforsikring, der havde tegnet Kaskoforsikring, var ikke repræsenteret, derimod var Forsikrings-selskabet fra Marstal repræsenteret ved Holm & Wonsild.

Tre Strandinger ved Assens.

Svensk Motorskonnert »Ruth«, Kaptajn Møller, strandede Fredag Morgen ved Assens.

— En russisk tremastet Skonnert, der Natten til Torsdag strandede paa Nordsiden af Baagø, er ved egen Hjælp kommet flot.

— En Galease er drevet paa Grund ved Baagø.

LETTELSER FOR "SMAASKIBSFARTEN" I KIELERKANALEN

Kielerkanalens Administration har ifølge »Kieler Handels & Industriezeitung« fra den 15. Juni indført visse Lempelser for Smaaskibes Sejlads gennem Kielerkanalen. Disse Lempelser gaar i Hovedsagen ud paa følgende: Motorfartøjer (Sejlskibe med Hjælpe-motor) paa ikke over 100 Registertons netto fritages for at tage Lods til Besejling af Kanalstrækningen fra Søen, for saa vidt Førerne af de paagældende Skibe hyppigt besejler Kanalen, ved en Prøve for Kanalmyndighederne har godtgjort at have Kendskab til den og dens Indretninger og Forskrifterne for dens Benyttelse og er i Besiddelse af en af Rigskanalkontoret udstedt Attest for, at de af dem førte Skibe er fritaget for Lodsafgift. Attesten berettiger til Passage af Kanalstrækningen uden Lods ved Dag, d. v. s. naar Kanalens elektriske Belysning er slukket, men ikke til Indsejling i Sluserne. De ovennævnte Skibe skal i Lodsafgift betale 30 pCt. af de for Gennempassage fastsatte Lodspenge.

Skibsførere, der ønsker denne Nedsættelse i Afgiften, maa underkaste sig den ovenfor omtalte Prøve angaaende deres Kendskab til Kanalen for en af de ved hvert af Kanalens Udløb oprettede Kommissioner.

Sejltilladelse i Kielerkanalen meddeles fra 15. Juni udelukkende Sejlskibe uden Hjælpe-motor.

Bugsering.

I de Slæbekonvojer, der føres af Kanalforvaltningens Dampere, medtages kun Sejlskibe eller Motorsejlere, der efter Forvaltningens Mening har en bevist væsentlig Motorskade, saafremt Fartøjerne — for begge Kategoriers Vedkommende — ikke er større end 180 Registertons netto, ikke stikker dybere end 3,10 m og ikke efter Kanalmyndighedernes Afgørelse ved Indsejlingen paa Grund af deres for Sejladsen gennem Kanalen utilstrækkelige Manøvreedygtighed maa bugseres særskilt.

FRA VORE PROVINSVÆRFTER

Svendborg-Værftet optaget af Reparationer.

Damperen »Kejserinde Dagmar«, tilhørende Rederiet Marius Nielsen & Søn, København, er ankommet til Svendborg Skibsværft og taget i Dok.

— »Angelika Mærsk«, tilhørende Rederiet A. P. Møller, ventes til Svendborg i Løbet af nogle Dage og skal i Dok. Den er paa 2,700 Tons. Lidt senere ventes en svensk Damper, »Hebe«, fra Stockholm, paa 1,300 Tons.

Ny Damper til „Ærø“.

Dampskibsselskabet »Ærø« har afsluttet Kontrakt med Svendborg Skibsværft om Bygning af en ny Damper. Dampere, som bliver Skibsværftets Nybygning Nr. 32, skal være paa 150 Tons og kunne medtage 250 Passagerer. Den vil kunne løbe 10,5 Knob.

Den nye Damper bliver noget større end »Nye Ærø«, idet den bliver 98 Fod lang, 19½ bred og 9 Fod dyb, medens »Ærø«s Maal er henholdsvis 86,9, 15 og 7,1 Fod. Den bliver fuldstændig moderne indrettet med elektrisk Lys og andre Bekvemmeligheder.

Arbejdet paabegyndes straks og skal være fuldført til 15. Januar 1925.

Aarhus—København—Danzig.

Firmaet N. C. Boye & Co., Marstal, har i disse Dage indsat deres tre Skibe M/S »Venus«, M/S »Polarstjernen« og M/S »Agnes« i en regelmæssig Rute Danmark-Polen (Danzig). Baadene ekspederes i Aarhus af Hr. Carl v. d. Hude, i København af Hr. Ove Steen og i Danzig af C. Hartwig A/G, hvilket Firma har Filialer overalt i Polen, saaledes at Linien, der netop er baseret paa Transporter til og fra Polen, kan paatage sig Transporter fra Danmark til hvilket som helst Sted i Polen og omvendt.

Statsdrift af Handelsskibe betaler sig ikke.

Det har Gang paa Gang vist sig, at Statsdrift af Handelsskibe ikke betaler sig, og det foreligger nu et nyt Tilfælde, der viser Korrektheden heraf, idet den portugisiske Regering, der ved Fredslutningen fik overdraget 14 tyske Skibe, nu har afhændet disse til private portugisiske Rederier, da Statens Drift af Dampere giver Underskud. Skibene er blevet solgt ved Auktion.

“TEDDY”S BESÆTNING I LIVE

Den Meddelelse, der for nogle Dage siden naaede hertil, om at Besætningen paa »Østgrønlandsk Handels Kompagnis« Skib »Teddy« befinder sig i Angmasalik, har vakt Glæde og beroliget Sindene hele Landet over. Man haabede ganske vist, at der ikke vilde være sket den noget, idet man fuldtud stolede paa Førerens og Besætningens Erfaring og gode Sømandskab, men Forholdene er altid uberegnelige i de arktiske Farvande, og saalænge man intet vidste om Besætningens Skæbne maatte man regne med den Mulighed ikke at se den

mere. Dette er nu lykkeligvis undgaaet, men desværre ser det ud til, at »Teddy« er bleven skruet ned af Isen, og med Spænding vil man afvente den detailleerede Beretning om Ekspeditionens Forløb, som formentlig snart kan ventes at ville naa hertil, om ikke før, da med »Grønlandske Handels« nye Skib »Gertrud Rask«, der i Løbet af denne Maaned vil anløbe Angmasalik og føre »Teddy«s Besætning med sig til København.

STORT OG SMAAT

Norges Hvalfangstindustri.

To nye Hvalfangerselskaber, »Blaahvalen« og »Vega«, er i disse Dage blevet indregistreret i Sandefjord med en Kapital paa henholdsvis 400,000 Kr. og 2 Millioner Kr.

Murmansk Havn udvides og uddybes.

I Murmansk Havn foretages f. T. store Udvidelses- og Uddybningsarbejder, saaledes at den allerede i det kommende Efteraar skal kunne have Plads til 10 store Dampskibe mod nu 5-6.

Sælfangsten i Ishavet.

Den norske Sælfanger »Vikefjeld« fra Salten er indkommet til Siglufjord med en fuld Ladning Sæltran og meddelere, at Fangstforholdene i Aar er gode. En Del andre norske Skibe er paa Vej hjem med fuld Last.

Stærk Stigning i Finlands Celluloseeksport.

I Juni Maaned androg Finlands Eksport af Cellulose 19,300 Tons og i første Halvaar 1924 118,000 Tons mod 95,000 Tons i samme Periode i Fjor. Af Træmasse udførtes 8,700 Tons i Juni og 48,400 Tons i Halvaaret mod 31,000 Tons i Fjor i samme Tidsrum.

Gefle forlanger højere Havneafgifter.

Kommunalbestyrelsen i Gefle har vedtaget at indstille til Regeringen om ogsaa i 1925 at maatte opkræve et Tillæg af 50 pCt. til de gældende Havneafgifter samt om samme Fritagelse som nu for Isbryderafgifter. Denne Afgift er for næste Vinter ansat til 150 pCt. af Havneafgifterne.

Ny Udkigsstationer for Signaltjenesten i Sverige.

Lodskaptajnen i Stockholm har i en Skrivelse til Lovsænsen foreslaaet, at der oprettes Udkigsstationer for Signaltjenesten i Stockholm og Södertälje. Rapporterne fra den førstnævnte Station skal omfatte Farvandene fra Stockholm til Furusund, Sandhamn og Dalarö, fra den sidstnævnte Farvandene fra Södertälje til Landsort og eventuelt Södertälje Kanal.

Hjemsendte Sparepenge.

Norske Sømænd i fremmede Havne har i Juni Maaned i Aar hjemsendt 132,227 Kr. og i det første Halvaar 1924 ialt 582,101 Kr. mod i samme Tidsrum i Fjor 302,820 Kr., altsaa en Stigning af henved 279,000 Kr.

Brand i en svensk Atlanterhavsdamper.

Ombord i Atlanterhavsdamperen »Africanic«, der er ankommet til Malmø fra Aarhus for Reparation og ligger ved Kockums Skibsværft, udbrod der Torsdag Aften Ild i Kabelrummet forude. Ved Brandvæsenets Ankomst brændte det

stærkt i en Del Bastmatter, Sejl og Tovværk. Flammerne naaede højt over Forskibet, og en Del Oliefade gav Ilden yderligere Næring, saaledes at det tog Brandvæsenet 1½ Time at slukke Ilden.

Dødsfald.

Skibsreder J. M. Jonassen, Haugen i Spydeberg, er afgaaet ved Døden i en Alder af 91 Aar. Jonassen stammede fra Lister, kom tidlig til Søs, arbejdede sig op, blev Skibsfører, dannede et Par Aar efter et Rederi og drev Skibsfart paa New York. Han tjente her saa meget, at han kunde trække sig tilbage fra Søren og købe den store Ejendom »Haugen« i Spydeberg. Han vedblev dog at drive Rederivirksomhed og købte 4 store Sejlskibe af Jern, der sejlede heldigt, og som han solgte i Løbet af de sidste Krigsaar.

Norsk Hvalfanger-Ekspedition til Grønland.

Det flydende Trankogeri »Orwell« tilhørende Tønsberg Hvalfanger Kompagni (6000 Tons d.w. og med Tanks, der kan rumme 19,000 Fade Tran) afgik fra Cardiff til Grønland for en Uges Tid siden, medens 3 Hvalbaade samtidig afgik fra Rotterdam for at støde til Trankogieret undervejs.

Ekspeditionen vil drive Hvalfangst i Davisstrædet udenfor Territorialgrænsen.

Faa Dags forinden var Sandefjord-Kompagniets Trankogeri »Ragnhild Bryde« afgaaet med samme Bestemmelsessted ledsaget af to Hvalbaade.

Russerne betaler af paa deres Indkøb i Norge.

Den russiske Handelsdelegation i Norge har nylig afbetalt 1,283,695 Kr. paa sine Indkøb af Sild og anden Fisk i 1922 og 1923. Kontrakten af 1922 er dermed helt afgjort, medens der paa Kontrakten af 1923 endnu skyldes 898,534 Kr., af hvilket Beløb 793,000 Kr. forfalder den 31. December i Aar, Resten den 30. Juni n. A.

Byldepest paa Tenerifa.

Ifølge en Meddelelse fra Udenrigsministeriet til Dansk Sejlskibsrederiforening har den spanske Regering ved en Note af 20. Juni meddelt den danske Legation i Madrid, at der i La Laguna paa Tenerifa har vist sig et nyt Tilfælde af Byldepest.

To engelske Dampskibe købt til Bergen.

De to engelske Dampere »Kennington«, ca. 3150 Tons d.w. og »Clapton«, ca. 3350 Tons d.w., byggede henholdsvis i 1908 og 1914, er solgt til *Bergmann & Hanmer*, Bergen, for 43,000 Pd. Sterling. Halvdelen af Købesummen betales kontant, Resten i Løbet af 5 Aar.

Johs. Henschien, Lillesand, har købt en hollandsk Damper paa 7500 Tons for en Købesum af 900,000 Kr.

POSITIONSLISTE PR. 7. JULI 1924

MEDDELT AF «DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING»

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Aalborg*, Egeholm, afg. København 5.7.
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i København-Aalborg Ruten.
s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i København-Aarhus Ruten.
m.s. *Afrika*, Schmidt, afg. Banjoewangi 4.7. til Alexandria via Suez Kanal.
s.s. *Aggersund*, Petersen, pass. Holtenau 6.7.
s.s. *Aladdin*, Nielsen, afg. Newport 8.7. til Liverpool.
s.s. *Albistan*, Krogh, ank. Kiel 6.7.

s.s. *Alexandra*, Holst, i Dok i Frederikshavn 20.6.
s.s. *Alf*, Thorkildsen, ank. Hull 5.7.
s.s. *Alfa*, afg. Gandia 29.6. til London.
s.s. *Alfred Hage*, ank. Marseilles 6.7.
s.s. *Algarve*, Sundvig, ank. Cadiz 6.7.
s.s. *Alssund*, Nielsen, afg. Rødbyhavn 1.7.
s.s. *Amalienborg*, Sørensen, ank. Salonica 4.7.
s.s. *Anine*, Risøe, ank. Wiborg 22.6.
m.s. *Annam*, Rasmussen, afg. Shanghai 5.7. til Dalny.

s.s. *Anneberg*, Korff, ank. Kemi 24.6.
 s.s. *Arabien*, Harder, afg. Port Kembla 1.7. til Moji.
 m.s. *Argentina*, Wink, i Dok i København 23.5.
 m.s. *Arizona*, Sonne, ank. River Plate 5.7.
 s.s. *Arkansas*, Snedker, afg. Newcastle 23.6. til Montreal.
 m.s. *Asia*, Dahl, afg. Kristiania 5.7. til Hamburg.
 s.s. *Atlantehavet*, afg. Cardiff 5.7. til St. Vincent.
 s.s. *Atlantic*, Lund, afg. Port Said 23.6. til Belanan Deli.
 m.s. *Australien*, Møller, afg. Suez 6.7. til Singapore.
 s.s. *Avance*, Hansen, ank. København 7.7.
 m.s. *Avant*, Sørensen, afg. Danzig 30.6. til Antwerpen.
 s.s. *Åxel*, Magleby, ank. København 5.7.

B

s.s. *Baldur*, Dam, i København-Bogense-Vejle Ruten.
 s.s. *Beira*, Kjær, afg. København 5.7. til Antwerpen.
 s.s. *Belgien*, Hansen, ank. London 28.6.
 s.s. *Bellona*, Thrane, afg. København 7.7. via Odense, Aarhus og Aalborg paa Rejse til Leith.
 s.s. *Benedikt*, Vilsø, i Dok i Helsingør 5.7.
 s.s. *Bergenhuis*, Andresen, ank. København 5.7.
 s.s. *Berlin*, Vinding, ank. Trangsund 5.7.
 s.s. *Bertha*, Jørgensen, pass. Holtenau 8.7. p. R. t. Morlaix.
 s.s. *Birgit*, Clausen, ank. Kotka 2.7.
 s.s. *Birte*, Christensen, ank. Frederikshavn 28.6.
 s.s. *Bjarke*, Poulsen, ank. Riga 6.7.
 s.s. *Bodil*, afg. Boulogne 23.6. til Casablanca.
 s.s. *Bolivia*, Beldring, afg. Brobolingo 3.6. til Japan.
 s.s. *Bornholm*, Hansen, afg. Madelaine River 3.7.
 s.s. *Bothal*, Hansen, pass. Skagen 5.7. paa Rejse til Blyth.
 s.s. *Botnia*, Lydersen, afg. Thorshavn 5.7. til Island.
 s.s. *Bottenhavet*, Duysen, ank. Riga 5.7.
 s.s. *Brattingsborg*, Christensen, ank. Portland Mc. 3.7.
 s.s. *Bretagne*, Hartmann, ank. Rotterdam 5.7.
 s.s. *Bretland*, Larsen, ank. København 23.6.
 s.s. *Britta*, afg. San Carlos 27.6. til Abo.
 s.s. *Brynhild*, Huus, ank. Rouen 30.6.
 s.s. *Børglum*, Møllerup, pass. Skagen 6.7.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Roholm, i København-Aalborg Ruten.
 m.s. *California*, Pedersen, ank. København 24.6.
 s.s. *Carmen*, ank. Rouen 2.7.
 s.s. *Charkow*, Petersen, afg. London 3.7. til Libau.
 m.s. *Chile*, Tillisch, afg. Banjoewangi 17.6. til Marseilles via Suez Kanal.
 s.s. *Chr. I. Kampmann*, ank. Rauneo 28.6.
 s.s. *Christiansborg*, Lund, pass. Dungeness 6.7.
 s.s. *Cimbria*, Svan, i København-Randers Ruten.
 s.s. *Cito*, Jensen, ank. Stettin 5.7.
 s.s. *Clara*, Jacobsen, ank. Grangemouth 28.6.
 s.s. *Copenhagen*, Schrøder, afg. (forv.) Tarmo 7.7. til Dunkirk.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Poulsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Dagmar* (J. Lauritzen), afg. Kramfors 24.6. til Barcelona.
 s.s. *Danebrog*, Andresen, pass. Holtenau 7.7. p. R. t. Terneuzen.
 s.s. *Danefelt*, Simonsen, ank. Gamla Karleby 1.7.
 m.s. *Danefolk*, Møller, ank. Hamburg 28.6.
 s.s. *Danfærde*, Grøndal, afg. Marseilles 5.7. til Kolding.
 s.s. *Daneholm*, Petersen, ank. Archangel 5.7.
 m.s. *Danekonge*, Petersen, Nr. Sundby 4.7.
 s.s. *Danelag*, Stage, afg. København 22.5. til Grønland.
 s.s. *Danemark*, Hausgaard, afg. Calais 5.7. til Sunderland.
 s.s. *Danery*, Voss, ank. København 6.7.
 s.s. *Dania*, Bencke, ank. Norfolk 7.6.
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, afg. København 2.7.
 s.s. *Delaware*, Falkenberg, ank. København 2.7.
 s.s. *Diana*, Tramp, afg. Newcastle 8.7. til København.
 s.s. *Dorrit*, afg. Hernosand 5.7. til Melilla.
 s.s. *Dowro*, Jørgensen, ank. København 7.7.
 m.s. *Drogden*, Hansen, ank. Tyne 5.7.
 s.s. *Dronning Maud*, Hansen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Danevirke*, Jørgensen, pass. Pernambuco 3.7. paa Rejse til Santos.

E

s.s. *E. M. Dalgas*, ank. W. Hartlepool 6.7.
 s.s. *Ebba*, afg. Gandia 5.7. til Liverpool.
 s.s. *Ebro*, Rosenhøj, afg. København 4.7. til London.
 s.s. *Egholm*, ank. Ceuta 5.7.
 s.s. *Elie*, Duhn, afg. Brahestad 4.7. til Ghent.
 s.s. *Elisabeth*, Jepsen, pass. Ushant 7.7. p. R. t. London.
 s.s. *Ella*, Hansen, i Hamburg-Aalborg Ruten.
 s.s. *Ellensborg*, Andersen, ank. Jacobstad 5.7.
 s.s. *Elsborg*, Palm, ank. København 1.7.
 s.s. *England*, Petersen, afg. Manchester 28.6.
 s.s. *Erik*, Christensen, ank. Middelfart 6.7.
 s.s. *Erik Boye*, ank. Frederikshavn 6.7.
 s.s. *Eale*, Arentz, pass. Gibraltar 1.7. paa Rejse til Columbo via Suez Kanal.
 s.s. *Esbern Snare*, Dreyer, i Hamburg-Kolding-Vejle Ruten.
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Hamburg-Aarhus Ruten.
 s.s. *Esther Maria*, Bang, pass. N.Ø.-Kanalen 4.7. paa Rejse til London.
 s.s. *Estland*, Sørensen, ank. Leith 4.7.

s.s. *Estonia*, Christensen, ank. Danzig 23.6.
 s.s. *Expres*, Hansen, København-Samsø-Odense Ruten.

F

s.s. *Falken*, Pedersen, i Ruten Kbhvn.-fynske m. fl. Pladser.
 m.s. *Falstria*, Sørensen, afg. Colombo 29.6. til London via Suez Kanal.
 s.s. *Ficaria*, Rindby, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Fiona*, Petersen, i København-Nakskov og København-Mariagerfjord Ruterne.
 m.s. *Fionia*, Skjoldam, ank. Hamburg 7.7.
 s.s. *Flora*, Jørgensen, afg. Kbhvn. 7.7. via Nakskov, Odense og Aarhus paa Rejse til Newcastle.
 s.s. *Florida*, Holm, afg. Cardiff 26.6. til La Plata.
 s.s. *Flynderborg*, Lund, pass. Helsingør 5.7.
 s.s. *Fredensborg*, Jensen, afg. Fowey 25.6.
 s.s. *Fredensbro*, Olsen, ank. Kemi 4.7.
 s.s. *Frederik VIII*, Mechlenburg, afg. New York forv. 8.7.
 s.s. *Frederiksberg*, Larsen, ank. Sagua 6.7.
 s.s. *Frejr*, Jensen, ank. Export-Fart.
 s.s. *Frieda*, Vestergaard, ank. Velzen 5.7.
 s.s. *Frigga*, Andersen, i Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Frode*, Hjorth, afg. Norfolk 1.7. til Aarhus.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, i Dok i København 7.7.
 s.s. *Gautatyr*, Nielsen, ank. Kotka 4.7.
 s.s. *Gerda*, ank. Kotka 6.7.
 s.s. *Geysir*, Olsen, afg. London 5.7. til Haugesund.
 s.s. *Gorm*, Christensen, afg. Norfolk 25.6. til København.
 s.s. *Grønland*, Kruuse, afg. Rotterdam 4.7.
 s.s. *Grønsund*, Nelsen, ank. Kotka 4.7.
 s.s. *Gunver*, afg. Casablanca 7.7. til Hamburg.

H

s.s. *H. Pontoppidan*, ank. Brahestad 26.6.
 s.s. *Hadsund*, Hansen, ank. Burntisland 5.7.
 s.s. *Halfdan*, Ørbech, ank. Danzig 29.6.
 s.s. *Halland*, Christiansen, ank. London 5.7.
 s.s. *Hammershus*, Hveissel, ank. Rio de Janeiro 28.6.
 s.s. *Hans Broge*, Christensen, afg. W. Hartlepool 8.7. t. Kbh.
 s.s. *Hans Tavsén*, Hansen, afg. Lapaluoto 5.7.
 s.s. *Harald*, Petersen, ank. Antwerpen 28.6.
 s.s. *Harriet*, ank. Valencia 6.7.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, i Export Fart.
 s.s. *Hekla*, Bosch Kroniska, ank. Yxpila 18.6.
 s.s. *Helene*, ank. Raumo 5.7.
 s.s. *Helga*, ank. Bandholm 8.7.
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, ank. København 1.7.
 s.s. *Hengest*, Jensen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Henry Tegner*, Nielsen, ank. Råfsø 30.6.
 s.s. *Hindsholm*, Møller, i Dok i Frederikshavn 24.5.
 s.s. *Hjelm*, Falk, afg. København 5.7. til Danzig.
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, ank. Swansea 5.7.
 s.s. *Holland*, Jørgensen, afg. København 5.7.
 s.s. *Hroar*, Gotthard, i København-Hull Ruten.
 s.s. *Hugo*, Thorkelin, ank. Antwerpen 4.7.
 s.s. *Hermod*, Clausen, afg. Trondhjem 5.7.

I

s.s. *I. D. S. Adolph*, ank. Grangemouth 27.6.
 m.s. *Indien*, Jacobsen, ank. Yokohama 29.6.
 s.s. *Inga*, Nielsen, pass. Holtenau 6.7. paa Rejse til Strømfors (Lovisa).
 s.s. *Inger*, ank. Kotka 8.7.
 s.s. *Irene Maria*, Clausen, ank. Jepila 6.7.
 s.s. *Island*, Frandsen, afg. Leith 5.7. til København.
 s.s. *Ivar*, Danholt, afg. Montreal 23.6. til København.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Schjøning, ank. Libau 1.7.
 s.s. *J. C. la Cour*, Madsen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jan*, Kurtzhals, pass. Holtenau 7.7. paa Rejse til Kolka.
 m.s. *Java*, Knudsen, ank. København 20.6.
 s.s. *Jelling*, Andersen, pass. Gibraltar 2.7.
 s.s. *Jenny*, ank. Cardiff 5.7.
 s.s. *Johanne*, ank. Gefle.
 s.s. *Jolantha*, Strufve, ank. København 5.7.
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, ank. Huelva 5.7.
 s.s. *Josey*, Nielsen, ank. Cienfuegos 28.6.
 s.s. *Jungshoved*, Horn, ank. København 27.6.
 m.s. *Jutlandia*, Kolls, ank. Nakskov 23.6.
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, ank. Trapani 5.7.

K

s.s. *Kai*, Friis, afg. Kuusiluoto 4.7. til Antwerp.
 s.s. *Karen*, Brinck, ank. København 4.7.
 s.s. *Karla*, afg. San Feleu 5.7. til Valencia.
 s.s. *Kasan*, Sørensen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Katholm*, Petersen, ank. Danzig 30.6.
 s.s. *Kejserinde Dagmar*, Uldall, ank. Svendborg 2.7.
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, afg. Nuevitas 4.7. til Rotterdam.
 s.s. *Kina*, Nielsen, afg. Dakar 27.6. til Norfolk.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, i Kbhvn.-Aarh. Rut.
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, ank. Bandholm 6.7.
 s.s. *Knud*, Clemmensen, ank. Storfors 6.7.
 s.s. *Koldinghus*, Madsen, i København-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Gjerløff, i København-Kristiania Ruten.

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

Sct. Anna Plads 28

Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

AF NYBYGNINGER

*

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

AKTIESELSKABET

**DET DANSK-FRANSKE
DAMPSKIBSSELSKAB**

Korresp. Rheder:

A. N. PETERSEN · FREDERIKSGADE 9

Tlf. 1243-12843 · Tigr.-Adr. Danskfransk

BALTICA SØ OG
TRANSPORT
FORSIKRING

Aktiokapital: 17 Millioner Krone

Hovedkontor:

Bredgade 42 · København K. · Telegr.-Adr.: Baltassu

BOLINDERS RAAOLIE-MOTORER
FOR SKIBE OG STATIONÆR

Ingen Vandindsprøjtning. Ingen Kompressor. Øjeblikkelig Igangsætning ved elektrisk Starteanordning. Meget ringe Brændstofforbrug. ÆLDRE BOLINDERTYPER MODERNISERES Forlang Tilbud. OVER 15.000 BOLINDERMOTORER I DAGLIG DRIFT

Enerepræsentant for Danmark: **HARRY LEVIN** (Ingeniørafldg.), Frederiksgade 1, Kbhvn. Telf.: Central 59-5995. Telegr.-Adr.: »Fatlervin«**DE FORENEDE JERNSTØBERIER**

AKTIESELSKAB



HOLMBLADSG. 47 · KØBENHAVN S.

TELEFON: 1630

**KABYS-KOMFURER OG SKIBS-ØVNE**
I ALLE STØRRELSER TIL KUL OG OLIEFYRING**V. & E. MATHIESEN**

BLIKKENSLAGER · SKIBSINVENTAR

Kabys- & Baadinventar, Lanterner med
Certificat, Kompashætter, Fortinning.**ALT SKIBSARBEJDE UDFØRES**
TOLBODGADE 6, KØBENHAVN · TELEF. 9445**KAY DYHR**

Kvæsthusgade 1 - København K.

Telefon: Cent. 8901-6885 · Telegr.-Adr.: Kaydyhr · København

Kunstig Træk- og Oliefydings-Anlæg
fra James Howden & Co.

GLASGOW

BRØNDBERG & TANDRUP

Skibslanterner og Skibsinventar

KØBENHAVN

Telef.: Palæ 827 · Telegr.: Skibelys

*

EM. Z. SVITZER'S BJERGNINGS-ENTREPRISE

TELEFON Nr. 5195-7278 KØBENHAVN K. STATS TELEFON NR. 2

Telegram-Adresse:

»SVITZERSALVAGE«

**BJØRCH-JENSEN & Co.**

SKIBSPROVIANTERING

KØBENHAVN K · HOLBERGSGADE 24

TELEGR.-ADR. BJØRCH-JENSEN

TELEF. 7262

S L Æ P E B A A TEn sjøgaende slæpebaat paa min. 250 I.H.K., dyp-
gaende 10-12 fot, ønskes kjøpt. Baaten maa være bygd
for isbrytning. Offerter med specifikation prisforlan-
gende sendes under mrk. »Sjøgaende Slæpebaat 9514«
til Høydahl Ohmes Annonce-Expedition, Kristiania.**DANSK SØFARTS TIDENDE**

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I

ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

Abonnement

i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar.

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR

VESTRE BOULEVARD 38, KØBENHAVN B.

Telefon 2070 - 12610

samt paa alle Postkontorer

s.s. *Kronborg*, Hillebrandt Lund, ank. Hartlepool 2.7.
 s.s. *Kronprins Frederik*, Hejlsø, ank. La Rochelle 30.6.
 s.s. *Kurland*, Berndsen, ank. West Hartlepool 2.7.
 m.s. *København*, Mortensen, ank. Frederikshavn 3.7.

L

s.s. *Lars Kruse*, afg. Cardiff 5.7.
 s.s. *Lifland*, Haure-Petersen, ank. Barrow 3.7.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, ank. Hull 30.6.
 s.s. *Lily*, Poulsen, ank. Frederikshavn 2.7.
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutefart København-Limfjorden.
 s.s. *Lithuania*, ank. København 19.5.
 s.s. *London*, Caspersen, ank. Uleåborg 2.7.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Rio de Janeiro 28.6. til Kbhvn.
 m.s. *Lynetten*, pass. Skagen 6.7.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i Kbhvn.-Frederiksh.-Chria. Rut.
 s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. Antwerpen 6.7. til København.
 s.s. *Maine*, Andersen, afg. Swansea 25.6. til Bermuda.
 s.s. *Maj*, Holm Nielsen, ank. Pook 1.7.
 s.s. *Maja*, Christensen, i København-Hamburg Ruten.
 m.s. *Malaya*, Kruse, afg. Tsingtau 5.7. til Shanghai.
 s.s. *Margrete*, Mathiasen, ank. Kuusiluoto 28.6.
 s.s. *Marie*, ank. København.
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Boulogne 4.7.
 s.s. *Martin Carl*, Olsen, afg. Haparanda 5.7. til Rouen.
 s.s. *Martin Goldschmidt*, Lauritzen, pass. København p. R. t. Rouen.
 s.s. *Mary*, Stabell, ank. Yxpila 30.6.
 s.s. *Maryland*, Pape, ank. København 26.6.
 m.s. *Mexico*, Svarrer, afg. Baytown 24.6. til København.
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, ank. København 5.7.
 s.s. *Minsk*, Egense, ank. København 29.6.
 s.s. *Mjølner*, Rasmussen, ank. Cadix 5.7.
 s.s. *Moskov*, Jørgensen, ank. Danzig 6.7.
 s.s. *Møen*, Olsen, i Kbhvn.-Stege og Kbhvn.-Nyköbing F. Rut.

N

s.s. *N. F. Høfding*, pass. København 5.7.
 s.s. *Nancy*, afg. Bilbao 3.7. til Portimao.
 s.s. *Natal*, Røder, afg. Moji 26.6. til Java.
 s.s. *Nautik*, afg. Lugwik 27.6. til Sevilla.
 s.s. *Neptun*, afg. Rauwik 3.7. til Sevilla.
 s.s. *Nerma*, pass. Helsingør 5.7. paa Rejse til Hull.
 s.s. *Nevada*, Fischer, ank. København 2.7.
 s.s. *Nidaros*, Sandborg, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, ank. København 6.7.
 s.s. *Niobe*, ank. Söderhamn 6.7.
 s.s. *Nordland*, Clausen, afg. Aarhus 4.7.
 s.s. *Nordsøen*, ank. Kemi 3.7.
 s.s. *Normandiet*, Haure-Petersen, ank. London 3.7.

O

s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-Kbhvn.-Göteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, Nielsen, i Dok i Helsingør 21.6.
 s.s. *Olga*, Thomsen, ank. København 23.6.
 s.s. *Oluf Bager*, Tvergaard, i Frederikshavn-Göteborg Ruten.
 m.s. *Oregon*, Mühlendorf, i Dok i København 19.6.
 s.s. *Orion*, Eggers, ank. Lovisa 28.6.
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, i Dok i København 14.4.

P

s.s. *P. Madsen*, ank. Aalborg 3.7.
 s.s. *P. N. Damm*, afg. Dunkirk 6.7.
 s.s. *Pacific*, Matthiessen, ank. Colombo 16.5.
 s.s. *Palnatoke*, Skou, pass. Rødbyhavn 6.7.
 m.s. *Panama*, Topp, pass. Panama Canal 20.6. p. R. t. Hull.
 s.s. *Panara*, Heisterberg, afg. Port Kembla 19.6. til Pacific Kyst.
 s.s. *Paris*, Ovesen, ank. Gloucester (U.S.A.) 20.6.
 s.s. *Pennsylvania*, i Dok i Helsingør 29.6.
 m.s. *Peru*, Larsen, afg. Melbourne 6.6. til Las Palmas via Cape Town.
 s.s. *Polaris*, Holm, ank. Frederikshavn 29.6.
 s.s. *Polly*, Nielsen, pass. Holtenau 3.7. paa Rejse til Bristol.
 s.s. *Polonia*, Jørgensen, afg. New York 5.7. til København.
 s.s. *Primula*, Jacobsen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
 s.s. *Prins Knud*, Koch, ank. Blyth 5.7.

R

s.s. *Randi*, afg. Sandvik 3.7. til Sevilla.
 s.s. *Rask*, Theiland, ank. Viborg 6.7.
 s.s. *Rhodesia*, Madsen, afg. Las Palmas 6.7. til Falmouth.
 s.s. *Rhone*, Thomsen, ank. København 6.7.
 s.s. *Rigmor*, Winther, pass. Kielcanal 4.7. p. R. t. St. Servan.
 s.s. *Rita*, Sonne, i København-Hamburg Ruten.
 s.s. *Roma*, Bejer, afg. Cienfuegos 4.7. til Sagua.

s.s. *Romø*, Olesen, afg. Blyth 4.7. til Sønderborg.
 s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. Cardiff 28.6.
 s.s. *Rota*, Rivold, afg. Leith 8.7. til København.

S

s.s. *Saga*, Henriksen, i Dok i Helsingør 23.6.
 s.s. *Scandia*, Madsen, afg. New York 1.7. til Nyborg.
 m.s. *Selandia*, Himmelstrup, ank. Bangkok 3.7.
 m.s. *Siam*, Poulsen, ank. Hull 2.7.
 s.s. *Sigrid*, Madsen, afg. Haukipudas 4.7.
 s.s. *Sigrun*, Jensen, ank. Grangemouth 5.7.
 s.s. *Sigvald*, Andersen, pass. København 6.7.
 s.s. *Silkeborg*, Larsen, pass. Skagen 6.7.
 s.s. *Simone*, Christensen, ank. Hernösand 7.7.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Sharpness 29.6.
 s.s. *Skagerak*, Hansen, afg. Walkom 4.7. til Treguier.
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, afg. Trapani 4.7.
 s.s. *Skjold*, Nielsen, afg. Aarhus 3.7. til Antwerpen.
 s.s. *Skodsborg*, Grove, pass. København 4.7.
 s.s. *Skotland*, Iversen, ank. Sunderland 4.7.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, ank. København 3.7.
 s.s. *Slesvig*, Weichardt, afg. Riga 4.7.
 s.s. *Smut*, Hansen, afg. København 7.7. til Blyth.
 s.s. *Sophie*, Winsløw, ank. Blyth 5.7.
 s.s. *Spigerborg*, Jensen, afg. Norrköping 4.7.
 s.s. *Stal*, Clausen, afg. Caibarrien 3.7. til New York.
 s.s. *Stegelborg*, Hansen, afg. Cardiff 3.7.
 s.s. *Stella*, ank. Liverpool 5.7.
 s.s. *Svanhild*, Juul Larsen, ank. Cardiff 30.6.
 s.s. *Svanholm*, Petersen, ank. Liverpool 2.7.
 s.s. *Svava*, Christensen, ank. Göteborg 4.7.
 s.s. *Svend Pii*, ank. Yxpila 6.7.
 s.s. *Svend*, Hav, afg. Rahja Brahestad 4.7. til Gl. Karleby.
 s.s. *Søborg*, Madsen, ank. Jacobstad 2.7.
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, ank. Koivusaari 25.6.
 s.s. *Sønderjylland*, Jensen, i Kbhvn.-Haderslev-Aabenraa-Sønderborg Ruten.

T

s.s. *T. M. Werner* forv. Bordeaux 10.7.
 s.s. *Taarnborg*, Knudsen, ank. London 29.6.
 s.s. *Taarholm*, Jørgensen, afg. Memel 5.7. til København.
 s.s. *Taasinge*, Ankersen, i Dok i Helsingør 5.7.
 s.s. *Texas*, Dragsdahl, afg. Buenos Aires 1.7. til Skandinavien.
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, i Dok i Helsingør 5.7.
 s.s. *Thyra* (Progress), Schmidt, ank. Kemi 25.6.
 s.s. *Tiber*, Nellemann, afg. La Pallice 5.7. til Havre.
 s.s. *Tjaldur*, Munch, i København-Riga Ruten.
 s.s. *Tomsk*, Mikkelsen, ank. Genua 6.7.
 m.s. *Tongking*, Hjernerum, pass. Vlissingen 7.7. p. R. til Antw.
 s.s. *Transvaal*, Bronér, ank. Osaka 5.7.
 s.s. *Trondhjem*, Herskind, ank. Bergen 6.7.
 s.s. *Tula*, Christensen, afg. København 7.7. til Antwerpen.
 s.s. *Tyr*, Jensen, ank. Hull 6.7.

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, ank. Horsens 4.7.
 s.s. *Ulj*, Rasmussen, afg. Libau 2.7. til London.
 s.s. *Ulla*, Jessen, ank. Sables d'Olonne 8.7.
 s.s. *Ulrik Holm*, Toft, afg. Uleåborg 5.7. til Boulogne.
 s.s. *United States*, Voldborg, afg. Kbhvn. 8.7. til New York.
 s.s. *Uranienborg*, Agerlin, ank. Liverpool 5.7.

V

s.s. *Valborg*, Hansen, pass. Falmouth 7.7. p. R. til Odense.
 s.s. *Vega*, Madsen, ank. Yxpila 2.7.
 s.s. *Venus*, Terkildsen, ank. Brahestad 3.7.
 s.s. *Vera*, Larsen, ank. Yxpila 5.7.
 s.s. *Vratyr*, Pedersen, afg. Honningsvaag 4.7. til Soroka.
 s.s. *Viborg*, Winther, afg. Port de Bouc 4.7.
 s.s. *Vidar*, Nielsen, afg. Newcastle 8.7. til København.
 s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), Jacobsen, ank. X'ania 3.7.
 Bark *Viking*, Ankersø, ank. Antwerpen 16.6.

W

s.s. *Wien*, Jørgensen, afg. Marseilles 5.7. til Oran.
 s.s. *Wilh. Colding*, Østergaard, pass. Gibraltar paa Rejse til Marseille.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, afg. Kbhvn. 5.7. til Wifstavarf.

Y

s.s. *Ydun*, Schmidt, i København-Horsens Ruten.
 s.s. *Yokohama*, Bast, ank. Aalborg 6.7.
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Rasmussen, i København-Hamburg Ruten.
 s.s. *Yrsa* (Lauritzen), afg. Swansea 30.6. til Casablanca.

Ø

s.s. *Ørkild*, Jensen, ank. New York 28.6.
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, afg. Dunkirk 5.7.

POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE

SVENDBORG.

Carla, Jacobsen, afg. Cadiz til Fogo 1.7.
Johanne, Jensen, afg. Newry til Umeå 3.7.
Rossing, Baagøe, afg. Langesund til Ipswick 6.7.
Neptun, Sørensen, afg. Vejle til Methil 5.7.
P. Rasmussen, Larsen, ank. Odense 6.7.
Emanuel, Petersen, afg. Petrograd til Aarhus 7.7.
Pallesen, Jensen, ank. Torquay 4.7.

Concordia, Møller, ank. Dysart 4.7.
Erhardt, Poulsen, afg. Sundsvall 5.7.
Ellen, Andersen, afg. Dysart til Samsø 5.7.

ÆRØ.

Merkur, Lund, afg. Helsingfors til Rochester 3.7.
Johanne, Markussen, ank. Masnedund 3.7.

L. WESTERGAARD

A. LARSEN

L. WESTERGAARD & CO.

EN GROS HANDEL I KOLONIALVARER · SKIBS- & MASKIN-FORSYNING
 MANILA-KABELTOV · BOMULD-DUCK
 TELEF.: CALVERT 3768

35, SOUTH GAY STREET

BALTIMORE, MD.

DEN
 DANSKE
 LANDMANDSBANK
 GRUNDLAGT 1871

DAN

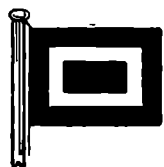
RAAO LIEMOTORER
 FRA 2 TIL 140 HK.

AKTIESELSKABET
 MOTORFABRIKEN „DAN“
 BRAGESGADE 10, L.
 TELEFON C. 8006—8007

JONATHAN MAY & SØNNER

Etableret 1876 · Telegram-Adresse »May« Philadelphia, Penna. Deleware Ave · Lombard & Swansea Sts.

DAMPSKIBS-FORSYNINGER · EN GROS HANDEL I KOLONIAL, KØD OG
 FØDEMIDLER · DÆK, MASKIN- OG RESTAURATØR-
 UDRUSTNING



PRIVAT SIGNAL

DOCTOR F. C. WILLARD

DOCTOR JOHN D. FISKES EFTFLG.
 BALTIMORE, MD.

★

SÆRLIG BETJENING AF SKIBE

Sekretær: E. T. REIERSEN. Telefon: Wolfe 9059

Telegram Adresse: OSHIPCO. Alle Coder benyttes.
 Telefon: Broad 1753-4-5

OCEAN SHIPCHANDLERY Co., LTD.

En gros Handel i Fødemidler
 Skibshandel & Sejlmageri

60 PEARL STREET, NEW YORK

J. ANDERSEN & CO**SHIPS OUTFIT**

TOLDBODVEJ 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

AUGUST P. MOE · PHILADELPHIA PA.

Nattelef. Merchantville 132 W. NO. 10 PINE STREET Telf. Lombard 7263 · Main 2105

A. MOE & COMPANY

Almindelige Skibs-Reparationer · Elektriske Reparationer og Forsyninger

GENERALAGENTER FOR MORRIS METALLIC PACKING CO.

DE PRIVATE ASSURANDEURER
 LIMITERET.
 STIFTET 1786

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRING
 SLOTSHOLMSGADE 5
 KØBENHAVN K.

TELEFON CENTRAL 6 & 4106 TELEGRAM ADRESSE „PRIVATE“
 AGENTURER I DE FLESTE PROVINSBYER.

Brug kun
J.C. Hempel's
Patent Farver
 INDEGISTRERET VAREMÆRKE

1-årige anbefalinger haves

INDENBORDS UDENBORDS

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

DANSKE LLOYD

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-
AKTIESELSKAB
STIFTET 1899

TELEFON:
CENTRAL 1180



TELEGR.-ADR.:
DANSKELLOYD

KJØBENHAVN
AMALIEGADE 29 B

POUL MØLLER & H. RIIS-MAGNUSSEN

STATSAUTORISEREDE
REVISORER

*

TELEFON:
CENTRAL 9187-9198

*

RAADHUSPLADSEN NR. 2. II SAL

Depot:
Havne-
gade 47
Tlf. C. 4980



Depot:
I alle
Provins-
byer.

Carlsberg
Export-Pilsner
og
Lagerøl
anbefales
til
Skibsproviant.

FORSIKRINGSAKTIESELSKABET NATIONAL

KØBENHAVN
GRUNDLAGT 1905
Telefon C. 75 65 · Statstelefon 507
TELEGRAM-ADR.: »NATION«

TEGNER
SØ- & TRANSPORT
FORSIKRINGER

Iøvrigt overtages
alle Arter Forsik-
ringer til de billigst
mulige Præmier

FORLANG TILBUD · AGENTURER OVERALT

AKTIESELSKABET
DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI
 (THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

KØBENHAVN
FILIALER: BANGKOK OG SINGAPORE

Egne Agenturer: Soerabaya, Shanghai, Hankow, Vladivostock, Dalny, Harbin, New York, Valparaiso, San Francisco, Durban og Johannesburg. — Regelmæssig Rutebart paa Siam, Kina, Japan, Sydafrika, Australien, Java, Vestindien, Meksiko og Vestkysten af Nord- og Sydamerika. — Import til Europa af østasiske og andre oversøiske Produkter, Teak- og andre Træsarter. — Export til oversøiske Pladser af europæiske Produkter. — Skov- og Savmølle drift i Siam.

ALLE NÆRMERE OPLYSNINGER
ERHOLDES VED HENVENDELSE PAA KOMPAGNIETS HOVEDKONTOR,
HOLBERGSGADE 2, KØBENHAVN K.

DET FORENEDE
DAMPSKIBSSELSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

Telefon Nr. 6300, hvorigennem Omst. til samtlige
 Kontorer og Afdelinger i Kvæsthusgade Nr. 7 og 9.

OSCAR OVESEN

Telegr. Adr.: »Nescoo« · AMALIEGADE 29 B · Telefon 14450

Rederi og Befragtning

KØB OG SALG AF SKIBE

DAMPSKIBSSELSKABET

PATRIA ^{A/S}

“PACIFIC”

AMALIEGADE 29 A

Telefon: 4212 · Telegram-Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMIDT

Korresponderende Reder

O. J. Eskildsen & Co.

Dampskibsselskabet BOTNIA, Aktieselskab

Telegr. Adresse:

»DAMOTIA«

Sct. Annæplads 26, København · Telf.: Central 2796

DAMPSKIBSSELSKABET

»TORM«

Kontor: **ST. STRANDSTRÆDE 9, 2. SAL · KØBENHAVN**

TELEGRAMADRESSE: »TORM«

TELEFON 2437

A. P. MØLLER

KØBENHAVN

REDERI · BEFRAGTNING · KLARERING
DAMPSKIPSEKSPEDITION · KØB OG SALG AF SKIBE
SKIBSBYGNING

Stats-Telefon: 33 · Telefoner: 514 (Omst. til samtlige Afdelinger)

Telegram-Adresse: »MERSK«

ALFRED CHRISTENSEN

Tlgr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 24 Telf. 221-1735-5390

Dampskibsreder
Dampskibs- og Havariagent
Befragtningsforretning

HAVNEGADE 37 a **OVE STEEN** TELEF. BYEN 2720 x

Regelmæssig Line

DANMARK-POLEN (Danzig)

København-Danzig M/S »Venus« 600 tons d. w.

M/S »Polarstjernen« 500 tons d. w.

Aarhus-Danzig M/S »Agnes« 400 tons d. w.

A · N · PETERSEN

A/S DET DANSK-FRANSKE DAMPSKIBSSELSKAB

Telef.: 1243-12843 — Telegr. Adr.: Danskfransk
 FREDERIKSGADE 9

Befragtning, Assurance, Køb og Salg af Skibe
 Befragtningsagenter for Herrer Helsing & Grimm, Riga, Libau, Windau

King's
Liqueur

The
Aristocrat
of
Scotch
Whiskies

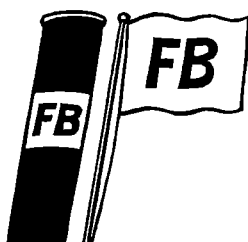
DE FORENEDE BUGSERSELSKABER

Telef.: Toldbodbommen: Centl. 3944 TELEGRAM-ADRESSE: Nattelef. for Bugsering: Vester 575 v
 Kontoret: Central 291 · 13101 · 10592 »TUGBOATS« Natl. i Strandingstifælde: Strand 3102

Bugsering · Bjergning · Vandforsyning

STØRST OG ÆLDST I KØBENHAVN

AMALIEGADE 36



DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM · 29

FREDAG 18 · JULI 1924

31 · AARG

F R A U G E T I L U G E

A F A X E L G E R F A L K

Ogsaa Norges Handels- og Sjøfartstidende gør Dampskibet »Thor«s Forlis til Genstand for Betragtninger, som det er ejendommeligt at træffe paa i et Blad, der med Rette nyder Anseelse i internationale Søfartskredse. Betragtningerne er forøvrigt næppe Bladets egne, dets Korrespondent i København har simpelthen gengivet de Stemninger, der er kommen til Orde i den danske Dagspresse, men Bladet gør dem til sine ved ikke at tage Forbehold overfor dem. Det betragter det saaledes som »ganske sikkert«, at der nu vil blive fremsat Lovforslag om, at der oprettes en af Staten organiseret Søkontrol, og, da en saadan ikke uden videre kan træde i Kraft, at der »straks træffes de foreløbige nødvendige Foranstaltninger.«

Norges Handels- og Sjøfartstidende finder det ogsaa »indlysende«, at Ministeriet bør udpege de Mænd, som skal udøve den nævnte Kontrol »uden Indflydelse fra Rederiernes Side, saaledes at denne Søkontrol kan arbejde fuldstændig uafhængig af Rederierne.« Mener mon Bladet dermed, at den nuværende danske Skibsinspektion, Erhvervsministeriets højt betroede Mænd, er afhængige af Rederne? I Sandhed en ret *unique* Opfattelse!

Vor ansete norske Kollega staar det dog klart, hvad der blev understreget saa kraftigt i disse Spalter sidste Uge, at en saadan Kontrol er ensbetydende med, at Hovedansvaret overføres fra Kaptajn til Søkontrol. Men bliver det virkelig praktiske Mænd, som udses til disse Stillinger, mener Bladet, at dette ikke gør saa meget. Mon ikke? Og hvem garanterer iøvrigt een for, at det bliver praktiske Mænd og ikke politiske Snyltere? Nej, tag Ansvaret fra Kaptajnen, saa begynder Søulykkerne i ramme Alvor!

Berømt norsk Teknikers Synspunkt.

De Betragtninger, der fremsattes paa denne Plads i sidste Uge, deles iøvrigt af Norges største Avtoritet paa den tekniske Bygningsindustri Omraade, Direktøren i *Det Norske Veritas*, Dr. J. Bruhn. I en Artikel, som han har anmodet *N. H. & S.* om at offentliggøre, skriver han bl. a.:

»Det er besynderligt at se de Misforstaaelser, som stadig gør sig gældende, naar et Skib kæntrer, baade hvad angaar det som hænder og hvad angaar det som kan gøres for at forhindre saadanne Ulykker i Fremtiden. Det er jo i og for sig naturligt, at en Ting faar Overbalance og vælter. Om en Stol eller Vogn eller et Træ gør det, falder man ikke i Forundring over, at det sker. Hvorfor da gøre det, naar det er et Skib. Ikke heller giver man Stolen eller Vognen Skylden for, at de er væltede, men de Mennesker, som har benyttet dem paa en saadan Maade, at de faar Overbalance. Kæntrer et Skib, saa er det heller ikke Skibets Fejl, og i al Almindelighed heller ikke dets Konstruktørs, men derimod deres Fejl, som anvendte Skibet paa en saadan Maade, at det gik galt. Det er

derfor ogsaa ret hensigtsløst at raabe paa Statsbestemmelser for at hindre Gentagelser. Det er lige saa urimeligt at vente, at Statsmagten skal forhindre Kæntringsulykker, som det vilde være at vente, at den skulde hindre, at Landets Borgere fik Mavepine, ved at forskrive hvad og hvor meget de maatte spise.

Har et Skib eksisteret i 20 à 30 Aar, som for Eks. »Thor«, saa har det jo dermed leveret det bedste Bevis for, at dets Stabilitet er tilfredsstillende, naar det bliver rigtigt anvendt, og til hvad Nytte er det da at foretage Krængningsprøve med det, som nu paatænkt i Henhold til Rapporter i de danske Aviser.

Krængningsprøve giver falsk Tryghed.

En saadan Krængningsprøve gør jo ikke et Skib mere sikkert og hjælper ikke dem, der anvender Skibet, til bedre Forstaaelse af, hvad de har at gøre. Det er hensigtsmæssigt for et Skibs Bygmester at foretage Krængningsprøve for at vide, om Skibet kan flyde uden at kæntrere, naar det kommer paa Vandet, og naar det faar Last og Passagerer rimelig fordelt, men Krængningsprøver som Sikkerhedsforanstaltning vil nærmest virke imod Hensigten med dem, derved at de baade overfor Publikum og overfor dem, der mere direkte har med Skibene at gøre, bliver betragtet som en Slags Garanti imod Kæntring og giver en falsk Tryghedsfølelse.«

Direktør Bruhn har heller ikke megen Tillid til Statskontrol med Lastningen af Skibe. Den er ikke mulig, siger han, af praktiske og økonomiske Grunde. Det er nemlig ikke muligt at opstille nogen generel Regel for, hvad der er rimelig Stabilitet for et Skib, heller ikke lader det sig gøre paa en rimelig Maade at faa konstateret, at en saadan Stabilitet er til Stede. Dette var der fuldt Enighed om ved den internationale Konference angaaende Sikkerheden til Søs, i London 1913. Ligeledes fremhæver Direktør Bruhn, at en dyb Nedlastning ikke i sig selv medfører, at et Skib bliver ustabil, men kun at der af Skibsføreren maa vises større Forsigtighed ved Anbringelsen af Lasten, end naar Nedlastningen er mindre, og Skibets Højde over Vandet (Fribordet) derfor større. En effektiv Kontrol med Lastningen, hævder han, hvis den skal foretages, som foreslaaet, i hvert enkelt Tilfælde før Afgang fra en Havn vil blive yderst kostbar og uigennemførlig i Praksis. Opstaaede Mangler ved et Skib, som for Eksempel Lækage i Spygatter, der maatte blive lastet under Vand, kan foraarsage Kæntring. Et aarligt Eftersyn kan selvfølgelig her være til nogen Nytte, men effektivt Eftersyn ved hver Afgang fra Havn er ikke gennemførligt. Ogsaa her bliver det Skibsførerne, som maa paase, at Skibet er sødygtigt i det Øjeblik, det forlader Havnen. Altsaa hvad der blev fremhævet i den ledende Artikel i *Dansk Søfarts-Tidende* sidste Uge. I det følgende siger Direktør Bruhn det samme om end i andre Ord:

Kaptajnens Ansvar og Kompetence.

»Med Hensyn til Spørgsmaalet om en Forøgelse af Sikkerheden mod Skibes Kæntring, saa er det alene Skibsførerne, man har at holde sig til. Det er i Virkeligheden uden Betydning i denne Forbindelse, hvor mange Besigtigelser, Undersøgelser, Krængningsprøver etc., der maatte være blevet udført. Hvis Kaptajnen tillader, at Last eller Ballast anbringes paa en uheldig Maade, at Dybtanke eller Bundtanke tømmes eller fyldes under uheldige Omstændigheder, at Brændsel til Maskineriet bliver taget af Beholdningen paa en uheldig Maade etc., saa kan Skibet alligevel kæntré straks, naar det forlader Havn. Vi man derfor øge Sikkerheden mod Kæntring, saa er der ikke andet, som er effektivt, end at øge Skibsførernes Kompetence, Ansvarsfølelse og Myndighed.

Et klart Bevis paa det hensigtsløse i at foretage Besigtigelser og paa det hensigtsmæssige i at have kompetente Skibsførere blev præsteret ved Kæntringen i Chicago i 1915 af D./S. »Eastland«, et større Passagerskib. Skibet var i fuld Orden og havde et stort Fri-bord, og alligevel kæntréde det, inden det kom fra Kajen, og over Tusind Mennesker druknede, fordi Kaptajnen tillod, at en Bundtank blev fyldt med Vand.

Ovenpaa de mange overfladiske Betragtninger, der har været fremsat i forskellige Dagblade i Forbindelse med den sørgelige Hændelse, der ramte »Thor« og saa mange Hjem, er det velgørende at læse en Fagmand som Direktør Bruhn's common sense Betragtninger. Iøvrigt vilde baade Rigsdagens og Pressens Mænd gøre sig selv og det store Publikum en Tjeneste ved grundig at gennemlæse Direktør Bruhn's interessante Standard Værk »Skiibes Stabilitet«, som udkom i Kristiania i 1917. Den er en udmærket Ledetraad for Begyndere og Viderekomne.

Kravet om ny Lasteregler.

En skibsfartskyndig Medarbejder ved *Nationaltidende* spørger: Er der ikke en Mangel ved vore gældende Lasteregler, og savnes der ikke en effektiv Kontrol med Reglernes Overholdelse, Han besvarer selv sit eget Spørgsmaal bejaende og taler om »Krav paa Beskyttelse imod den ukontrollerede Overlastnings vanvittige Forøgelse af Risikoen.« Han mener ligeledes, at der er al god Grund for Lovgivningsmagten til — i Forbindelse med Skibsfartens egne Mænd — at tage denne Del af Søfartslovene op til Kritik og Ændring. Der skulde nødtigt, mener han, ske endnu et Overlastningshavari, før det effektive Skibstilsyn blev realiseret.

I denne og sidste Uges Artikler her i Bladet om dette Emne, forekommer det os, at vi tilstrækkeligt har bevist, at kun Kaptajnen kan udøve dette effektive Skibstilsyn, og at en virkelig nyttig Kontrol fra Statens Side »ikke er gørkelig af praktiske og økonomiske Grunde,« for at citere Dr. Bruhn's avtoritative Mening om dette Spørgsmaal.

At Lastereglerne trænger til Revisoin, derom er de allerfleste enige. Men Danmark kan ikke uden videre indføre en særskilt Lov herom; den vilde i høj Grad vanskeliggøre det internationale Arbejde, der er i fuld

Gang, for at skabe ensartede Lastelinjer. *Nationaltidendes* skibsfartskyndige Medarbejder fremhæver i denne Forbindelse de engelske Lasteregler som et Ideal og et smukt Udtryk for Englændernes *common sense*. Det er maaske derfor ikke uden Interesse at henlede Opmærksomheden paa, at ved den Internationale Søfarts Konferencé, der afholdtes sidste Maaned i London, fremsatte Englænderne selv Forslag om en Modifikation af de gældende, altfor rigoristiske, engelske Lasteregler, og dette Forslag vil antagelig danne Grundlaget for en international Overenskomst. Det engelske Forslag modificerer specielt de gældende Lasteregler for Dækslast, og Forslaget anbefales varmt af det Internationale Arbejdsbureau's maritime Komité, som man trygt kan gaa ud fra ikke vil anbefale et Forslag, som rummer nogen Fare for Besættningens Ve og Vel. Den anbefales ligeledes kraftigt af Lloyds Komité, Foreningen af Lloyds Underwriters, Timber Trade Federation, Mining Association og andre Organisationer, repræsenterende Arbejdere og Arbejdsgivere.

Nationaltidendes skibsfartskyndige er specielt alarmeret og alarmerende paa Dækslast-Spørgsmaalet, og paastaar at der i Løbet af det sidste Aar gentagne Gange for Sø- og Handelsretten har været behandlet Sager, under hvilket det er oplyst, at danske Dampere vitterligt har været overlastede. Dette skulde i særlig Grad gælde Skibe fra Finland med svære Dækslaster af Træ eller Papirmasse. Det sidste virker unægtelig overraskende. Finlands Lasteregler og Skibstilsyn er betydelig skrappere end de øvrige nordiske Landes — Danmarks, Norges og Sveriges Lasteregler og Tilsyn er omtrent identiske — og Finnerne er ikke bange for at standse et Skib, der ikke er lastet efter de finske Regler. I de nævnte Tilfælde har den skrappe Statskontrol altsaa antagelig sløvet Kaptajnens personlige Ansvarsfølelse — netop det, som vi i disse Spalter har udtrykt vilde blive den farlige Konsekvens af statsbestaltede Tilsynshavende i stor Stil.

Forøvrigt har vi her i Landet fuldt betryggende Trælæstebetingelser. I Henhold til Handelsministeriets Bekendtgørelse af 26. Oktober 1922 kan ethvert Skib, som opfylder visse Fordringer vedrørende Bygning og Udstyr, blive forsynet med en særlig Trælæstelinje, som er en fortrinlig Rettesnor for Skibets Kaptajn og de statsbestaltede Tilsynshavende. Naturligvis har praktisk talt alle Skibe i Trælæstfart erhvervet sig denne Linje, og det er kun i Kaptajnernes, Mandskabernes og Rederiernes velforstaede Interesse, at Trælæstskibene lastes forsvarligt og med tilbørlig Hensyntagen til denne Linje. Den nuværende Ordning er, som sagt, fuldt betryggende og bør opretholdes, indtil man i alles Interesse enes om ensartede Lasteregler for alle Lande.

DEN DANSKE KONGES BESØG I LONDON

Den danske Konges Besøg i London afvigte Uge vakte næppe mere Interesse og Entusiasme nogetsteds, skriver *The Scandinavian Shipping Gazette*, end i »The United Baltic Corporation«s Kontorer og hos »Det Store Nordiske Telegrafelskab« i selve Hjørtet af City, hvor Redere, Befragtere, Bankmænd og Købmænd gav ham en overordentlig hjertelig Velkomst. Kongen syntes at føle sig ganske hjemme i disse Kredse, hvis Medlemmer var mødt mandstærkt frem for at vise, at de paaskønnede hans Besøg. Der var store Demon-

strationer, da Kongen besøgte det nye danske Turist-Bureau i Haymarket, der nylig er bleven aabnet under det Forenede Dampskibsselskabs og de Danske Statsbaners Auspicier. Kongen blev her modtaget af Direktør A. O. Andersen af det Forenede Dampskibsselskab og viste den største Interesse for Kontorerne og de Arrangementer, der er truffet for at give fyldestgørende Oplysninger til Folk, der paatænker at aflægge Besøg i København.

NEDGANG I VERDENSTONNAGEN

AARSBERETNING FRA LLOYDS REGISTER

(Fra vor London Korrespondent)

Den kommende nye Udgave af Lloyds Register, der som sædvanlig indeholder udførlige Enkeltheder om alle søgaaende Skibe i Verden paa 100 Tons og opefter samt Jern- og Staalskibe paa de store Søer i Nordamerika, vil aabenbare en højst ualmindelig Situation, hvad Skibsfarten angaar. Den indeholder Register over 33,000 Dampere, Motorskibe og Sejlskibe. Desuden giver Bogen Oplysning om alle søgaaende Skibes Signalbogstaver. Navnene paa alle Skibsbyggere og Marineingeniører i de forskellige Lande, Telegram- og Postadresse paa Skibsfartsfirmaer over hele Jorden, Meddelelser om Tør- og Flydedokke, Havne etc i Storbritannien og andre Lande, Enkeltheder med Hensyn til Handelsdampere og Motorskibes Hastighed og Lasteevne, Liste over Redere og Direktører for Skibsfartsselskaber samt Navne og Tonnage af deres Skibe etc.

Den Del af Bogen, som vil være af størst Interesse for Offentligheden, er maaske den, der indeholder de statistiske Tabeller. Følgende Opgørelse af nogle af de Resultater, der kan opnaas ved en Gennemgang af disse Tabeller og ved en Sammenligning med lignende Tabeller, udarbejdede af Lloyds Register i tidligere Aar, vil være af Interesse.

Klassifikation af Skibe.

Det vil maaske være rigtigt, før man gaar over til at behandle de andre statistiske Tabeller, at henlede Opmærksomheden paa de Tal, der opgives med Hensyn til Antal og Tonnage af Skibe, klassificerede af Lloyds Register. Den nye Udgave omfatter 32,956 Skibe paa 100 Tons og mere med en samlet Tonnage af 64,023,567 Tons, og Antallet og Tonnagen af eksisterende Skibe, der nu klassificeres eller er blevet klassificeret af Selskabet, er 15,679 med en samlet Tonnage af 38,505,129 Tons. Disse Skibe er praktisk talt alle bygget under Inspektion af Lloyds Registers Folk, hvilket er det bedste Bevis paa den almindelige Anerkendelse af Selskabets Arbejde.

Lande, der stadig har en betydelig Sejlskibstonnage kan nævnes: Frankrig 208,000 Tons, Storbritannien og Irland 152,000 Tons, Italien 114,000 Tons, Norge 113,000 Tons og Canada 109,000 Tons.

Søgaaende Dampere og Motorskibe ejet af de vigtigste søfarende Lande.

Land	Juni 1914	Juni 1924	Forskel
	Brutto Tons	Brutto Tons	Brutto Tons
Storbritannien og Irland	18.877.000	18.917.000	+ 40.000
Britiske Kolonier	1.407.000	2.213.000	+ 806.000
U. S. A.	1.837.000	11.823.000	+9.986.000
Østrig-Ungarn	1.052.000	—	—
Belgien	341.000	555.000	+ 214.000
Danmark	768.000	974.000	+ 206.000
Frankrig	1.918.000	3.193.000	+1.275.000
Tyskland	5.098.000	2.856.000	-2.242.000
Grækenland	820.000	751.000	- 69.000
Holland	1.471.000	2.533.000	+1.062.000
Italien	1.428.000	2.676.000	+1.248.000
Japan	1.642.000	3.655.000	+2.013.000
Norge	1.923.000	2.326.000	+ 403.000
Spanien	883.000	1.163.000	+ 280.000
Sverige	992.000	1.146.000	+ 154.000
Andre Lande	2.057.000	2.749.000	+ 692.000
Ialt	42.514.000	57.530.000	+15.016.000

I 1914 ejede Storbritannien og Irland omtrent 44½ pCt. af Verdens søgaaende Dampskibstonnage, nu er Procenten lidt under 33, og U. S. A. har nu naaet Pladsen som Nr. 2 og ejer 20,5 pCt. af Verdenstonnagen.

Det er givet, at de ovennævnte Tal ikke tager Hensyn til Spørgsmaalet om de forskellige Handelsflaaders Ydedygtighed, da foruden saadanne Faktorer som Skibenes Størrelse, Alder, Type og Hastighed, andre Forhold, som ikke er tilgængelige for statistisk Analyse, vilde være at tage i Betragtning.

SAMMENLIGNING MELLEM BRUTTO TONNAGE JUNI 1923 OG JUNI 1924

Ejer	1924			1923		
	Dampere og Motorskibe	Sejlskibe	Ialt	Dampere og Motorskibe	Sejlskibe	Ialt
Storbritannien og Irland	18.954.158	151.680	19.105.838	19.115.178	166.371	19.281.549
Andre Lande	42.559.982	2.357.747	44.917.729	43.220.195	2.664.494	45.884.689
Ialt	61.514.140	2.509.427	64.023.567	62.335.373	2.830.865	65.166.238

For Første Gang siden man har begyndt Udarbejdelsen af disse Tabeller (naar undtages et eller to Krigsaar) er der Nedgang i Verdenstonnagen sammenlignet med det foregaaende Aar, hvilket hovedsagelig skyldes Ophugning. De eneste Lande, der viser nævneværdig Opgang, er Tyskland og Japan med henholdsvis 363,598 Tons og 238,560 Tons. U. S. A. viser størst Formindskelse med 1,066,491 Tons, derefter Frankrig med 239,011 Tons og Italien med 201,530 Tons.

Nedgangen i Sejlskibstonnagen.

Nedgangen i Sejlskibstonnagen siden Tiden før Krigen, f. Eks. Juni 1914 andrager ca. 1,470,000 Tons. Procenten af Sejlskibstonnage i Verdenstonnagen er under 4. Af hele Verdens Sejlskibstonnage ejes 1,186,000 Tons eller 47¼ pCt. nu af U. S. A. Af andre

Alder og Størrelse af Dampere og Motorskibe.

Der har i de seneste Aar fundet en betydelig Forøgelse Sted i Antallet af søgaaende Dampere og Motorskibe paa 4,000 Tons og mere. I 1914 var der 3,608 saadanne Skibe, og nu er Antallet 5,916, af hvilke 338 er paa 10,000 Tons eller mere, deriblandt 33 paa 20,000 Tons eller større. Af disse 338 Skibe sejler 198 under britisk Flag. Over Halvdelen af det hele Antal af eksisterende Skibe er paa mindre end 1,000 Tons. En ny Tabel i dette Aars Udgave af Registret viser, at der nu er 178 Motorskibe paa 4,000 Tons eller mere; 21 er paa 8,000 Tons eller derover med en samlet Tonnage af 195,665 Tons.

I det Afsnit, hvor alle eksisterende Dampere og Motorskibe klassificeres efter Størrelse og Alder, ser man, at der er 5,029 Skibe, der er mindre end 5 Aar

gamle, og at deres Tonnage udgør omtrent 27 pCt. af den samlede eksisterende Tonnage. Af Skibe paa 25 Aar og derover er der 6,848, men deres Tonnage andrager kun 12.6 pCt. af den samlede Tonnage. Af Skibe, byggede før 1900, er 64¼ pCt. paa mindre end 1,000 Tons, og Gennemsnitsstørrelsen for de øvrige er 2,602 Tons, medens af de Skibe, der er byggede i Løbet af de sidste 5 Aar, mindre end 33 pCt. er under 1,000 Tons, og Gennemsnitsstørrelsen af de øvrige er 4,679 Tons. Af 786 Skibe paa 8,000 Tons og derover er 338 bygget i Løbet af de sidste 5 Aar. I Storbritannien og Irland er 26.1 pCt. af Tonnagen mindre end 5 Aar gammel.

De Handelsflaader, der har størst Procent ny Tonnage (mindre end 5 Aar gammel) er følgende:

	pCt.
Tyskland	52
Holland	36.8
Danmark	33.7
Frankrig	32.25
Canada	30.5
U. S. A.	30.4
Norge	30.3

Den Gruppe Skibe, som tæller mest i Tonnage, er den mellem 4,000 og 6,000 Tons, hvis samlede Tonnage andrager 17,386,285 Tons eller 28¼ pCt. af Verdens Damp- og Motorskibs Tonnage, medens de store Passagerbaade paa 15,000 Tons og derover kun repræsenterer 3 pCt.

Typer af Skibe og Maskiner.

Tabellerne giver interessante Oplysninger med Hensyn til Typer af Skibe og Maskiner samt Detailler vedrørende Olie-Tankskibe, Trawlere og andre Skibe, der bruges til Fiskeri, ligesom ogsaa angaaende Dampere, der benytter flydende Brændsel. Den stærke Udvikling, der har fundet Sted i Brugen af Damp Turbine Maskiner og Motorer vises ligeledes. Der er nu 1,367 Dampere paa ialt 8,795,584 Tons udrustet med Turbine Maskiner og 1,950 Skibe (indbefattet Skibe med Hjælpe-motor) paa ialt 1,975,798 Tons udrustet med Motorer mod i 1914 henholdsvis 730,000 og 220,000 Tons.

Af 943 Tankskibe paa 1,000 Tons og derover med en samlet Tonnage af 5,193,704 Tons sejler 317 Skibe paa ialt 1,738,649 Tons under britisk Flag, 408 Skibe paa ialt 2,451,910 Tons under amerikansk Flag. Af 3,347 Dampere paa ialt 17,154,072 Tons, indrettet til flydende Brændsel, er 680 paa ialt 4,342,417 Tons indregistreret i Storbritannien og Irland, 1,854 Dampere paa ialt 9,090,860 Tons i U. S. A.

Nedenstaaende Tabel giver et Billede af Forholdet mellem Forbruget af Kul og Olie som Brændsel i 1914 og 1924:

	1914	1924
	pCt. af samlet Br. Tonnage	pCt. af samlet Br. Tonnage
Sejlskibe og søgaaende Lægtene	8.06	3.92
Olie etc. i Motorer	0.45	3.09
Flydende Brændsel til Maskiner	2.65	26.79
Kul	88.84	66.20
	100.00	100.00

Tabellen viser, at kun lidt over 66 pCt. af Handelsflaadens Tonnage nu udelukkende er henvist til at bruge Kul, medens dette i 1914 var Tilfældet for næsten 89 pCt.s Vedkommende.

Tonnagen af Trawlere og andre Skibe til Fiskeri-brug andrager 790,000 Tons.

En Gennemgang af Skibene i Registret viser, at henved 324,000 Tons repræsenterer Slæbebaade og Bjergningsdampere og 314,000 Tons Dampplægtene, Muddermaskiner og lignende Arter af Fartøjer. Skønt der nu kun bygges faa Hjulbaade, andrager dog den samlede Tonnage af saadanne Skibe ca. 429,000 Tons.

Verdenstonnagen paa forskellige Tidspunkter.

En af de nyttigste Tabeller i Værket er den, der viser Handelsflaadernes Udvikling i de sidste 35 Aar. Tabellen viser for hvert Aar 1890-1924 Antal og Brutto Tonnage af Dampere, Motorskibe og Sejlskibe. I 1890 androg Brutto Tonnagen af Dampere 13 Millioner Tons og Netto Tonnagen af Sejlskibe over 9 Millioner Tons. Dampskibs- og Motorskibstonnagen er forøget med over 48½ Million Tons, medens Sejlskibstonnagen er gaaet tilbage med over 7½ Million Brutto Tons. Bortset fra den enorme Forøgelse, der har fundet Sted i U. S. A.s søgaaende Dampskibstonnage (12 Millioner Tons), og Tilbagegangen i den tyske Tonnage, der begge skyldes Krigen, er de nedennævnte Forandringer de mest fremtrædende i de sidste 35 Aar:

Sejlskibstonnagen i Storbritannien og Irland og i Norge, der i 1890 androg henholdsvis ca. 2,664,000 og 1,444,000 Brutto Tons, er nu gaaet ned til henholdsvis 152,000 og 113,000 Tons.

Storbritanniens og Irlands Tonnage af Dampere og Motorskibe er forøget med næsten 11½ Million Tons, og Dampskibstonnagen i følgende Lande: Danmark, Holland, Italien, Norge og Sverige er nu mere end 6 Gange saa stor, som den var i 1890.

Den Periode af 12 Maaneder — før Krigen — i hvilken den største Forøgelse af Verdens Handelsflaader fandt Sted, var fra Juni 1912 til Juni 1913, da Tonnagen steg med 2,354,000 Brutto Tons. I Løbet af de tre sidste 10-Aars Perioder har Forøgelsen andraget 10,052,000 Brutto Tons fra 1894 til 1904, 14,106,000 Tons fra 1904 til 1914 og 14,639,000 Tons fra 1914 til 1924.

INDVIELSE AF VERDENS STØRSTE FLYDEDOK

Fredag den 27. Juni indviedes i Southampton en mægtig Flydedok, der kan tage Skibe paa indtil 60,000 Tons, og er den største hidtid byggede. Dokken er lavet til »The Southern Railway Company«, og Indvielsen af Dokken foretoges af den populære Tronfølger, *Prinsen af Wales*, i Nærværelse af en talrig og repræsentativ Forsamling.

Prinsen gik, ledsaget af sit Følge, om Bord i Dokken, fik hele det komplicerede Maskineri forevist og satte derpaa de forskellige til Dokkens Sænkning nødvendige Vægtstænger i Bevægelse, hvorefter Dokken langsomt begyndte at synke. Prinsen gik nu i Land, og efter en Lunch om Bord paa Cunard-Damperen »Aquitania«, ved hvilken Southamptons Mayor præsiderede, begav Selskabet sig om Bord paa Sydbanens

Damper »Duchess of Fife« og sejlede hen til det Sted, hvor Flydedokken laa, nu fuldstændig nedsænket.

Damperen løb ind i Dokken med Prinsen paa Broen, og idet Baaden passerede mellem Dokkens Vægge, sprængte den et Baand, der var uds্পændt tværs over den, og Dokken var dermed aabnet.

Efter Aabningshøjtideligheden gik Damperen »Arun-del Castle« of Union Castle Line som første Skib ind i Dokken for at blive efterset. Den var bragt paa Plads Kl. 3 Efterm., og Kl. 5.30 var Dokken pumpet tør og atter hævet.

Dokken, der iflg. *The Syren* er bygget af Armstrong, Whitworth & Co., Newcastle, er 960 Fod lang og 130 Fod 6 Tommer bred.

DE INTERNATIONALE SØFORSIKRINGS-PRÆMIER

I et tidligere Nummer omtalte vi Spørgsmaalet om de lave internationale Søforsikrings-Præmier og den Kendsgerning, at Forsikringsselskaberne, trods deres Direktørers pessimistiske Udtalelser paa deres aarlige Generalforsamlinger og trods den skarpe Konkurrence, dog arbejdede med et gennemgaaende meget tilfredsstillende Resultat. Forskellige engelske Assurandører har i Henvendelser til *Fairplay* (Side 8, 3. Juli) fremsat deres Syn paa Spørgsmaalet, og da disse Udtalelser forekommer os ganske interessante, tillader vi os at gengive dem her.

En af de paagældende Assurandører erklærer, at saavel Assurandører som Mæglere har brudt deres Hoveder med at finde en Forklaring paa Fænomenet, og at den eneste Løsning, han kan tænke sig, er, at mange Skibs nu, grundet paa den Hjælp den Traadløse yder, naar i Havn, medens de tidligere vilde være gaaet ned, at der sker færre Sammenstød som Følge af, at der er færre Skibe paa Søen, og at Førerne og Skibsofficererne under Krigen har vundet mere Erfaring og er blevet dygtigere, samt endelig at Bjergningsarbejdet ligeledes som Følge af den under Krigen vundne Erfaring er blevet stærkt forbedret.

Med Hensyn til Aaret 1923 fremhæver han, at da næsten alle Selskabers Regnskaber omfatter to Aar, er dette Aar faktisk endnu ikke behandlet, og han føler sig overbevist om, at naar Tallene for 1923 bliver kendt, vil Resultatet vise sig at være anderledes end tænkt, da 1923 var det første Aar, der helt ud fik føle Faldet i Præmier og i Værdien af Skibene.

En anden Assurandør, Leder af et af de Selskaber, der har arbejdet heldigst, udtaler, at Besvarelsen af Spørgsmaalet i Virkeligheden er meget simpel og giver følgende Eksempler til Forklaring:

	Vurderingssum for Dampere	Præmie pCt.	Præmie
1)	1921	£108,000	£8.15.0
	1922	50,000	8.15.0
	1923	25,500	7. 0.0
	Vil antagelig blive fornyet for 1924 til ca. £6 pCt.		
2)	1921	£100,000	£7.15.0
	1922	50,000	7. 0.0
	1923	40,000	6. 6.0
3)	1921	£200,000	£4.10.0
	1922	120,000	3.10.0
	1923	120,000	3. 0.0

Endnu ikke fornyede for 1924.

Han hævder nu, at hvad Assurandørerne klager over ikke er de Forsikringer, der er tegnet for 3-4 Aar siden, men de ventede Resultater af dem, der i Øjeblikket tegnes.

Skønt Kaskoforsikringen for 1920-1921 utvivlsomt vil vise et smukt Resultat, vil den dog sikkert ikke give mere end 15-20 pCt., men Forsikringer tegnes i Øjeblikket til en Præmie, der er ca. en Fjerdedel af, hvad den var i 1920, og dette kan efter hans Mening kun ende med Forskrækkelse.

Det samme gælder for Vareforsikring. Præmierne er i mange Tilfælde kun halvt saa høje som i 1920, men det er mindre farligt at tegne Vareforsikring end Kaskoforsikring, da Resultatet viser sig hurtigere. Den store Fare ved Kaskoforsikring er, at Markedet uundgaaeligt er bundet til to eller tre daarlige Aar, før Resultatet viser sig regnskabsmæssigt.

De ovenfor givne Eksempler viser klart Præmienedgangen; det er naturligt at Værdien falder, men Præmieprocenten er ligeledes bleven mindre.

DANSK SØFARTS TIDENDE'S FRAGTBERTNING

Ved at gaa Fragttilbudene igennem føler man sig hensat til Tiden før Verdenskrigen. Rater som 4/3d. Forth/Elben, 3/10½ Wales/Rouen, 5/- Østkyst/Danmark, 3/- per qr. Korn U.S.A./U.K. for kun at nævne nogle enkelte — har megen Lighed med de for 10 Aar siden gældende Satsler.

Ser man derimod paa Udgifterne, Mandskab, Kost, Maskin- og Dækrekvisiter, Laste- og Losseudgifter, dock-dues etc., maa man uvilkaarlig spørge sig selv, om vi alligevel ikke er midt i Krigsperioden. Bunkerkullene er rigtignok omkring de 20/-; men de andre Udgifter er ikke reduceret i Forhold.

De første af Aarets Maaneder har været ret gode, og forhaabentlig vil Eftersaarsmaanederne opvise en Fremgang; men i Øjeblikket er det vist umuligt at faa Balance paa de enkelte Rejser, saa meget mere som Ekspeditionerne paa Kul- og Trælastpladserne er meget langsomme og ubestemmelige.

I England er det stærkt paa Tale at lægge endnu flere Baade op for at stimulere Markedet.

I Danmark er der for Tiden ingen oplagte Dampere.

At Befragterne forsøger at faa Tonnage for fortløbende Rejser til de nuværende Rater, forbavser ikke og tages som Tegn paa, at Befragterne ikke selv venter at kunne holde Raterne paa det nuværende Niveau.

TRÆLASTMARKEDET

Der er ingen væsentlig Forandring at mærke. Fragterne fra Østersøen ligger rolige; men der findes næsten ingen Laster pr. Juli med Undtagelse af Props.

De franske Trælastimportører har Vanskelighed med at faa den nødvendige Kredit i Bankerne, og D.B.B. Laster til Frankrig er sparsomme.

For Pulpwood og Props fra Finland og Vaadmasse fra Norge er der derimod en ganske god Efterspørgsel.

Der er blandt andet sluttet: 700 Stds. D.B.B. Walkom/Dunkirk, 42/6d.; 700 Stds. D.B.B. Torneå & Raumo/Leith, 42/6d.; 440 Stds. D.B.B. Kotka & Sørnæs/Grangemouth, 42/-, 550 Trångsund/Kings Lynn, 49/6d. piled; 380 Nicolajstad/ West Hartlepool, 49/-; 325 Stds. Reval/Grangemouth, 44/-; 220 Stds. Piteå/Poole, 61/3d.; 1,600 Favne Uleåborg & Jacobstad/West Hartlepool, 47/-; 1,400 Favne Leningrad/Eccp, 42/-; 900 Favne Middle Finland/Eccp, 40/-, fri Losning; 900 Uleåborg & Jacobstad/Port Tallbot, 51/-.

Flere store Baade søges fra Finland og Sverige til Durban og Delagon Bay, 85/-, 90/-.

Hvidehavsnoteringerne er stadig de samme og til dels Canadaraterne.

Gulven/Cardiff & Newport noteres for 900 Stds. Baad 130/-. Gulven/Monte Video 150/-.

KUL OG KOKS

Det lader til, at 5/- til 5/3d. er Normen for 3,000 og 5/6d. for 2,000 Tons Baade. Seaham/Haderslev sluttet 6/-, 1,200; Hull/Trelleborg 7/-, 1,000 Tons. En 1,600 Tons Baad søges for 5 Rejser Hull/Tuborg Aug./Decbr., 6/3d. Hull/København 700 Koks, 8/3d.; London/København 1/1,800 Koks, 9.50/9 Kr.; Mersey/Goddansk 18/2,000 Koks, 8/6, 9/-; Humber/København 2,800, 5/6d., ultimo August; Rotterdam/Stockholm 3/5,000, prompt, 5/3d.; Rotterdam/Wasa 1,400, 5/6d., August; Wales/Montreal, 7/6d., 1,000, fri; Wales/Halifax, 8/-, 500, fri; Glasgow/Montreal, 7/6d., 1,000, 1/-.

MIDDELHAVET ETC.

Udgaaende Rater er hverken værre eller bedre, og det samme kan siges om de hjemgaaende Noteringer.

Frugtkøbmændene er i Markedet for Baade, ca. 100,000 cubic Fod Oktober og fremover fra 3 spanske/

U.K.-Cont., 20/- per 100 cubic Fod; Spanien/St. Johns N.F. noterer 13/- for Salt, 3/3,500 Tons Juli, og 18/6d. 19/- 4/5,000 Tons til Lower Plate.

NORD AMERIKA, GULFEN, CANADA

Kornbefragtingen baade fra Nordamerika og Canada ligger stadig nede. Nogle faa Baade er sluttet med Kul til Rio \$3/3.10, Montreal/Vest Italien 15 cents, Montreal/Djurøen & Stockholm 17 cents, Gulfen/U.K.-Cont. 15½ cents, Gulfen/Bremen og Hamburg 40/- form 0, Gulfen/Antwerp-Hamburg 14 cents, Gulfen/Grækenland 18½ cents, Tampa/Irland 14/- Fosfat, Cuba/U.K.-Cont. 8,000 Tons 20/-, 4/5,000 Tons 21/-, San Domingo/U.K.-Cont. 24/6d. 3/4,000 Tons, Pacific/U.K. 32/6d., Option Middelhavet 35/-, Adriaterhavet 37/6d.

SYD AMERIKA

Mange Baade er sluttet i den sidste Uge til 12/6d. 12/3d. Montevideo-La Plata og 13/3d. Buenos Ayres, Basis 500 Losning, 9d. mindre 750, 1/3d. mindre 1,000 Tons.

LOSNINGSGODTGØRELSE UNDER WELSH FORM OF CHARTER PARTY

I Børsen for 2. ds. læser man under »Meddelelser fra Grosserer-Societetets Komité«, at Komitéen paa følgende Spørgsmaal:

»Til Brug ved Behandling af et Spørgsmaal om Betaling af Udgifter ved Losning af en Ladning Kul i X., Sjælland, i Begyndelsen af denne Maaned tillader jeg mig at anmode den ærede Komité om en Udtalelse om, hvorvidt det, naar Modtagerne har benyttet sig af sin Option i Certepartiet til at fradrage 2 pCt. af Konossementvægten ved Fragtens Betaling i Stedet for at lade Ladningen veje, er Coutume, at Skibet betaler Losseudgifter for det fulde Konossementskvantum«.

har afgivet saalydende Responsum:

»I Besvarelse af Deres Skrivelse af 28. f. M. skal Komitéen efter indhentede Oplysninger meddele, at saa vidt vides, betales Arbejdspenge ved Losning af Kul fra Dampere efter det i Konossementet anførte Kvantum uden Hensyn til, om Modtagerne benytter sig af den dem i Følge Certepartiet hjemlede Option til at fradrage 2 pCt. af Konossementvægten ved Fragtens Betaling eller ej«.

Det fremgaar af Spørgsmaalet, at det drejer sig om Losningsgodtgørelse for en Kulladning under Welsh Form c./p., og det vil straks bemærkes, at det afgivne Responsum siger: »saa vidt vides«, — et vægt Svar paa det stillede Spørgsmaal. Andet kan det heller ikke være; thi dels er det kun faa Kullaster, der kommer til Danmark paa Welsh Form c./p., og dels har det netop ikke været nogen fast Regel, at der er blevet betalt Losningsgodtgørelse for de 2 pCt. Imidlertid har Importørerne ved stadig at tilbageholde dette Beløb ved Udbetalingen af Fragten tvunget Rederne til at anlægge Sag for at faa Beløbet, og da det for en Damper med 2,000 Tons Last drejer sig om 50-56 Kr., har Rederne i Betragtning af det forholdsvis lille Beløb og de faa Tilfælde givet efter og undladt at faa konstateret, hvad der er rigtigt, og derved kan Importørerne med nogen Ret sige, at det er blevet Coutume, at de faar Losningsgodtgørelse ogsaa af de 2 pCt.

Skibet bør ikke betale Lossegodtgørelse for det fulde Konossementskvantum.

Men en Fejl bliver ikke rettet ved at blive gentaget, og da den Opfattelse, der kommer til Udtryk i det ovenfor nævnte Responsum, uden Tvivl er imod Certepartiet, maa der tages til Orde derimod, nu hvor Komitéen ved at afgive Responsum i Importørernes Favør — giver denne Opfattelse autoritativt Stempel.

Welsh Form c./p. bestemmer om Fragten, at den betales efter udsløst Vægt eller efter: »Bill of Lading quantity less two per cent.«, med andre Ord: Fragten betales for det afleverede Kvantum, og Størrelsen af dette fastsættes enten ved Vejning eller ved et over-

Kornbefragtingen til Europa er igen roligere. En Del Baade er sluttet til U.S.A.-Canada à 25/6d., og Priserne, som opnaas for Kornet paa disse Pladser, er mere fordelagtige, end hvad Europa vil betale. Sandsynligvis vil Markedet paa Nord Amerika og Canada snart være forbi, og dette skulde vise sig i en livligere Efterspørgsel for Tonnage til Europa.

ØSTEN

Java har taget en 6/6,600 Tons Baad til Salonice eller Piræus 27/- Option U.K.-Cont. 27/6d., August, og Mauritius/U.K.-Cont. 8,000 Tons à 25/-.

TIME-CHARTER

For 3,000 Tons Baad med Mellemdæk 3/6d. mdl., europæisk Fart noteres saa lavt som 5/-, 2,500 Tons Baad 1 Aar 6/2.

SEJLSKIBE

En større Sejler er sluttet fra Hudiksvall til Hobart og Melbourne 90/- for Hobart Partiet, 85/- Melbourne og 3,600 Sejler med Kul fra Hull til Santos 15/6d.

enskomstmæssigt Skøn over, at Ladningen har et Svind paa 2 pCt. Denne Bestemmelse er ganske vist uheldig, men det er dog ingen Grund til, at den skal gøres endnu værre, end c./p. stipulerer.

For at være helt sikker paa Størrelsen af det afleverede Kvantum maa man veje Lasten ud; men da Udgifterne ved denne Vejning iflg. c./p. paahviler Modtageren, har han faaet Valget mellem at veje Lasten eller at akceptere det skønnede Svind paa 2 pCt. Naar man saaledes skønner sig til Vægten, maa den derved fremkomne Vægt anses for at være den Vægt, Skibet afleverer, og hvorledes kan der da kræves Losningsgodtgørelse for et større Kvantum?

Det er tillige fastsat, at Betalingen for Losningen erlægges efter samme Vægtton som den, hvorefter Fragten betales, og Spørgsmaalet kan da kun dreje sig om Antallet af Tons, men Antallet af Tons bliver jo fastsat enten ved Vejning eller ved det overenskomstmæssige Skøn, og det vilde dog være en Meningsløshed, om Skibet skulde betale Losningsgodtgørelse for flere Tons, end det antages at aflevere. Tænker man sig, at Modtageren valgte at veje Ladningen, og der derved konstateredes et Svind paa 2 pCt., vilde han dog næppe forlange Losningsgodtgørelse for den fulde Konossementsvægt, hvorfor saa naar Vægten fastsættes ved Skøn, og han derved sparer Udgifterne til Vejning?

Et ofte brugt Argument fra Importørsiden er, at Importøren hævder at betale Fragt for det fulde Konossementskvantum men fradrager 2 pCt. for at undlade at veje Ladningen, men for det første er det kun Importøren, der tjener ved denne Undladelse, og for det andet siger c./p. udtrykkelig, at de 2 pCt. fradrages Konossementsvægten og altsaa ikke Fragten.

Losningsgodtgørelse afskaffes mange Steder i Udlandet.

Der har staaet megen Strid om dette Spørgsmaal mange Steder. Navnlig i Udlandet er det lykkedes at faa drejet Halsen om paa den And, der hedder Losningsgodtgørelse for de 2 pCt. under Welsh Form c./p., og nu skal det tilsyneladende forsøges at faa fastslaaet Coutume for, at den skal betales her i Danmark, men det maa der protesteres imod. Det er tilstrækkeligt, at Skibet under dette c./p. skal nøjes med Fragt for 98 pCt. Last, lad det ikke ogsaa komme til at betale for Afsavnet af Fragten for de 2 pCt., og det var ønskeligt, om det i Stedet for kunde blive fastslaaet, at de omstridte 2 pCt. er et Fradrag i Ladningens Vægt, saaledes som der staaar i Certepartiet, og ikke en skjult Fordobling af Adressekommissionen.

DANSK SEJLSKIBSREDERI-FORENINGS AARSGENERALFORSAMLING

STENOGRAFISK REFERAT

ved Rigsdags-Stenograf C. G. Casse.

Fortsat fra Nr. 28.

Vedrørende Afsnittet *Sølovgivning* udtalte

Sekretæren: Retfærdigheden byder at sige, at en Sammenligning med Forholdene i de andre nordiske Lande viser, at Sømandsloven byder paa visse Fordele for os, idet vore Udgifter i Henhold til denne Lov ikke er saa store som de tilsvarende i de andre nordiske Lande.

Kontorchef Krogh: Jeg er glad ved den Bemærkning, Sekretæren nu fremsatte med Hensyn til Sømandsloven. Jeg vil dog gerne tilføje, at jeg er naturligvis klar over, at Sømandsloven som næsten enhver Lov nødvendigvis maa medføre visse Byrder. Sømandsloven er blevet til ved et meget betydeligt skandinavisk Samarbejde, der er en Fortsættelse af tidligere Tidens Samarbejde. Den gamle Sølov af 1892 blev til paa tilsvarende Maade, og vi har i hele den siden da forløbne Tid været glade for, at Søloven praktisk talt var fælles for alle de nordiske Lande. Under disse Omstændigheder kunde der ikke være Tvivl om, at naar Søloven skulde revideres, maatte man gaa videre ad samme Vej og sørge for, at Lovgivningen vedblivende blev fælles, og der kunde navnlig ikke være Tale om, at noget enkelt af Landene vilde holde sig tilbage og sprænge Samarbejdet. De Byrder, som Udviklingen i Kraft af nye Synsmaader nu vilde føre med sig, maatte altsaa komme i enhver ny Sølov. Men ved Revisionen har ogsaa Sejlskibsfarten haft Lejlighed til at gøre sine Synspunkter gældende under Forarbejdet; og nu da Loven er traadt i Kraft, synes jeg, det er værd at lægge Mærke til, at Loven, saaledes som den blev i sin endelige Skikkelse, afviger maaske ikke saa lidt fra det Udkast, som Kommissionen fremlagde — en Sammenligning vil godtgøre, at Afgivelsen strækker sig over en Masse Enkeltheder — men at det er ganske givet, at Loven — hvad de Herrer sikkert vil erkende, naar de nærmere beskæftiger sig med den — er heldigere for Sønæringen, end Udkastet vilde have været, hvis det var blevet til Lov. Men den er ogsaa blevet heldigere paa en anden Maade. Det kan ses ved en Sammenligning med den norske og den svenske Lov. Vi Danske er undertiden lidt langsomme i Vendingen, og det kan sommetider være hensigtsmæssigt. Her fik vi Lejlighed til, forinden vi tog endelig Stilling, at se, hvad de vilde gøre baade i Norge og i Sverige. En Sammenligning med den norske og den svenske Lov vil vise, at der er en ret udpræget Fordel ved den danske; den stiller Sønæringen gunstigere, end de andre nordiske Love gør, bl. a. paa et saadant Punkt som det, at Staten her er traadt ind i højere Grad, end Tilfældet er i de andre Lande, overfor Spørgsmaalet om Hjælp til syge Søfolk, idet man her uden videre har udvidet alt, hvad der hedder Konssygelovgivning, til at omfatte Forholdene om Bord i Skibene. Det er i alt Fald gaet saaledes, at de Udgifter, den danske Stat vil faa paa disse Poster, vil være ganske væsentligt større, end de var under den gamle Lov. Deri er maaske nogen Trøst at hente for de Byrder, Loven paalægger Skibsarten. Alt ialt er de Forhold, der ved Loven skabes for Sønæringen, noget heldigere her i Landet set fra dens Synspunkt, end de tilsvarende Forhold er i vore Nabolande Sverige og Norge.

Forholdene for Sønæringen bedst i Danmark.

Formanden: Jeg har været med i Arbejdet paa Sølovens Revision, og jeg maa ligesom Kontorchef Krogh sige, at det har været et Arbejde, der har været meget betydeligt. Først skulde vi behandle Sagen herhjemme og dernæst komme sammen med Nordmændene, Svenskerne og Finnerne og sørge for at faa Reglerne i de nordiske Lande saa nogenlunde ensartede. Jeg har selvfølgelig paa mange vigtige Punkter stræbt hen imod at faa Bestemmelserne formet mere i Favn af Sejlskibsfarten, men det er desværre ikke altid lykkedes mig. Det har haft meget at sige, at Repræsentanterne for Norge, der jo er det af de nordiske Lande, der har den største Sejlskibsflaade, ikke altid var enige med mig. Dengang vi havde det Spørgsmaal til Behandling, havde vi herhjemme ret store Skibe, men mærkværdig nok kan Synsmaaderne være ret forskellige, naar det gælder om at give Bestemmelser Lovs Form. Men jeg kan sige, at vi er blevet støttet fra Statens Side; maaske har Kontorchef Krogh været en af de ivrige til at støtte os. Jeg har i alt Fald faaet den Fornemmelse, at da det, der var vedtaget af Kommissionen, kom til Behandling i Ministeriet, og derved ogsaa af Kontorchef Krogh, har man vist sig imødekommende overfor os paa flere Punkter, paa hvilke Nordmændene og Svenskerne ikke har opnaaet de tilsvarende Indrømmelser. Af de nordiske Nationer er vi vel nok den, der er sluppet bedst fra det. Derfor siger jeg de Herrer, som har haft Afgørelsen, Tak. Sagen har været vanskelig, og Meningerne har mange Gange været stærkt delte. I det, der foreligger som Resultat, er der flere Ting, som jeg er ked af er vedtaget, men det har ikke været muligt at faa det anderledes ført igennem.

Forrentningen af Sømænds opsparede Hyre.

Kaptajn Jens Kusk Jensen: Jeg skal ikke indlade mig paa nogen Kritik af Sømandsloven. Der er mange gode Ting i

den, blandt andet en Bestræbelse for at faa Søfolkene til at spare mere op af deres Hyre end de almindeligvis gør. Dertil sigter en Bestemmelse om, at den Hyre, som Sømændene ikke faar udbetalt, forrentes med en halv Procent pr. Maaned. Dette ser meget godt ud, men det viser sig i Praksis at medføre en umaadelig Masse Regnskab. Man kan blive paamønstreret en hvilken som helst Dag i Maaned; og naar Sømændene saa har tjent en Maanedes Hyre og ikke tager noget af den op, skal man have Rente af den Hyre, man har indestaaende; det bliver saa og saa mange Kroner og Øre. Een Mand kan blive paamønstreret en Dag, en anden Mand kan blive paamønstreret en anden Dag, og naar Føreren har en 10-20 Mand om Bord, kan man næsten ikke bestille andet end skrive Renter til for disse Folk. Jeg har hørt en sige, at det vilde være meget simplet, om vedkommende Sømænd den Dag, man blev afmønstreret, fik tillagt 1 eller 2 pCt. af det Beløb, man havde til Gode. Saa vilde Renteberegningen blive mindre indviklet. Jeg mener, at det maatte kunne ordnes simplet enten paa denne eller en anden Maade. Den nuværende Maade at beregne Rente paa, vil volde Rederne og Skibsførerne og Mandskabet umaadeligt Besvær. Den udvikler ganske vist Regnekunsten, men det er vel ikke Meningen med Bestemmelsen.

I Anledning af det i Beretningens sidste Afsnit om Mytteri paa »Centaurus« af Svendborg anførte, bemærkede

Sekretæren: Der foreligger en nylig indkommet Skrivelse fra Erhvervsministeriet om, at Ministeriet mener, at Rederiet ikke er pligtig at afholde de Udgifter, som er afkrævet det i Anledning af den paagældende Sag.

Mødet udsattes Kl. 1; det genoptoges Kl. 2.15.

Bestyrelsesvalg etc.

Den næste Sag paa Dagsordenen var:

Valg af 2 Medlemmer til Bestyrelsen i Stedet for Z. T. Jacobsen og Erik B. Kromann.

De to fratrædende Bestyrelsesmedlemmer genvalgte enstemmigt.

Den næste Sag paa Dagsordenen var:

Valg af to Revisorer for Aaret 1924.

De for 1923 valgte Revisorer R. P. Petersen og A. E. Rasmussen valgtes enstemmigt til Revisorer for 1924.

Næste Generalforsamling affoldes paa Thurø.

Den næste Sag paa Dagsordenen var:

Valg af Stedet for Afholdelse af Generalforsamlingen i Aaret 1925.

Formanden: Hvis de Herrer har noget at foreslaa, saa tager vi gerne mod et Forslag, men Bestyrelsen har ved et Bestyrelsesmøde vedtaget at foreslaa at vælge Nyborg, eventuelt Nyborg Strand, til Stedet for Generalforsamlingen næste Aar. Nyborg ligger jo bekvemt. Der er kommet et Brev fra Mægler Knakkegaard, hvori han takker for Meddelelsen om Generalforsamlingen, beklager, at han ikke kan være til Stede og beder os sørge for, at Generalforsamlingen næste Aar bliver afholdt i Jylland, om muligt i Nykøbing paa Mors.

Mægler Rasmussen, Thurø: Jeg tillader mig at foreslaa at vælge Thurø.

Formanden: Paa et af vore sidste Bestyrelsesmøder talte vi med Mægler R. S. Hansen om at vælge Thurø. Han har tidligere bragt det i Forslag, men han vilde af Helbredshensyn ikke foreslaa det denne Gang.

Mægler Rasmussen: Jeg tager mit Forslag tilbage.

Forretningsfører Holm, Marstal: De fleste af de Medlemmer, der deltager i Generalforsamlingerne, er fra Marstal eller Svendborg. Jeg mener derfor, det er heldigst at vælge et for de to Kredsafdelinger centralt beliggende Sted, saaledes som Nyborg. Nykøbing er for langt borte. Skal Generalforsamlingen afholdes dér, vil det afholde adskillige fra at komme til Stede.

Formanden: Det har ogsaa været Bestyrelsens Tanke.

Sekretæren: Det har været Tradition, saalænge Dansk Sejlskibsrederi-Forening har eksisteret, at man afholdt Generalforsamlingen paa forskellige Steder rundt om i Danmark. Som Følge af denne Tradition kan Bestyrelsen ikke stadigvæk foreslaa Generalforsamlingen afholdt af samme Steder.

Kaptajn Petersen, Thurø: Efter hvad Mægler Rasmussen siger, har Generalforsamlingen aldrig været afholdt paa Thurø, saa jeg kan ikke se, hvorfor den ikke skulde kunne holdes dér. Jeg stiller Forslag om, at Generalforsamlingen næste Aar afholdes paa Thurø.

Næstformanden, Skibsreder Erik Kromann, Marstal: Med Hensyn til Valget af Stedet for Generalforsamlingen, ønsker jeg kun at oplyse, at vi har drøftet det Spørgsmaal ret udførligt paa sidste Bestyrelsesmøde. Der var Tale om Thurø, men efter Henstilling fra R. S. Hansen blev Thurø udskudt fra Bestyrelsens Side. Der var ogsaa Tale om Troense som et ret centralt beliggende Sted; det blev ogsaa udskudt, og

saa blev Bestyrelsen enig om at foreslaa Nyborg. Det er kun et Forslag, som Generalforsamlingen kan vedtage eller forkaste. Bestyrelsen har intet særligt Ønske med Hensyn til Valget af Stedet, hvilket med al Tydelighed fremgaar af, at vi selv har drøftet Muligheden af at foreslaa Thurø eller Troense. Bestyrelsen er villig til at tage sit Forslag om Nyborg tilbage, hvis der er overvejende Ønske om at vælge et andet Sted.

Formanden: Bestyrelsen har intet som helst imod, at vi til næste Aar samles i Thurø. Vor Stilling er kun bestemt af Mægler R. S. Hansens Ønske om at vente, at se Tiden an et Aar eller to. Bestyrelsens Medlemmer vil ikke deltage i nogen Afstemning om Valg af Stedet.

Ved en derpaa foretagen Afstemning afgaves der 13 Stemmer for Thurø, 10 for Nyborg.

Thurø var saaledes vedtaget som Stedet for Generalforsamlingen 1925.

Dansk Søfarts Tidende.

Den næste Sag paa Dagsordenen var:

Forslag af Bestyrelsen til Ændring af Lovene.

Sekretæren: Efter at der nu er truffet en ny Ordning med Hensyn til Udgivelsen af *Dansk Søfarts Tidende*, foreslaar Bestyrelsen at ændre § 12 saaledes, at første Stykke kommer til at lyde: »Dansk Søfarts Tidende tilstilles gratis samtlige Medlemmer«, og at andet Stykke udgaar.

Forslaget vedtoges enstemmigt. (Fortsættes i næste Nr.)

REDNINGSKONFERENCE I LONDON

Den 4. Marts i Aar fejrede »The National Life Boat Institution« sit 100 Aars Jubilæum med store Festligheder, og i Fortsættelse heraf affholdtes nu i London en »International Life Boat Conference and Pageant« i Dagene fra 30. Juni til 3. Juli. Danmark repræsenteredes af Departementschef *Saxild*, Norge ved Ingeniør *Ottar Vogt*, Kaptajn *Klaus Reimers* og *Albert Isakson*, Sverige ved *Isberg*, *Lithander* og Kaptajn *Stenburg*. Forøvrigt er Amerika, Holland, Frankrig, Spanien og Japan repræsenteret, og Englænderne har gjort alt klart til en betydningsfuld Konference og mindre rigtige Festligheder.

Paa Udstillingen i Wembley er udstillet en Redningsbaad, en svær Motorbaad, som viser, hvor langt Udviklingen er kommet ogsaa paa dette Omraade.

Der er kommet en hel Eskadre Redningsbaade op til Victoria Embankment. Den 30. Juni kom Baadene sejlene op til Fortøjningspladsen, hvor de blev beset og beundret af en talrig Skare med de Kongelige og Parlamentets Medlemmer i Spidsen. I Eskadren deltog en ny, 60 Fod lang engelsk Motorredningsbaad, der senere skal stationeres i Teemouth — Magen til den, som er udstillet paa Wembley; det er de kraftigste Motorredningsbaade i Verden; endvidere den hollandske Motorredningsbaad »Brandaris«. Det Syd-Hollandske Redningsselskab møder med en Dampredningsbaad, »Prins der Nederlanden«, der er stationeret ved Hook of Holland. Frankrig sender en twin-screw Motorbaad fra Calais, Sverige en Sejl-Redningsbaad — der dog er udstyret med Hjælpe-motor; den er 62 Fod lang og bliver det største Fartøj i Redningsflaaden.

Danmark har sendt en Motorredningsbaad. Baadene inspiceredes af Admiral *Sturdee*, Sejrherren fra Falklands Øerne, og den 2. Juli foretoges en Eskadresejlsads til Fulham, i hvilken Konferencens Deltagere var med, og den 3. Juli afsejlede Redningsbaadene atter til deres Hjemsteder.

Det britiske Livredningsselskab.

Blandt de mange smaa Pavilloner paa Wembley-Udstillingen er »The Royal National Life-Boat Institution« en af de mest besøgte. Den største Seværdighed i Pavillonen er en moderne Motor-Redningsbaad af den Type, det britiske Livredningsselskab, eftersom det har Raad dertil, anskaffer som Erstatning for ældre Typer. Baaden koster 10,000 Pd. Sterling. England har ialt

243 Redningsbaade, blandt hvilke Selskabet ejer 57 Motorbaade. »Selskabet hverken faar eller søger Statsunderstøttelse,« hedder det stolt paa en Vægtavle i Pavillonen. Hele Virksomheden, der i Aar fejrer 100 Aars Jubilæum, er opbygget ved privat Indsamling, og Udviklingen illustreres ved Modeller af Selskabets første Redningsbaade, der kostede 150 Pd. Sterling. Der skal aarlig indsamles 250,000 Pd. Sterling for at holde Virksomheden, der i de forløbne hundrede Aar har reddet over 59,000 Menneskeliv, gaaende.

Et internationalt Livredningsforbund.

Paa Redningskonferencen blev der af den japanske Delegerede, Grev *Kozo Yoshii*, Formand for Japans Livredningsselskab, fremsat et Forslag til Resolution angaaende Redningsvæsenet, som modtoges med stærkt Bifald af Konferencen.

I Forslaget udtales Ønske om, at der indenfor alle søfarende Nationer skabes Organisationer til Redning af Skibbrudne, at der til Udvikling og Forbedring af de eksisterende Midler og Metoder til Livredning dannes et internationalt Forbund efter Røde Kors Selskabets Mønster med alle Livredningsselskaber i de forskellige Lande som Medlemmer, samt at Konferencens Resolutioner sendes til Folkeforbundet i Genève, til de forskellige Regeringer, til Folkeforbundsforeningerne og til Presseorganisationerne i de forskellige Lande.

Olie som Bølgedæmper.

Paa Konferencen holdt Inspektøren for Redningsvæsenet i England, Kaptajn *Rowley*, et Foredrag om Værdien af tunge Olier til Dæmpning af Søgang, og udtalte herunder, at man allerede i Oldtiden vidste, at Olie kunde dæmpe Bølgenes Rasen, Redningsvæsenet har samlet en Del Erfaringer, gjorde paa dette Omraade, og Kaptajn *Rowley* sammenfattede disse saaledes, at det var utvivlsomt, at Olie under visse Forhold udøvede en stærkt dæmpende Virkning paa Bølgerne, medens det at gyde Olie paa Bølgerne under andre Omstændigheder førte Faren for Redningsbaaden. De Forsøg, Redningsbaaden havde foretaget, viste, at i Brænding af moderat Styrke var Oliens Virkning velgørende, hvilket derimod ikke er Tilfældet i voldsom Brænding. Paa Brænding, der skyldes »svær Grundsø« har Olie kun ringe Virkning, medens Virkningen, hvor Brændingen skyldes Vinden, er god.

Redningsvæsenets Baade er udrustede med Oliebeholdere indeholdende Fiskeolie, og Forsøg har vist, at det er Oliesyren i Fiskeolien og ikke selve Olien, der virker dæmpende paa Bølgerne. Tilsætning af lidt Kulbrinte eller Alkohol er heldig, da Oliesyren derved forhindres i at størke ved en Temperatur af 4 Grader Celsius. Det er af største Betydning, at Olien spredes hurtigt, saaledes at den danner et Oliebelte omkring Fartøjet. Det vilde være heldigt, at de forskellige Redningsselskaber samlede alle Erfaringer angaaende Anvendelsen af Olie som Bølgedæmper.

NYT DAMPSKIBSSELSKAB

Der er nylig stiftet et nyt Dampskibsselskab, »Normannia«, med en fuldt indbetalt Aktiekapital paa 850,000 Kr. Dets Flaade bestaar af to Skibe paa godt 7,000 Tons hver. Reder er Firmaet *A. N. Hansen & Co.*, hvis Ledere, Grossererne *Allan B. Hansen* og *A. N. Hansen*, er Selskabets Direktører. I Bestyrelsen sidder Skibsreder *Sass*, Grosserer *A. N. Hansen* og Overretssagførerne *Kemp* og *Aage Reventlow*.

Selskabet har yderligere i New York erhvervet Damperne »Dochra«, 2,755 Netto, bygget 1906 i Newcastle og »Suruga«, 2714 Netto, bygget 1908 i Dumbar-ton.

DET DANSKE REDNINGSVÆSENS VIRKSOMHED

Marineministeriet har udarbejdet en Beretning om Redningsvæsenets Virksomhed i Aaret til 31. Marts 1923. Af Beretningen fremgaar, at der fandtes 63 Redningsstationer samt et enkelt Sted Raket-Redningsmateriel. Redningsbaadenes Antal er 53, hvoraf paa Jyllandskysten 41. Motor-Redningsbaadenes Antal er for Tiden 11, af hvilke 1 Baad er anbragt ved Skaagens Havn, 1 ved Esbjerg og de andre ved Klitmøller-Nørre-Vorupør, Hals, Grenaa Havn, Østerby, Vesterø, Anholt, Klintholm Havn og Rønne.

I Finansaaret er der af Statskassen til Redningsvæsenet anvendt et Beløb af ialt 708,776 Kr. Den største Part til Vederlag til Formænd og Mandskaber samt til Vagthold; der er bygget en 9.5 Meter Redningsbaad samt opført 2 Alarmeringshuse paa Bornholm.

Fra 1852 til Dato har Redningsvæsenet reddet ved Raketapparatet 3,702 Personer, ved Redningsbaad 6,544 og ved begge i Forening 83, ialt 10,329 Personer. I sidste Virksomhedsaar reddedes 37 Personer.

NORGES HØJESTERET TILKENDER ET RUDKØBING REDERI ERSTATNING

Skonnerten »I. M. Nielsen« af Rudkøbing blev i December 1920 bortfragtet til Brødr. Bugge i Tønsberg for en Ladning Kul fra Dysart til Tønsberg. Befragterne havde Ret til Annulering til 9. December, dersom Licens for Lasten ikke forelaa til den Tid. Senere blev Lastestedet forandret til Methil og Fristen forlænget til 16. December.

Firmaet Bugge fik ingen Underretning om Licens og annullerede Certepartiet ved Telegram af 16. Decbr., Kl. 5 Eftermiddag. Samme Aften fik Afskibernes Agent i Kristiania, Firmaet Rør Besked om at Licens fore-

laa og telegraferede om Aftenen Kl. 10.20 til Bugge i Tønsberg. Dette Firma modtog Telegrammet næste Morgen, men fastholdt Annuleringen overfor Rederiet.

Skonnertens Rederi stævnedes Firmaet Bugge til at betale dette Tab med 4652 Kr. med Renter og Omkostninger. Tønsberg Søret frifrandt i September 1921 Firmaet Bugge, men en Dommer voterede for Erstatning til Rederiet, og dette appellerede derefter til Højesteret.

Den norske Højesteret har nu afsagt Dom. »I. M. Nielsen«s Rederi tilkendtes de paastaaede 4652 Kr. med Renter samt 1,000 Kr. i Sagsomkostninger.

ET STATSUNDERSTØTTET SKIBSFARTSELSKAB I LÜBECK

Det meddeles, at Senatet i Lübeck paatænker at vedtage en Lov om Tilstaaelse af et Laan paa 450,000 Mark til det nye Skibsfartsselskab »Aktieselskabet Lübeck Linjen«. Dette Selskab skal i første Række fremme Skibsfarten paa Lübeck, der i de sidste Aar ikke har udviklet sig i Overensstemmelse med Havnens Interesser. Den skal navnlig besejle saadanne Østersøhavne, med hvilke der i Øjeblikket ikke er tilfredsstillende Forbindelse. Da det fra privat Side for Tiden er umuligt at skaffe Penge til Oprettelse af et nyt Selskab, har det nye Selskabs Stiftere henvendt sig til Lübecks Finansstyrelse for at faa et Laan paa 300,000 Guldmark, der skal forhøjes til 450,000 Mark, saafremt Selskabets egen Aktiekapital paa 150,000 Guldmark forøges til 225,000 Guldmark. Senatet er villigt til at yde Laanet paa 10-15 Aar, hvis Staten kan skaffe Beløbet som Laan. Det maa imidlertid gennem Sel-

skabets Statutter garanteres, at Selskabets Sæde altid vil være i Lübeck, og at Senatet faar en vis Indflydelse hos Selskabet. Indtil 1927 skal Laanet tage Del i Fortjeneste og Tab, ligesom Aktiekapitalen, men fra 1927 skal det kun deltage i Fortjenesten, og en Rente af mindst 5 pCt. skal betales.

Dette nye Forslag betyder en stor Afvigelse fra tysk Skik og Brug, og de andre Skibsfartskredse i Lübeck vil næppe være glade ved at faa en statsunderstøttet Konkurrent.

Senatet har ligeledes foreslaet at bevilge 50,000 Guldmark til økonomisk Propaganda for Lübeck. Dette Forslag er det første Resultat af de interesserede Kredses Bestræbelser for at faa Statshjælp til Imødegaaelse af den Propaganda, der gøres af andre nordlige Havne.

STEMPELAFGIFTEN — KURSEN PAA FREMMEDE PENGE I JULI KVARTAL

Skattedepartementet offentliggør følgende Bekendtgørelse angaaende de Kurser paa forskellige udenlandske Pengesorter, som i Juli Kvartal 1924 vil være at benytte ved Omsætningen til dansk Mønt til Brug ved Stempelberegningen i visse Tilfælde.

Ved Beregningen af Stempelafgiften for Dokumenter oprettede i Udlandet og lydende paa fremmed Mønt, bliver efternævnte udenlandske Pengesorter i indeværende Juli Kvartal at regne lig med de nedennævnte ved hver Mønt-Enhed angivne Beløb i dansk Mønt:

1 £	27 Kr. 50 Øre
1 Dollar	6 - 38 -
1 Franc (Frankrig)	0 - 33 -
1 Franc (Schweiz)	1 - 13 -
1 hollandsk Gylden	2 - 40 -

EN FRIHAVN I LÜBECK

Myndighederne i Lübeck har ved Forhandlinger med det tyske Finansministerium faaet Koncession paa Oprettelsen af en Frihavn, og det er paatænkt hertil at benytte Vorwerker Industrihavn. Indtil de fornødne

Kraner og Jernbanespor etc. er klare til Brug i Vorwerker Havnen, vil man afspærre en Del af den indre Havn og benytte den afspærrede Del som Frihavn.

„ISBJØRN“ FAAR BJERGELØN

Erhvervsministeriet meddeler:

Ved Voldgiftskendelse er der tilkendt Ministeriet for Industri, Handel og Søfart et Beløb af ialt 67,000 danske Kroner i Bjergeløn for Bjergning af de tre svenske Dampere »Ludvig Peyron«, »Start« og »Emil R. Bommann«.

Bjergningen foretoges i Marts Maaned af Isbryderen »Isbjørn« og fandt Sted ved Falsterbo Rev, hvor de nævnte tre Dampere sad fast i Isen tæt under Revet.

Fordelingen af Bjergelønnen sker i Overensstemmelse med Sølovens Regler. Det vil sige, at Rederen (Ministeriet) faar ca. 45,000 Kr., medens Resten, ca. 22,000 Kr., fordeles lige mellem Skipperen, Kaptajn Grue, og Mandskabet. Dettets Part fordeles i Forhold til enhvers Løn.

S T O R T O G S M A A T

Prøvetur med en amerikansk Motor-Yacht.

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeris Værft paa Refshaleen foretoges i Fredags en vellykket Prøvetur med en Dieselmotor-Yacht til Mr. Fred. W. Vanderbilt, New York.

Yachten er bygget til British Lloyd's højeste Klasse af Staal og har følgende Hoveddimensioner:
158'-6" × 26'-0" × 15'-6".

Maskineriet bestaar af 2 Hoveddieselmotorer, der ialt kan udvikle 1400 IHK. og give Baaden en Fart af over 16 miles, samt 2 Stk. 35 K.W.'s Dieselgeneratorer.

Yachten er overordentlig praktisk og smukt indrettet til Sejlads i alle Farvande, den skal saaledes ved egen Kraft i Løbet af faa Dage gaa over Atlanterhavet.

Skibet er udelukkende bygget som Motoryacht uden Sejlføring og har store Saloner i Dækshuset og Kahytter for Gæster og Reder under Dækket, samt er i alle Henseender udstyret svarende til amerikansk Yacht-Praksis.

Motoryachten er konstrueret efter Tegning fra Firmaet Cox & Stevens i New York, og den ene af dette Firmas Indehavere, Mr. Dan. Cox, der skal overtage Yachten, er for Tiden her i Byen paa Mr. Vanderbilts Vegne.

Bortsprængt Vrag.

Vraget af Motortjalk »Romsø«, som ligger sunket syd for Drogden, er nedsprængt til en mindste Vanddybde af ca. 9 m. Afmærkningen er inddraget.

NY TYSK DAMPSKIBSLINJE PAA LEVANTEN

I Slutningen af indeværende Maaned aabner det store Hamburg-Rederi G. J. H. Siemers & Co. en ny Dampskibslinje paa Levanten med Afgang af Skib fra Hamburg hver 14. Dag.

Firmaet Carl Bock & Co., Hamburg, bliver Mægler for den nye Linje.

Drivende Mine observeret.

Ministeriet for Industri, Handel og Søfart har under 7. ds. tilstillet Dansk Sejlskibsrederi-Forening følgende Meddelelse: Russisk Damp »Kamo« rapporterer over Blaavand Radio: Drivende Mine passeret den 6. d. M. Kl. 6⁰⁰ Em. (G.M.T.) paa 56° 55' N. Brd., 7° 30' Ø. Lgd.

P O S I T I O N S L I S T E P R. 14. J U L I 1924

MEDDELT AF »DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Aalborg*, Egeholm, ank. Danzig 6.7.
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i København-Aalborg Ruten.
s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i København-Aarhus Ruten.
m.s. *Afrika*, Schmith, afg. Banjoewangi 4.7. til Alexandria via Suez Kanal.
s.s. *Aggersund*, Petersen, ank. London 9.7.
s.s. *Agnete Mærsk*, Rasmussen, pass. Oran 9.7. paa Rejse til Alexandria.
s.s. *Aladdin*, Nielsen, ank. Liverpool 11.7.
s.s. *Alexandra*, Holst, i Dok i Frederikshavn siden 20.6.
s.s. *Alf*, Thorkildsen, ank. Hull 5.7.
s.s. *Alfa*, pass. Holtenau 14.7.
s.s. *Alfred Hage*, ank. Marseilles 6.7.
s.s. *Algarve*, Sundvig, ank. Oporto 12.7.
s.s. *Allsund*, Nielsen, ank. Vajja 12.7.
s.s. *Amalienborg*, Sørensen, ank. Salonica 4.7.
s.s. *Angelica Mærsk*, Rast, ank. Svendborg 9.7.
s.s. *Anine*, Risøe, pass. Brunsbüttle 12.7. p. R. t. St. Nazaire.
m.s. *Annam*, Rasmussen, ank. Kobe 14.7.
s.s. *Anneberg*, Korff, afg. Kemi 9.7. til London.
s.s. *Arabien*, Harder, afg. Port Kembla 30.6. til Yokohama.
m.s. *Argentina*, Wenk, afg. forv. København 16.7. til Wales.
m.s. *Arizona*, Sonne, ank. Buenos Aires 6.7.
s.s. *Arkansas*, Snedker, afg. Montreal 12.7. til København.
s.s. *Arnold Mærsk*, Nielsen, ank. Bremerhafen 14.7.
m.s. *Asia*, Dahl, afg. Hamburg 13.7. til Antwerp.
s.s. *Atlanterhavet*, afg. Cardiff 4.7. til St. Vincent.
s.s. *Atlantic*, Lund, pass. Ceylon 8.7. p. R. t. Belanan.
m.s. *Australien*, Møller, pass. Perim 10.7. p. R. t. Singapore.
s.s. *Avance*, Hansen, ank. Raumo 11.7.
m.s. *Avant*, Sørensen, ank. Antwerpen 8.7.
s.s. *Æxel*, Magleby, ank. Kotka 13.7.

B

s.s. *Baldur*, Dam, i Kbhvn.-Bogense-Vejle Ruten.
s.s. *Beira*, Kjær, afg. Antwerpen 12.7. til København.
s.s. *Belgien*, Hansen, ank. Sunderland 11.7.
s.s. *Bellona*, Thrane, afg. Leith 15.7. til København.
s.s. *Benedikt*, Vilso, i Kbhvn.-Samsø-Ødense Ruten.
s.s. *Bergenhus*, Andresen, afg. forv. Kbhvn. 17.7. til Vestnorge.
s.s. *Berlin*, Winding, afg. Trangsund 12.7. til London.
s.s. *Bertha*, J. Jørgensen, ank. Morlaix, 11.7.
s.s. *Betty Mærsk*, Thun, afg. Baltimore 10.7. til Macoris.
s.s. *Birgit*, Clausen, pass. Kielerkanalen 14.7. p. Rt. t. Ghent.

Skonnert sunket i Bøgestrømmen.

Marineministeriet meddeler: En Skonnert er sunket i Bøgestrømmen paa Sydsiden af Farvandet mellem de to hvide Halmprikker »Sandhage V«. Skonnerten, der ligger med Dækket i Vandet, vil, hvis den frembyder Fare for Sejladsen, blive afmærket med en hvid Lanterne.

Nedsættelse af Havnetaksterne.

I Korsør Byraads Møde i Torsdags besluttede man iflg. Kors. Av. at søge Ministeriet om Tilladelse til, at Havne- og Brotaksterne nedsættes til Halvdelen for Gods paa gennemgaende Fragtbrev, som passerer mere end 2 Havne.

Havneudvalgene i Svendborg, Nakskov, Rudkøbing og Korsør er enedes herom, og Nedsættelsen er tiltraadt af Sammenslutningen af danske Havne.

Hvalfangsten ved Afrika.

Fra Hvalfanger-Selskabet Afrikas Station i Walfish Bay, hvor Produktionen efter en Maaned Fangst den 1. Juli udgjorde 1,500 Fade Olie, er der indløbet Melding om, at der i den første Uge af Juli blev produceret yderligere 500 Fade, saaledes at Stationen den 8. Juli laa inde med 2,000 Fade Olie og 1,500 Sække Guano.

Tønsberg Hvalfangeri har iflg. N. H. & S. T. købt den engelske Undervandsbaadsjager »Humpback«, der ligger i Southampton og vil blive slæbt til Tønsberg.

S L Æ P E B A A T

En sjøgaaende slæpebaat paa min. 250 I.H.K., dypgaaende 10-12 fot, ønskes købt. Baaten maa være bygd for isbrytning. Offerter med specifikation prisforlangende sendes under mærke:

»Sjøgaaende Slæpebaat 9514« til

Høydahl Ohmes Annonce-Expedition, Kristiania.

s.s. *Birte*, Christensen, ank. Trangsund 11.7.
s.s. *Bjarke*, Poulsen, ank. Riga 6.7.
s.s. *Bodil*, ank. Casablanca 11.7.
s.s. *Bogø*, Rasmussen, ank. Manchester 4.7.
s.s. *Bolivia*, Beldring, afg. Proboling 3.7. til Moji.
s.s. *Bornholm*, Hansen, afg. New York 12.7.
s.s. *Bothal*, Hansen, afg. København 14.7. til Brahestad.
s.s. *Botnia*, Lydersen, afg. Reykjavik 16.7. til København via Thorshavn og Leith.
s.s. *Bottenhavet*, Duysen, afg. Riga 12.7. til Kbhvn.s Yderred.
s.s. *Brattingsborg*, Christensen, afg. Portland 10.7.
s.s. *Bretagne*, Hartmann, ank. Hamborg 11.7.
s.s. *Brelland*, Larsen, ank. København 23.6.
s.s. *Britta*, ank. Aabo 14.7.
s.s. *Brynhild*, Huus, afg. Rouen 11.7. til Grangemouth.
s.s. *Børglum*, Møllerup, ank. Birkenhead 11.7.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Roholm, i København-Aalborg Ruten.
m.s. *California*, Pedersen, ank. Stavanger 11.7.
s.s. *Carmen*, afg. Immingham, 14.7. til København.
s.s. *Charkow*, Petersen, afg. forv. Libau 16.7. til London.
m.s. *Chastine Mærsk*, Lundgreen, afg. Obbola 10.7. til Baltimore, pass. Skagen 14.7.
m.s. *Chile*, Tillish, ank. Suez 13.7.
s.s. *Chr. I. Kampmann*, ank. Raumeo 28.6.
s.s. *Christiansborg*, Lund, ank. København 9.7.
s.s. *Cimbria*, Svan, i København-Randers Ruten.
s.s. *Cito*, B. Jensen, pass. Kielerkanal 12.7. p. R. t. Havre.
s.s. *Clara*, Jacobsen, afg. Granton 12.7. til Aarhus.
s.s. *Copenhagen*, Schrøder, afg. Holtenau 12.7. til Dunkirk.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Poulsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
s.s. *Dagmar* (J. Lauritzen), pass. Portland 8.7. paa Rejse til Barcelona.
s.s. *Danebrog*, Andresen, ank. Terneuzen 9.7.
s.s. *Danefelt*, Simonsen, pass. Holtenau 13.7. p. R. t. Calais.
m.s. *Danefolk*, Møller, ank. Hamburg 28.6.
s.s. *Danefærd*, Grøndal, afg. Marseilles 5.7. til Kolding.
s.s. *Daneholm*, Petersen, ank. Archangel 5.7.
m.s. *Danekonge*, Petersen, afg. Aalborg 13.7. til Ivigtut.
s.s. *Danelag*, Stage, ank. København 8.7.
s.s. *Danemark*, Hausgaard, ank. København 13.7.
s.s. *Danery*, Voss, ank. København 6.7.
s.s. *Dania*, Bencke, afg. Baltimore 11.7. til New York.

s.s. *Dansborg*, Mathiasen, pass. Gibraltar 12.7.
 s.s. *Delaware*, Folkenberg, afg. København 8.7. til Montreal.
 s.s. *Diana*, Tramp, afg. Kbhvn. 17.7. til Newcastle via Aalborg.
 s.s. *Dorrit*, pass. Brunsbüttel 10.7. paa Rejse til Melilla.
 s.s. *Douro*, Jørgensen, ank. København 14.7.
 s.s. *Dronning Maud*, Hansen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 m.s. *Drogden*, Hansen, ank. Svendborg 12.7.
 s.s. *Danevirke*, Jørgensen, ank. Santos 10.7.
 s.s. *Dublin*, Krogh, ank. Kiel 6.7.

E

s.s. *E. M. Dalgas*, ank. W. Hartlepool 6.7.
 s.s. *Ebba*, afg. Gandia 5.7. til Liverpool.
 s.s. *Ebro*, Rosenhøj, ank. København 14.7.
 s.s. *Egholm*, afg. Oran 13.7. til Algier.
 s.s. *Eleonora Mærsk*, Mortensen, afg. Kbh. 12.7. til Leningrad.
 s.s. *Elie*, Duhn, ank. Ghent 12.7.
 s.s. *Elisabeth*, N. Jepsen, ank. Immingham 14.7.
 s.s. *Ella*, Hansen, i Hamburg-Aalborg Ruten.
 s.s. *Ellensborg*, Andersen, pass. København 14.7.
 s.s. *Elsborg*, Palm, afg. København 10.7.
 s.s. *Emilie Mærsk*, Andersen, afg. Murmausk 12.7. t. Archangel.
 m.s. *Emma Mærsk*, Mærsk-Møller, pass. Cape Horn 29.6. paa Rejse til Cape Town.
 s.s. *England*, Petersen, ank. Archangel 10.7.
 s.s. *Erik*, Christensen, ank. København 12.7.
 s.s. *Erik Boye*, ank. Frederikshavn 6.7.
 s.s. *Erle*, Arentz, afg. Suez 11.7. til Colombo.
 s.s. *Esbern Snare*, Dreyer, i Hamburg-Kolding-Vejle Ruten.
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Hamburg-Aarhus Ruten.
 s.s. *Ester*, pass. Frederikshavn 13.7. p. R. t. Manchester.
 s.s. *Esther Maria*, Bang, ank. London 7.7.
 s.s. *Estland*, Sørensen, ank. Burntisland 13.7.
 s.s. *Estonia*, Christensen, afg. Portland (Engl.) 13.7. t. New York.
 s.s. *Expres*, Hansen, afg. Odense 14.7. til København.

F

s.s. *Falken*, Pedersen, i Ruten Kbhvn.-fynske m. fl. Pladser.
 m.s. *Falstria*, Sørensen, pass. Perim 12.7. paa Rejse til London via Suez Kanal.
 s.s. *Fanø*, Michelsen, afg. Hull 10.7. til Leningrad.
 s.s. *Ficaria*, Rindby, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Fionia*, Petersen, i København-Nakskov og Københavnmariagerfjord Ruterne.
 m.s. *Fionia*, Skjoldam, ank. Nørresundby 11.7.
 s.s. *Flora*, Jørgensen, afg. Newcastle 15.7. til Frederikshavn.
 s.s. *Florida*, Holm, afg. Cardiff 26.6. til La Plata.
 s.s. *Flynderborg*, Lund, ank. Haukipudas 9.7.
 s.s. *Fredensborg*, Jensen, afg. Fowey 25.6.
 s.s. *Fredensbro*, Olsen, ank. Veitsiluoto 9.7.
 s.s. *Frederik VIII*, Mechlenburg, afg. New York 8.7.
 s.s. *Frederiksborg*, Larsen, ank. Sagua 6.7.
 s.s. *Frejr*, Jensen, oplagt i Esbjerg siden 1.7.
 s.s. *Frieda*, Vestergaard, afg. Velzen 10.7. til Björkö.
 s.s. *Frigga*, Andersen, i Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Frode*, Hjorth, afg. Norfolk 1.7. til Aarhus.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, afg. København 12.7. til Danzig.
 s.s. *Gautatyr*, Nielsen, ank. Kotka 4.7.
 s.s. *Gerda*, pass. Brunsbüttel 13.7. paa Rejse til London.
 s.s. *Geysir*, Olsen, afg. Haugesund 10.7. til Island.
 s.s. *Gorm*, Christensen, ank. København 11.7.
 s.s. *Grønland*, Kruse, ank. Leningrad 9.7.
 s.s. *Grønsund*, Nielsen, ank. Vilajski 13.7.
 s.s. *Gudrun Mærsk*, Nielsen, ank. Antofagasta 8.7.
 s.s. *Gunver*, pass. Ushant 12.7. paa Rejse til Hamborg.

H

s.s. *H. Pontoppidan*, ank. Brahestad 26.6.
 s.s. *Haderslev*, Knudsen, ank. Genua 6.7.
 s.s. *Hadsund*, Hansen, ank. Flensborg 12.7.
 s.s. *Halfdan*, Ørbech, afg. Reval 12.7. til Riga.
 s.s. *Halland*, Christiansen, ank. London 5.7.
 s.s. *Hammershus*, Hveissel, ank. Santos 7.7.
 s.s. *Hans Broge*, S. M. Christensen, ank. København 11.7.
 s.s. *Hans Mærsk*, Petersen, pass. Mallinhead 13.7. paa Rejse til Murmansk.
 s.s. *Hans Tausen*, Hansen, ank. London 13.7.
 s.s. *Harald*, Petersen, ank. Esbjerg 12.7.
 s.s. *Harriet*, ank. Gandia 14.7.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, afg. Newcastle 15.7. til København.
 s.s. *Hekla*, Kronika, pass. Kielerkanalen 12.7. p. R. t. London.
 s.s. *Helene*, afg. Raumo 9.7. til Thames.
 s.s. *Helga*, afg. Bandholm 12.7. til Pernau.
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, ank. København 1.7.
 s.s. *Hengest*, Jensen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Henry Tegner*, A. H. Nielsen, afg. Ræfsø 9.7. til Dieppe.
 s.s. *Hermod*, Clausen, afg. Kirkenes 12.7.
 s.s. *Hertha Mærsk*, Møller, afg. Dakar 3.7. til Antwerpen.
 s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Frederikshavn 12.7. til Libau.
 s.s. *Hjelm*, Falk, i Dok i Helsingør 14.7.
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, pass. Skagen 14.7. p. R. t. Kbhvn.
 s.s. *Holland*, Jørgensen, ank. Wiborg 8.7.
 s.s. *Hroar*, Gothardt, afg. København 17.7. til Hull.
 s.s. *Hugo*, Thorkelin, ank. Antwerp 4.7.
 s.s. *Hulda Mærsk*, Barentzen, pass. Dungeness 12.7. paa Rejse til Cardiff.

I

s.s. *I. D. S. Adolph*, ank. Grangemouth 27.6.
 m.s. *Indien*, Jacobsen, afg. Moji 9.7. til Porttowsend.
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Strömfiors 10.7.
 s.s. *Inge Mærsk*, Hansen, afg. Archangel 3.7. til Belfast, pass. Lødingen 8.7.
 s.s. *Inger*, pass. Holtenau 15.7. paa Rejse til Bristol.
 s.s. *Irene Maria*, Clausen, ank. Yxpila 6.7.
 s.s. *Island*, Frandsen, afg. København 18.7. via Leith og Thors-havn til Island.
 s.s. *Ivar*, Nielsen, afg. forv. Kbhvn. 17.7. til Brevik.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Schjønning, afg. Danzig 12.7. til London.
 s.s. *J. C. la Cour*, Madsen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jakob Mærsk*, Hansen, ank. Archangel 13.7.
 s.s. *Jan*, Kurtzhals, ank. Kotka 10.7.
 m.s. *Java*, Knudsen, ank. Göteborg 12.7.
 s.s. *Jelling*, Andersen, ank. Livorno 6.7.
 s.s. *Jenny*, afg. Cardiff 12.7. til San Pedro Port.
 s.s. *Jessie Mærsk*, Høgstedt, afg. Bremen 12.7. til Murmansk.
 s.s. *Johanne*, pass. Lydd 14.7. paa Rejse til Ceuta.
 s.s. *Jolantha*, Strufve, ank. Stettin 13.7.
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, afg. Huelva 11.7.
 s.s. *Josey*, Nielsen, ank. Cienfuegos 28.6.
 s.s. *Jungshoved*, Horn, ank. København 27.6.
 m.s. *Jutlandia*, Kolls, ank. Nakskov 23.6.
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, afg. Trapani 9.7.

K

s.s. *Kai*, Friis, ank. Antwerp 12.7.
 s.s. *Karla*, pass. Gibraltar 14.7.
 s.s. *Karen*, N. Th. Brinck, ank. Riga 14.7.
 s.s. *Kasan*, Sørensen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Katholm*, Petersen, afg. forv. Stettin 14.7. til Vestengland via København.
 s.s. *Kejserinde Dagmar*, H. C. Uldall, afg. Svendborg 11.7. til Hungerburg.
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, afg. Norfolk 8.7. til Rotterdam.
 s.s. *Kina*, Nielsen, afg. Norfolk 10.7. til Dakar.
 s.s. *Kirsten Mærsk*, Andersen, afg. Liverpool 8.7. t. Murmansk.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, i Kbhvn.-Aarhus Rut.
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, ank. Abo 12.7.
 s.s. *Knud*, Clemmensen, ank. Storfors 6.7.
 s.s. *Koldinghus*, Madsen, i København-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Gjerløff, i København-Christiania Ruten.
 s.s. *Kronborg*, Lund, ank. Grangemouth 13.7.
 s.s. *Kronprins Frederik*, Hejlsø, afg. La Rochelle 12.7. t. Blyth.
 s.s. *Kurland*, Berndsén, afg. W. Hartlepool 8.7.
 m.s. *København*, Mortensen, ank. Frederikshavn 3.7.

L

s.s. *Laura Mærsk*, Stabenow, ank. Amsterdam 10.7.
 m.s. *Leise Mærsk*, Hounmann, ank. La Plata 10.7.
 s.s. *Lexa Mærsk*, Barentzen, afg. Sønderborg 10.7. til Leningrad.
 s.s. *Lifland*, Haure-Petersen, ank. Ayr 12.7.
 s.s. *Lilleborg*, Larsen, ank. W. Hartlepool 8.7.
 s.s. *Lily*, J. H. Poulsen, ank. Fredrikshavn 13.7.
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutefart Kbhvn.-Limfjordsstationerne.
 s.s. *Lithuania*, ank. København 19.5.
 s.s. *London*, Caspersen, ank. Uleåborg 2.7.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Rio de Janeiro 28.6. til Kbhvn.
 m.s. *Lynetten*, Jensen, ank. W. Hartlepool 10.6.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i København-Frederikshavn-Kristiania Ruten.
 s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. København 12.7. til Antwerpen.
 s.s. *Maine*, Andersen, ank. Bermuda.
 s.s. *Maja*, Christensen, i København-Hamburg Ruten.
 s.s. *Maj*, V. Holm Nielsen, ank. Immingham 12.7.
 m.s. *Malaya*, Kruse, afg. Hongkong 12.7. til Tarakan.
 s.s. *Marie*, ank. København 19.6.
 s.s. *Marie Mærsk*, Kristensen, pass. Port Said 8.7. paa Rejse til Le Havre.
 s.s. *Margit*, Konrad Jensen, pass. Hook of Holland 14.7. paa Rejse til Ekenäs.
 s.s. *Margrete*, H. Mathiasen, pass. Helsingør 13.7. paa Rejse til Ipswich.
 s.s. *Martin Carl*, Olsen, ank. Rouen 13.7.
 s.s. *Mary*, Stabell, pass. Kielerkanalen 14.7. p. R. t. Calais.
 s.s. *Martin Goldschmidt*, H. P. Lauritzen, ank. Rouen 11.7.
 s.s. *Maryland*, Pape, afg. København 10.7. til Wales.
 m.s. *Mexico*, Svarrer, afg. Baytown 24.6. til København.
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, ank. Ræfsø 13.7.
 s.s. *Minsk*, Egense, i Dok i Frederikshavn 8.7.
 s.s. *Mjølner*, Rasmussen, ank. Cadix 5.7.
 s.s. *Moskov*, Jørgensen, ank. London 11.7.
 s.s. *Møen*, Olsen, i København-Stege og København-Nykøb. F. Ruterne.

N

s.s. *N. F. Høffding*, pass. København 5.7.
 s.s. *Nancy*, ank. Portimao 10.7.
 s.s. *Natal*, Røder, ank. Batavia 9.7.
 s.s. *Nautik*, ank. Sevilla 14.7.

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. ^{1/8}

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

Set. Anna Plads 28

Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

AF NYBYGNINGER

*

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

BLANKENSTEINERS

EFTERFØLGER

SØKORT

KØBENHAVN * TOLDBODVEJ 48

DEN ANERKENDTE
ORIGINALE RAHTJENS COMPOSITION
FOR SKIBSBUNDE

Eneforhandling for Danmark:

Telefon 8210 **EMIL A. SCHNEIDER** Nørregade 40
KØBENHAVN

JOHN S. SAREUSSEN · FINN SILCHENSTEDT

INDEHAVERE AF:

NEW ORLEANS SHIPCHANDLERY CO. INC.

TELEGRAM-ADRESSE: »NOSCO«

NEW ORLEANS

JONATHAN MAY & SØNNEREtableret 1876 · Telegram-Adresse »May« **Philadelphia, Penna.** Deleware Ave · Lombard & Swansea Sts.DAMPSKIBS-FORSYNINGER · EN GROS HANDEL I KOLONIAL, KØD OG
FØDEMIDLER · DÆK, MASKIN, OG RESTAURATØR-
UDRUSTNING

L. WESTERGAARD

A. LARSEN

L. WESTERGAARD & CO.EN GROS HANDEL I KOLONIALVARER · SKIBS- & MASKIN-FORSYNING
MANILA-KABELTOV · BOMULD-DUCK

TELEF.: CALVERT 3768

35, SOUTH GAY STREET**BALTIMORE, MD.****AUGUST P. MOE · PHILADELPHIA PA.**

Nattelef. Merchantville 132 W. NO. 10 PINE STREET Telf. Lombard 7263 · Main 2105

A. MOE & COMPANY*Almindelige Skibs-Reparationer · Elektriske Reparationer og Forsyninger*

GENERALAGENTER FOR MORRIS METALLIC PACKING CO.

J. ANDERSEN & CO**SHIPS OUTFIT**

TOLDBODVEJ 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

Telegram Adresse: OSHIPCO. Alle Coder benyttes.
Telefon: Broad 1753-4-5**OCEAN SHIPCHANDLERY Co., LTD.***En gros Handel i Fødemidler
Skibshandel & Sejlmageri*

60 PEARL STREET, NEW YORK

BRØNDBERG & TANDRUP*Skibslanterner og Skibsinventar*

KØBENHAVN

Telef.: Palæ 827

Telegr.: Skibelys

*

BJØRCHJENSEN & Co.

SKIBSPROVIANTERING

KØBENHAVN K · HOLBERGSGADE 24

TELEGR.-ADR. BJØRCHJENSEN

TELEF. 7262

s.s. *Neptun*, pass. Usheant 14.7. paa Rejse til Sevilla.
 s.s. *Nerma*, ank. Hull 9.7.
 s.s. *Nevada*, Fischer, ank. Odense 12.7.
 s.s. *Nidaros*, Landborg, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, afg. forv. Danzig 14.7. til Kbhvn.
 s.s. *Niobe*, pass. Holtenau 15.7. paa Rejse til San Delieu.
 s.s. *Nordland*, Clausen, ank. Pitea 11.7.
 s.s. *Nordsøen*, pass. Holtenau 13.7. paa Rejse til Thames.
 s.s. *Normandiet*, Haure-Petersen, afg. Tyne 11.7.

O

s.s. *Odin*, Fjeldborg, i Stettin-Göteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, Danholdt, afg. Kbhvn. 11.7. til Uleåborg.
 s.s. *Olga*, Th. Thoft, afg. København 14.7. til Hargshamn.
 s.s. *Oluf Bager*, Tvergaard, i Frederiksh.-Göteborg Ruten.
 s.s. *Oluf Mærsk*, Hansen, afg. Bergen 14.7. til Murmansk.
 m.s. *Oregon*, Mühlidorff, i Dok i København 19.6.
 s.s. *Orion*, Eggers, afg. Lovisa 12.7. til Boulogne.
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, i Dok i København 14.4.

P

s.s. *P. Madsen*, ank. Aalborg 3.7.
 s.s. *P. N. Damm*, ank. Dunkirk 6.7.
 s.s. *Pacific*, Matthiessen, ank. Colombo 16.5.
 s.s. *Palnatoke*, Skou, ank. Leningrad 10.7.
 m.s. *Panama*, Topp, ank. Hull 11.7.
 s.s. *Parana*, Heisterberg, afg. Port Kembla 14.7. til Grays Harbour.
 s.s. *Paris*, Ovesen, afg. Gloucester 11.7. til Norfolk.
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, i Dok i Helsingør 29.6.
 m.s. *Peru*, Larsen, afg. Cape Town 7.7. til Las Palmas.
 s.s. *Polaris*, Holm, afg. Frederikshamn 11.7. til Hull.
 s.s. *Polly*, L. Nielsen, ank. Bristol 10.7.
 Boulogne.
 s.s. *Polonia*, Jørgensen, afg. New York 3.7. til Danzig via København.
 s.s. *Primula*, Jacobsen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
 s.s. *Prins Knud*, Koch, ank. Nakskov 10.7.

R

s.s. *Randi*, pass. Ushant 13.7. paa Rejse til Sevilla.
 s.s. *Rask*, Theilland, pass. København 15.7. p. R. t. Calais.
 s.s. *Rhodesia*, Madsen, afg. Falmouth 14.7. til Cardiff.
 s.s. *Rhone*, Thomsen, afg. København 11.7. til London.
 s.s. *Rigmor*, M. Winther, ank. St. Servan 8.7.
 s.s. *Rita*, Sonne, i København-Hamburg Ruten.
 s.s. *Robert Mærsk*, Jensen, ank. Leningrad 11.7.
 s.s. *Roma*, Bejer, ank. Cuba 24.6.
 s.s. *Romø*, Rathje, afg. Sønderborg 13.7. til Leningrad.
 s.s. *Rosenborg*, Jans, pass. St. Catherines 11.7.
 s.s. *Rota*, Rivold, afg. København 14.7. til Odense.

S

s.s. *Saga*, Henriksen, afg. forv. Kbhvn. 18.7. til Antwerp.
 m.s. *Sally Mærsk*, Rohde, ank. Tavoy 2.7.
 s.s. *Scandia*, Madsen, ank. Nyborg 16.7.
 m.s. *Selandia*, Himmelstrup, ank. Bangkok 3.7.
 m.s. *Siam*, Poulsen, ank. København 10.7.
 s.s. *Sigrid*, S. P. Madsen, ank. Antwerpen 12.7.
 s.s. *Sigrun*, Jensen, ank. Assens 12.7.
 s.s. *Sigvald*, Andersen, afg. Reval 11.7.
 s.s. *Silkeborg*, Larsen, ank. Fredericia 7.7.
 s.s. *Simone*, Christensen, ank. Hernøsand 7.7.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Ghent 13.7.
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, afg. Gibraltar 9.7.
 s.s. *Skagerak*, E. Hansen, pass. Kbhvn. 8.7. p. R. t. Treguier.
 s.s. *Skjold*, Nielsen, ank. Antwerpen 3.7.
 s.s. *Skodsborg*, Grove, ank. Manchester 10.7.
 s.s. *Skotland*, Iversen, ank. København 12.7.
 s.s. *Sleipner*, Dahn, ank. Leith 13.7.

s.s. *Slesvig*, Weichard, ank. Leningrad 7.7.
 s.s. *Smut*, Hansen, afg. København 15.7. til Blyth.
 s.s. *Sophie*, M. Thomsen, ank. København 12.7.
 s.s. *Spigerborg*, Jensen, afg. Leningrad 10.7.
 s.s. *Stal*, Clausen, ank. New York 7.7.
 s.s. *Stegelborg*, Hansen, pass. København 13.7.
 s.s. *Stella*, ank. Liverpool 8.7.
 s.s. *Susan Mærsk*, Petersen, afg. Archangel 10.7. til Aberdeen.
 s.s. *Svanhild*, Juul-Larsen, afg. Cardiff 7.7. til Teneriffe.
 s.s. *Svanholm*, Petersen, afg. Liverpool 12.7. til København via Swansea.
 s.s. *Svava*, Christensen, ank. Drammen 9.7.
 s.s. *Svend Pii*, ank. Yxpila 6.7.
 s.s. *Svend*, Hav, afg. Himango 12.7. til Calais.
 s.s. *Søborg*, Madsen, afg. København 12.7.
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, afg. Koivusaari 12.7.
 s.s. *Sønderjylland*, Ankersen, i København-Haderslev-Aabenraa-Sønderborg Ruten.

T

s.s. *T. M. Werner*, ank. Bordeaux 10.7.
 s.s. *Taarnborg*, Knudsen, afg. København 13.7.
 s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Kbhvn. 8.7. til Vestengland.
 s.s. *Taasinge*, Ankersen, i Dok i Helsingør 5.7.
 s.s. *Texas*, Gragsdahl, afg. Rio de Janeiro 12.7. til Skandinav.
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Hann, i Dok i Helsingør 5.7.
 s.s. *Thyra*, P. Schmidt, afg. Kemi 9.7. til Honfleur.
 s.s. *Tiber*, Nellemann, ank. København 13.7.
 s.s. *Tjaldur*, Munch, i København-Riga Ruten.
 s.s. *Tomsk*, Mikkelsen, ank. Catania 12.7.
 m.s. *Tongking*, Hjernum, ank. Antwerp 7.7.
 s.s. *Transvaal*, Bronér, afg. Kobe 11.7. til Muroran.
 s.s. *Trondhjem*, Herskind, ank. Bergen 13.7.
 s.s. *Tula*, Christensen, ank. Antwerpen 10.7.
 s.s. *Tyr*, Jensen, afg. Halmstad 16.7. via Malmø til Hull.

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, ank. Frederikshald 10.7.
 s.s. *Ulla*, J. P. Jessen, ank. Barry 14.7.
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, afg. London 11.7. til Frederikshavn.
 s.s. *Ulrik Holm*, P. H. Toft, pass. Kbhvn. 10.7. paa Rejse til Boulogne.
 s.s. *United States*, Voldborg, afg. Kristiania 9.7. til New York.
 s.s. *Uranienborg*, Agerlin, pass. Lizard 14.7.

V

s.s. *Valborg*, B. Hansen, ank. Odense 13.7.
 s.s. *Vega*, Madsen, ank. Yxpila 2.7.
 s.s. *Venus*, Terkildsen, ank. Brahestad 3.7.
 s.s. *Vera*, Larsen, ank. Yxpila 5.7.
 s.s. *Veratyr*, Pedersen, ank. Soroka 8.7.
 s.s. *Viborg*, Winther, afg. Gibraltar 13.7.
 s.s. *Vidar*, Clausen, afg. København 14.7. via Nakskov-Odense-Aarhus til Newcastle.
 s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), Jacobsen, afg. Newcastle 11.7. til Portland Me.
 Bark *Viking*, Ankersøe, afg. Antwerpen 14.7. til Hull.

W

s.s. *Wien*, Jørgensen, ank. Oran 9.7., afg. Oran 9.7. til Trapani.
 s.s. *Wilhelm Colding*, C. C. Østergaard, ank. Marseille 12.7.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. Wiislavarf 8.7.

Y

s.s. *Ydun*, Schmidt, i København-Horsens Ruten.
 s.s. *Yokohama*, Bast, ank. Aalborg 6.7.
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Rasmussen, i Kbhvn.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Yrsa* (Lauritzen), ank. Casablanca 13.7.

Ø

s.s. *Ørkild*, Jensen, ank. New York 28.6.
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, afg. Grangemouth 11.7.

POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE

Kai Hvilson, Wulff, afg. Cardiff til Wiborg 7.7.
Else, Jensen, afg. Lerwick til Archangelsk 8.7.
Concordia, Møller, afg. Dysart til Langøre (Samsø) 8.7.
Vega, Hansen, afg. Dartmouth til Archangelsk 8.7.
Albert Mou, Rasmussen, ank. Fécamp 8.7.
Ellen, Andersen, ank. Samsø 9.7.
C. V. Petersen, Petersen, afg. Poole til Gelle 10.7.
Gefion, Lund, ank. Landernau 10.7.
Nauta, Knudsen, ank. Cadiz 10.7.
Svalen, Rosenbeck, ank. Thorshavn 11.7.
Venus, Hansen, afg. Methil 12.7.
Fylla, Kromann, afg. Sundsvall 12.7.
Husavik, Hansen, ank. Husavik 11.7.

Bonavista, Christensen, ank. Thorshavn 11.7.
Merkur, Hansen, afg. Skutskar 12.7.
Castenskiold, Christensen, afg. Wiborg til Aarhus.
Ruth, Sørensen, pass. Helsingør nordg. 12.7.
Christian, Rasmussen, afg. Hernøsand til Nyborg 12.7.
Hans, Christensen, ank. Folkestone 12.7.
Agnes, Frederiksen, ank. Danzig 12.7.
Noa, Hansen, afg. Soudarkrok 11.7.
Ingrid, Godtfredsen, afg. Laguaira til Orange 12.7.
Garibaldi, Jørgensen, ank. Rochester fra Kotka 14.7.
Ricard, Petersen, afg. Uleåborg til Skurham 13.7.
Svendborgsund, Christensen, ank. West Hartlepool 13.7.

DANSK SØFARTS TIDENDE

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

Abonnement
 i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar.

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
VESTRE BOULEVARD 38, KØBENHAVN B.

Telefon 2070 - 12610
 samt paa alle Postkontorer

ATLAS

A/s Atlas, Nørrebrogade 198 · København L.

SKIBS-DAMPTURBINER

MED
TANDHJULSUDVEKSLING
i mest moderne Udførelse.

Grundlagt
1848

Teleg.-Adr. :
Amiante

M · B · COHIN
TOLDBODV. 22. TELEFON · 1403

København K.
IMPORT & LAGER af
Maskiner,
Værktøj og tekniske Rekvitter for
Damp- og Motorskibe og alle
industrielle Anlæg

W. L. Byers & Co., Ltd.

Sunderland

Stort Lager af Ankre og
Kæder i alle Størrelser
klar til øjeblikkelig
Afsendelse

*

Agent:

F. C. Dohmann · København
Telefon 9057

AKTIESELSKABET

KJØBENHAVNS FLYDEDOK OG SKIBSVÆRFT

MASKIN- OG
SKIBSBYGGERI

TELEFON 559

FLYDEDOKKER
TØRDOKKER

KAY DYHR

Kvæsthusgade 1 - København K.
Telefon: Cent. 8901-6885 · Teleg.-Adr.: Kaydyhr · København
Kunstig Træk- og Oliefyrrings-Anlæg
fra James Howden & Co.
GLASGOW

Den internationale Skibsfarve-Fabrik A.-S.

[SYSTEM HOLZAPFEL]

St. Annæplads 16, København.

Telefon: 5601. — Teleg.-Adr.: »Holzandias.

[Holzapfel's

Bundfarver til Jern og Træskibe.
Lagoline i alle Farver til Dækshuse etc.
Danboline til Lastrum etc.
Yachtfarver til Lystbaade.

WATTS, WATTS & CO., Ltd.

London, NEWCASTLE-ON-TYNE, Cardiff, Blyth, Liverpool, Newport (Mon.) & Algiers

SHIPBROKERS · BUNKER CONTRACTORS · COAL EXPORTERS

Bunkers supplied at all ports between Blyth and Humber · Contractors for the supply of coals at all ports at home and abroad

Agents for Denmark: **R. A. ROBERT · COPENHAGEN**, Amaliegade 29A

Telegrams: Robertus · Telephones: 6357 · 6358 · 6358 · Stats 188

DE PRIVATE ASSURANDEURER
LIMITERET.
STIFTET 1786

SØ OG TRANSPORTFORSIKRING

SLOTSHOLMSGADE 5

KØBENHAVN K.

TELEFON CENTRAL 6 & 4106

TELEGRAM ADRESSE „PRIVATE“

AGENTURER I DE FLESTE PROVINSBYER.

DEN KJØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCE-FORENING

LIMITERET · STIFTET 1852

TEGNER

SØ- & KRIGS-

FORSIKRINGER PAA VARER · KASKO
FRAGT OG INTERESSE

TELEF. 42 · 3073

HOLBERGSGADE 1 · KJØBENHAVN K.



**PENSIONS
FORSIKRINGSANSTALTEN**
STATS AN ER K E N D T A S T A T S K O N T R O L L E R E T
S

TEGNER PENSIONS FORSIKRINGER
FOR PRIVATFUNKTIONERER OG DERMED ØKONOMISK LIGESTILLEDE

*

FØLGENDE ORGANISATIONER VÆLGER REPRÆSENTANTER
TIL ANSTALTENS LEDELSE:

Dansk Arbejdsgiverforening
Grosserer Societetets Komite
Industriraadet
Fællesrepræsentationen for Dansk Industri og Haandværk
Dansk Dampskibsrederiforening
Den danske Handelsstands Fællesrepræsentation
De samvirkende Købmandsforeninger i Danmark
Foreningen Engageringskontoret for Handel og Industri
Dansk Skovforening
Dansk Principalforening
Fællesrepræsentationen af danske Funktionærforeninger
Alm. dansk Gartnerforening
Kvindernes Handels- og Kontoristforening
Dansk Sygeplejersaad
Maskinmestrenes Forening
Dansk Styrmandsforening
Pensions- og Hjælpekassen for danske Handelsrejsende
Den almindelige danske Massageforening
Sønderjydske Handels- og Kontormedhjælperforeninger

ANSTALTEN HÆFTER
FOR ALDERSPENSIONER TIL ET SAMLET BELØB AF
OVER 8 MILLIONER KRONER AARLIG
POLICEN MED ALLE DENS RETTIGHEDER
KAN FØLGE FUNKTIONEREN
VED PLADSSKIFTE

*

ALLE OPLYSNINGER MEDDELES BEREDVILLIGT VED HENVENDELSE TIL AN-
STALTENS HOVEDKONTOR: PEDER SKRAMSGADE 1, KØBENHAVN K, TELF. 7809

AKTIESELSKABET
DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI
(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

KØBENHAVN
FILIALER: BANGKOK OG SINGAPORE

Egne Agenturer: Soerabaya, Shanghai, Hankow, Vladivostock, Dalny, Harbin, New York, Valparaiso, San Francisco, Durban og Johannesburg. — Regelmæssig Rutebart paa Siam, Kina, Japan, Sydafrika, Australien, Java, Vestindien, Meksiko og Vestkysten af Nord- og Sydamerika. — Import til Europa af østasiske og andre oversøiske Produkter, Teak- og andre Træsorter. — Export til oversøiske Pladser af europæiske Produkter. — Skov- og Savmølle drift i Siam.

ALLE NÆRMERE OPLYSNINGER
ERHOLDES VED HENVENDELSE PAA KOMPAGNIETS HOVEDKONTOR,
HOLBERGSGADE 2, KØBENHAVN K.

**DET FORENEDE
DAMPKIBSSELSKAB**

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

Telefon Nr. 6300, hvorigennem Omst. til samtlige
Kontorer og Afdelinger i Kvæsthusgade Nr. 7 og 9.

“PACIFIC”

AMALIEGADE 29 A

Telefon: 4212 · Telegram-Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMIDT
Korresponderende Reder

A. P. MØLLER
KØBENHAVN
REDERI · BEFRAGTNING · KLARERING
DAMPKIBSEKSPEDITION · KØB OG SALG AF SKIBE
SKIBSBYGNING

Stats-Telefon: 33 · Telefoner: 514 (Omst. til samtlige Afdelinger)
Telegram-Adresse: »MERSK«

DAMPKIBSSELSKABET

»TORM«

Kontor: ST. STRANDSTRÆDE 9, 2. SAL · KØBENHAVN

TELEGRAMADRESSE: »TORM«
TELEFON 2437

ALFRED CHRISTENSEN

Tlgr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 24 Telf. 221-1735-5390

*Dampskibsreder
Dampskibs- og Havariagent
Befragtningsforretning*

SKIBE

C. P. JENSEN

St. Annæ Plads 6 TELEFON 6430 KØBENHAVN K.

Telegram-Adr.: "FREIHTS"

A/S DAMPSKIBSSELSKABET
ORION

A · N · PETERSEN

A/S DET DANSK-FRANSKE DAMPSKIBSSELSKAB
Telef.: 1243-12843 — Telegr. Adr.: Danskfransk
FREDERIKSGADE 9

Befragtning, Assurance, Køb og Salg af Skibe
Befragtningsagenter for Herrer Helsing & Grimm, Riga, Libau, Windau

HAVNEGADE 37 a **OVE STEEN** TELEF. BYEN 2720 x

Regelmæssig Line

DANMARK-POLEN (Danzig)

København-Danzig M/S »Venus« 600 tons d. w.

M/S »Polarstjernen« 500 tons d. w.

Aarhus-Danzig M/S »Agnes« 400 tons d. w.

P. Brown jun. & Co

Amaliegade 45 · København · Danmark

*
Befragtning & Rederi

Dampskibsselskabet »Norden«

King's
L i q u e u r

*The
Aristocrat
of
Scotch
Whiskies*

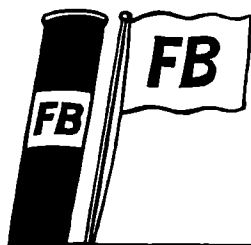
DE FORENEDE BUGSERSELSKABER

Telef.: Toldbodbovnen: Centrl. 3944 TELEGRAM-ADRESSE: Nattel. for Bugsering: Vester 575 v
Kontoret: Central 291 · 13101 · 10592 »TUGBOATS« Nattlf. i Strandingstilfælde: Strand 3102

Bugsering · Bjergning · Vandforsyning

STØRST OG ÆLDST I KØBENHAVN

AMALIEGADE 36



DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM · 30

FREDAG 25 · JULI 1924

31 · AARG.

F R A U G E T I L U G E

A F A X E L G E R F A L K

Miraklernes Tid er ikke forbi. Immervæk hænder der noget, som vi alle tænkte var ganske utænkeligt. Det er knebent to Maaneder siden, at den amerikanske Regering nølende bestemte sig til at skrinklægge Jones Lovens berygtede Paragraf 28, der fastsatte Præference-Satser paa de amerikanske Jernbaner for Gods afsendt fra eller ankommet til Amerika i amerikanske Skibe. Nu dukker Paragraf 28 igen op, men denne Gang er den serveret i en mere appetitvækkende Sauce end sidst. Nu truer den amerikanske Regering kun med at bruge den, hvis de evropæiske Rederier ikke godvillig gaar med til at forhøje de nugældende Fragter med 20 Procent. Den amerikanske Regerings Talerør er saamænd Vice-Præsidenten for Shipping Board, Mr. E. C. Plummer, som forøvrigt har bebudet sin snarlige Ankomst her til København. I Løbet af en Samtale med *Søfarts Tidende's* London Korrespondent udtalte han:

»Amerika er fast besluttet paa at opretholde en Handelsflaade under amerikansk Flag, selv om en saadan Flaade giver et stort Under-skud. Vi synes ganske vist, at den i Øjeblikket koster os altfor meget, og vi vil naturligvis gerne formindske denne svære Udgiftspost paa vort nationale Budget. Derfor er jeg og mine Medarbejdere kommen til Evropa.

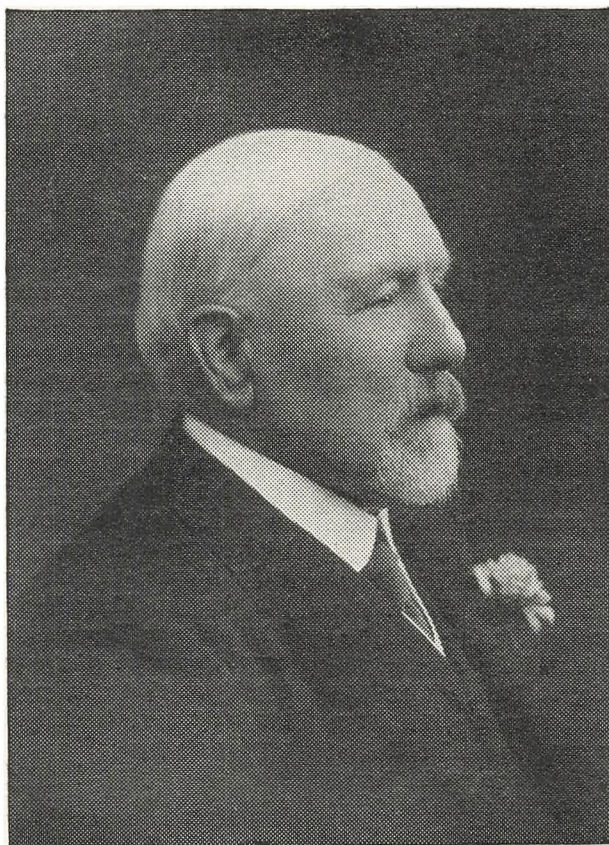
Sidste Aar maatte Regeringen betale omkring £8,000,000 til amerikanske Skibsredere for at sætte dem i Stand til at være med i de evropæiske Selskabers ubarmhjertige Konkurrence; iaar vil Regerings-

Tilskuddet næppe blive mindre end £6,000,000. For de amerikanske Fristater er det imidlertid en national Nødvendighed, at i det mindste fem Millioner Tons opretholdes under amerikansk Flag. Vi kan simpelthen ikke forsvare at være afhængige af udenlandsk Tonnage, naar vi næste Gang staar overfor en Verdens-Krise som den, der skabtes af den sidste Krig.

Vi er kommen til Evropa for at forsøge paa at løse det Problem, om der gives nogen anden Maade, end ved Statssubventioner at sætte amerikanske Redere i

Stand til at kunne konkurrere paa lige Betingelser med deres evropæiske Kolleger. Som Forholdene er nu, sejler amerikanske Skibe tilbage til Amerika medbringende kun en Tiendedel af den Last, som de kan slæbe, medens udenlandske Skibe kommer til vore Havne fyldt til Randen med udenlandske Varer, bestemt for det amerikanske Marked. Og Masser af den Last, som udenlandske Skibe i Øjeblikket skraber sammen i amerikanske Havne, kunde fuldt saavel blive sendt til Evropa i amerikanske Skibe, bare ikke til de Fragtsatser, som de evropæiske Skibsredere vil nøjes med. For at Amerika kan holde en Handelsflaade paa 5 Millioner Tons gaaende under amerikansk Flag — med andre Ord ca. Halvdelen af den Tonnage, der benyttes i Søfart paa de Forenede Stater — maa enten Statssubventionerne bibeholdes, eller ogsaa maa de evropæiske Redere gaa ind paa at sætte Fragterne op. Det er umuligt at sige nøjagtig,

E N A F S K I B S F A R T E N S S T O R E



SIR WALTER RUNCIMAN, BART,

af hvem vi andetsteds i Bladet bringer en levende Skildring af en af de mange Oplevelser, der kendetegner hans stærkt bevægede Liv, har gjort en ejendommelig Karriere. Han begyndte i 1859 som Kahytsdreng, der var løbet hjemmefra, og gennemgik de forskellige Grader som Skibsdreng, Matros, Styrmand og Kaptajn, og i en Alder af 22 Aar var han Fører af et Sejlskib. Senere blev han Fører og Ejer af Dampskibe, stor Skibsreder og Leder af den kendte "Moor" Linje, der arbejdede yderst heldigt før Krigen, og som med sine 40 Skibe under Krigen gjorde sit Land og dets Allierede store Tjenester. Under sin Løbebane i Land er Sir WALTER kommen i Berøring med de mest fremragende Mænd indenfor Handel og Industri og med en Mængde Statsmænd, af hvilke en Del er hans personlige Venner

hvor meget Fragterne bør sættes op, men lad os sige noget i Retning af 20 Procent højere Satser end de nugældende. Kan vi ikke blive enige herom, maa vi falde tilbage paa Jones Loven med dens Præference-Satser paa de amerikanske Jernbaner for Varer, der er importeret eller eksporteret i amerikanske Skibe. Vi er ikke kommen herover til Evropa med nogen fjendtlig Følelse overfor europæiske Redere — tværtimod — men vi foretrækker ærligt og redeligt at fremsætte vore Meninger om en Sag, der er et Livsspørgsmaal for vort Land. Her fra London rejser vi til Tyskland, Skandinavien og Frankrig. Rederne i Middelhavet interesserer os ikke saa meget som de britiske og skandinaviske. *Balticum* er vort Marked.»

Betyder Prisaftaler Inflation?

Der er unægteligt noget overraskende i Mr. Plummers Plan om en 20 Procent Forhøjelse af de nuværende Fragter. Det er sikkert en Prisaftale, som alle Redere i Øjeblikket ikke vilde have noget imod. Prisaftaler er i Reglen af det onde, men i dette Tilfælde er en Prisaftale lige ved at være en Nødvendighed for alle. Navnlig naar man tager de stigende Krav og Udgifter i Betragtning, er de nuværende Fragter abnormt lave. Selv den mest bekymrede Nationaløkonom kunde ikke udlægge en 20 Procents Stigning af Fragsatserne som et Tegn paa en ny Inflation. Dertil er den altfor paakrævet.

Noget andet er, at det i Længden vilde være umuligt at holde Prisaftaler med en Statsinstitution som Shipping Board, der som de fleste Statsvirksomheder er en Tragedie for sit eget Land og en Farce for andre. Shipping Boards Historie belyst i nøgne Tal giver et Indblik i de Uhyrligheder, der følger Statsdriftens Køl vand. Shipping Board, altsaa den amerikanske Stat, ejer 1,245 Skibe, hvoraf de 379 er paa Søen og de 866 lagt op. Denne Flaade kostede £600,000,000 og er nu vurderet til £50,000,000. Den private amerikanske Handelsflaade omfatter 271 Skibe paa Søen og 178 lagt op.

Et Arrangement, der vilde sætte Amerika i Stand til at faa blot Halvdelen af de Skibe, der nu er lagt op, paa Søen igen, vilde i Øjeblikket være ruinerende for alle Landes Skibsfart. Saa det glade Budskab, som Profeten *Plummer* i disse Dage har forkyndt i London, bliver næppe nogensinde til Virkelighed. Paa den anden Side er det yderst tvivlsomt, om den amerikanske Regering vil driste sig til at gøre Brug af Jones Lovens Paragraf 28. Den er et saadant Slag i Ansigtet paa alle eksisterende Handelsaftaler — for ikke at nævne Versailles Traktaten og Nationernes Ligas Maritime Konvention — at dens Gennemførelse vilde blive ensbetydende med en Række europæiske Retaliations-Love, som i Realiteten vilde virke som en Boykotning af alle amerikanske Skibe i europæiske Havne. Den Del af den amerikanske offentlige Mening, som har nogen Forstaaelse af Amerikas Pligter overfor den øvrige Verden, forstaaer tilfulde, at Paragraf 28 ikke kan gennemføres uden at Amerika mister den sidste Rest af sin Prestige i Evropa og den øvrige Del af Verden, og det var da ogsaa i fuld Forstaaelse heraf, at President *Coolidge* nægtede at lade den ominøse Paragraf træde i Kraft, og at Senatet i Februar Maaned benyttede sit Veto overfor den af Repræsentanternes Hus vedtagne Ship Subsidy Bill, der fastsatte en aarlig Statssubvention paa ca. £25,000,000 i ti Aar.

ET UHELDIGT MÆGLINGSFORSLAG

En Forhøjelse paa 20 Procent af Fragterne vilde, som sagt, ikke være ubilligt. Kravene til Rederne stiger stadig, og det er i højeste Grad beklageligt, at Forligsmanden under Redernes Forhandling med Havnearbejderne fremsatte et Mæglingforslag, hvis Gennemførelse, nationaløkonomisk set, vilde være ganske uforsvarlig, og i allerhøjeste Grad tilsidesætte

noget saa elementært som Redernes Selvbestemmelsesret. Det springende Punkt i Konflikten mellem Rederne og Havnearbejderne er Retten til at bemandede Skibets Spil. Her hævder Rederne, at de har naturligvis Ret til at betjene Spillene med deres egne *winchmen* af Besætningen. Havnearbejderne derimod forlanger, at de vil selv betjene Spillene, og de begyndte med at begrunde dette Forlangende med, at det var livsfarligt at arbejde med Skibets egne *winchmen*, fordi disse ofte var berusede, og som Følge heraf haandterede Ladningen paa en Maade, der ganske unødigt udsatte Havnearbejdernes Liv og Lemmer. Denne uforskammede Insinuation imod Besætningens Moral opgav Havnearbejderne imidlertid hurtigt, og faldt tilbage paa en ligesaa løs Paastand om, at deres egne *winchmen*, som altid var med i Akkorden, arbejdede hurtigere og bedre sammen med dem end Skibets.

At Rederne selv vil levere *winchmen* til Betjening af deres Spil, er ganske indlysende. Efterhaanden som Spillene bliver mere og mere kostbare og fuldkomne, er det klart, at de kræver ensartet og god Pasning. Skibets egne *winchmen*, som er underlagt Skibets Disciplin og er lønnet af Rederne, passer ganske naturligt Spillene bedre og mere omhyggeligt end et tilfældigt Sjak *winchmen*. Hvis en af Skibets Officerer siger til Skibets egne *winchmen*, at nu maa Spillet smøres, ellers tager det Skade, ja saa bliver det smurt. Men hvad bryder fremmede *winchmen* sig om, hvad en Styrmand siger til dem, eller om et fint elektrisk Spil bringes i Ulave! De er ikke undergivet Skibets Disciplin, og de giver Fanden i Styrmand og i Rederens Ejendom.

Ud fra disse Forudsætninger formede saa Forligsmanden følgende overraskende »Mægling«forslag: Normen skulde være, at Havnearbejderne selv leverede deres *winchmen*; foretrak Rederne imidlertid, at Skibets egne *winchmen* skulde anvendes, havde Havnearbejderne et Krav paa ekstra ti Procent i Vederlag for deres Arbejde.

Forligsmanden begrundede sit Mæglingforslag med, siges der, at Redernes Standpunkt var et Principspørgsmaal, og at det økonomiske Moment overhovedet ikke var fremdraget i Diskussionen. Selvfølgelig er dette Spørgsmaal i allerhøjeste Grad et Principspørgsmaal, der rører det mest fundamentale — *my ship is my castle!* Men nu om Dage er principielle Standpunkter og den rent økonomiske Side af en Sag ofte saa uløseligt sammenknyttede, at man ikke uden videre kan sige, at dette er en ren og skær Principssag, medens hint kun er et Lønsørgsmaal. Denne Sag danner ingen Undtagelse i saa Henseende. Havnearbejderne herhjemme er i Forvejen højere lønnet end i de fleste andre Lande, saa der er aldeles ingen Grund til at yde dem en Ekstrabetaling for et Ekstraarbejde, de ikke udfører; ligesom det er ganske uforsvarligt, nationaløkonomisk som overfor Rederne, at Skibets egne *winchmen* skal staa med Hænderne i Lommen og se paa, at fremmede skal udføre det Arbejde, de er lønnet for at gøre.



SÆRLIGT SØFARTDEPARTEMENT

I Erhvervsministeriet har man i nogen Tid omgaaedes med Tanken om at oprette et særligt Departement for Søfarten, og under dette at samle ogsaa de, eller nogle af de offentlige Kontorer, der i andre Ministerier beskæftiger sig med Søfartssager.

I Lørdags havde Statsminister *Stauning* indbudt Repræsentanter for Dampskibsrederne, Sejlskibsrederne og Skibsførerne til en Konference angaaende Betimegheden af en saadan Omlægning af Arbejdet.

DANMARK OG SOVJET RUSLAND

Under 18. Juni 1924 er omstaaende Noter angaaende Handels- og Skibsfartsforbindelsen mellem Danmark og de socialistiske Sovjetrepublikkers Forbund samt ligeledes omstaaende Deklaration angaaende gensidige Fordringer blevet udvekslet mellem den danske Regering og de socialistiske Sovjetrepublikkers Forbunds Regering:

Fra den danske Regerings Delegation, Moskva, til Hr. Maxim Litvinoff, Stedfortrædende Folkekommissær for udenrigske Anliggender.

p. t. London, den 18. Juni 1924.

I Anledning af, at den danske Regering Dags Dato har anerkendt de socialistiske Sovjetrepublikkers Forbunds Regering de jure, har jeg efter min Regerings Ordre den Ære at foreslaa Forbundsregeringen, at den dansk-russiske foreløbige Overenskomst af 23. April 1923 indtil Afsluttelsen af en endelig Handels- og Skibsfartstraktat skal udgøre den retslige Basis for det økonomiske Samkvem mellem Danmark og de socialistiske Sovjetrepublikkers Forbund med de Modifikationer i Overenskomstens Bestemmelser, f. Eks. vedrørende de officielle Repræsentanters Stilling, som Oprettelsen af normal diplomatisk Forbindelse mellem de to Lande medfører efter Folkerettens almindelige Regler.

Den danske Regering ønsker særlig at fremhæve, at den for sit Vedkommende betragter den i den foreløbige Overenskomst i Art. II, 3. Punktum, indeholdte, i Art. IV, VII, VIII og IX gentagne Reservation som bortfaldet, og at den danske Regering ved at anerkende Forbundsregeringen de jure, har opfyldt den deri tilkendegivne Betingelse for at opnaa Behandling som den mestbegunstigede Nation i Medfør af ovennævnte Artikler uden anden Begrænsning end den i Art. XII i ovennævnte Overenskomst fastsatte.

Deres o. s. v.

(sign.) P. Schou.

Danmark ikke allermost begunstiget Nation.

Fra Maxim Litvinoff til Minister P. Schou.

London, den 18. Juni 1924.

Som Svar paa Deres Note af Dags Dato har jeg den Ære at meddele, at de socialistiske Sovjetrepublikkers Forbunds Regering er rede til at acceptere den danske Regerings Forslag om, at den dansk-russiske foreløbige Overenskomst af 23. April 1923 indtil Afsluttelsen af en endelig Handels- og Skibsfartstraktat skal udgøre den retlige Basis for det økonomiske Samkvem mellem Danmark og de socialistiske Sovjetrepublikkers Forbund med de Modifikationer i Overenskomstens Bestemmelser, f. Eks. med Hensyn til de officielle Repræsentanters Stilling, som er en naturlig Følge af Oprettelsen af normal diplomatisk Forbindelse mellem de to Lande.

Sovjetregeringen beklager imidlertid, at den ikke ser sig i Stand til at indvillige i Deres Regerings Krav om, at Danmark skal behandles som mestbegunstiget Nation i hele det Omfang, som er angivet i Deres Note. Sovjetregeringen ser sig nødsaget til at begrænse Retten til Behandling som mestbegunstiget Nation til Fordel for de Stater, som har anerkendt Regeringen de jure før den 14. Februar 1924.

Med Hensyn herpaa og for at supplere Bestemmelserne i den foreløbige Overenskomst, tillader jeg mig at foreslaa følgende:

Til Erstatning for Artiklerne II, IV 2. Stk., 2. Punktum, VII, VIII og IX er det en Aftale, at Forbundsregeringen paa Betingelse af Gensidighed tilstaa danske Varer og danske Skibe samt danske Statsborgere og Selskaber (juridiske Personer) i enhver Henseende nævnt i de paagældende Artikler de samme Rettigheder, Privilegier og Lettelser, som af Forbundet er tilstaaet eller maatte blive tilstaaet Varer, Skibe, Statsborgere eller Selskaber fra et hvilket som helst

andet Land. Ingen af de høje kontraherende Parter skal dog kunne gøre Krav paa de Rettigheder, Privilegier og Lettelser, som den anden Part maatte have indrømmet udelukkende til Lande, som har anerkendt Sovjetregeringen de jure før den 14. Februar 1924 i de Henseender, som omfattes af den foreløbige Overenskomst Art. II, IV, 2. Stk., 2. Punktum (med Undtagelse af Beskyttelse for Person og Ejendom samt Paalægelse af Skatter og Afgifter af en hvilken som helst Art paa danske Statsborgere og danske Selskaber) samt Art. VII forsaavidt angaar Skatter og Afgifter af en hvilken som helst Art, som paahviler Skibe og deres Ladning. Ej heller skal nogen af de høje kontraherende Parter kunne gøre Krav paa Retten til Kystfart eller Fordelen ved særlige Overenskomster, der er afsluttet af den anden Part med et hvilket som helst tredje Land angaaende Transit af Varer.

Den ene Parts Statsborgere og Selskaber skal have fri Adgang til den anden Parts Domstole, det være sig som Sagsøger eller som Sagsøgt, saavel som til Myndighederne.

Deres o. s. v.

(sign.) Maxim Litvinoff

Stedfortrædende Folkekommissær for udenrigske Anliggender.

Den danske Delegation „skaber Grundlag“.

Fra den danske Regerings Delegation, Moskva, til Maxim Litvinoff.

p. t. London, den 18. Juni 1924.

Som Svar paa Deres Note af Dags Dato har jeg efter min Regerings Ordre den Ære at meddele, at den kgl. danske Regering med Beklagelse har erfaret, at Forbundsregeringen ser sig nødsaget til at begrænse Danmarks Mestbegunstigelse i Henhold til den gældende foreløbige Overenskomst ved det i Deres Note foreslaaede Forbehold til Fordel for de Stater, som har anerkendt Sovjetregeringen de jure før den 14. Februar 1924.

Den danske Regering ser ikke rettere end, at dette vidtgaaende Forbehold ikke er i Overensstemmelse med Forudsætningen for den foreløbige Overenskomst. Ved dennes Art. II, IV, VII, VIII og IX er der draget en principiel Grænse mellem de Stater, som har anerkendt Sovjetregeringen de facto, og de Stater, som har anerkendt den de jure, og det udtales forudsætningsvis, at Danmark ved for sit Vedkommende at anerkende de jure opnaar Ret til samme Behandling som de Lande, der har anerkendt eller maatte anerkende Sovjetregeringen de jure. Følgelig maa den kgl. Regering mene, at Danmark efter den stedfundne Genoprettelse af den normale Forbindelse mellem de to Lande har Krav paa fuld Behandling som mestbegunstiget Nation uden anden Begrænsning end den i Art. XII nævnte.

For dog at skabe Grundlag for en yderligere Udvikling af Handelsforbindelsen mellem de to Lande, indtil der kan opnaas Enighed om en endelig Handels-traktat, erklærer den kgl. Regering sig villig til at acceptere det i Deres oven citerede Note fremsatte Forslag.

Deres o. s. v.

(sign.) P. Schou.

Deklaration angaaende gensidige Fordringer.

Den kgl. danske Regering og de socialistiske Sovjetrepublikkers Forbunds Regering erklærer, at hver af Parterne fastholder alle sine egne og sine Statsbor-

geres og Selskabers Fordringer imod den anden Part med Hensyn til Ejendom eller Rettigheder eller med Hensyn til Forpligtelser, som hver af Parternes nuværende eller tidligere Regeringer har paadraget sig. Hverken den kgl. danske Regering eller de socialistiske Sovjetrepublikkers Forbunds Regering giver Afkald paa nogensomhelst af deres Fordringer paa Betaling af Erstatning eller Restitution af Ejendom. Nævnte Fordringer skal ikke — under iøvrigt fuldt ud lige Vilkaar — underkastes en mindre gunstig Behandling

end et hvilket som helst tredje Lands eller dets Statsborgeres tilsvarende Fordringer.

Undertegnet uden Ratifikationsforbehold.

London, den 18. Juni 1924.

(sign.) P. Schou,

den danske Regerings officielle Repræsentant i Moskva.

(sign.) Maxim Litvinoff,

Stedfortrædende Folkekommissær for udenrigske Anliggender.

STOR UDVIDELSE AF STRASBOURGS HAVN

Blandt de mange Spørgsmaal, som, efter at være holdt hen i Maaneder, for nogle Vedkommende Aar igennem, hurtigt gennemførtes af det franske Parlament, faa Dage før Deputeretkamret opløstes i April i Aar, er der et, der er af overordentlig Betydning for fransk Handel paa Rhinen. Det er Parlamentets Vedtagelse af Forslaget om Strasbourgs Oprettelse som autonom Havn og om Gennemførelsen af de store Havneudvidelser, som man var enige om var paa-trængende nødvendige. I Versailles-Traktaten bestemtes det, at Havnene Strasbourg og Kehl skal administreres som een Havn i et Tidsrum af 7 Aar, og Administrationen overdrages en Kommission »Commission Centrale du Rhin« under fransk Ledelse. Det bestemtes tillige, at Frankrig skal være berettiget til at forlange denne Periode forlænget til 10 Aar. Disse Bestemmelser skyldes navnlig Frankrigs Frygt for Konkurrence fra den tyske Havn Kehls Side — Kehl ligger lige over for Strasbourg paa den anden Rhinbred — og det kan i denne Forbindelse bemærkes, at medens Gennemsnitsmængden af Varer transporteret ad Rhinen fra de forskellige Havne i de seneste Aar har oversteget 100 Millioner Tons, androg det Kvantum, der ankom til eller afsendes fra Strasbourg kun 2 Millioner Tons. Den forholdsvis ringe Betydning af Trafikken paa den franske Havn skyldes tyske Bestræbelser for at hindre Skabelsen af en ny Havn ved Strasbourg og Regulering af Rhinen mellem denne By og Mannheim. I Tiden før Krigen skyldtes det udelukkende Befolkningen i Alsace, at Tyskerne omsider opgav deres fjendtlige Holdning og i 1908 gav Tilladelse til, at Befolkningen paa eget Ansvar foretog Kanaliseringsarbejder ved Rhinen og Udvidelser af Havnen ved Strasbourg. Samtidig besluttede de dog at hæmme Udviklingen af denne Havn ved Anlæg af en ny Havn ved Kehl, som de udstyrede med bedre Materiel af alle Arter.

Strasbourgs voksende Betydning.

I Anledning af alt dette fik den franske Regering i 1919 i Fredstraktaten indført de ovennævnte Bestemmelser til Beskyttelse for Strasbourg. I Maj 1923 underskrev Borgmesteren i Strasbourg og den franske Minister for offentlige Arbejder en Overenskomst angaaende Foranstaltninger til en Forbedring af Strasbourgs Havn og Forøgelse af Trafikken. Et Forslag herom forelagdes Deputeretkamret den 24. Maj 1923

af Regeringen, og det vakte almindelig Skuffelse i Alsace, at Aaret gik, inden Forslaget kom til Behandling i Kamret. Protesterne var saa meget stærkere, som Strasbourg i Løbet af 1923 paa en slaaende Maade har givet Bevis for sin Betydning, idet de franske Rhinprovinser, trods det, at Aaret for Rhinlandets Handel og Industri var daarligt, viste Fremgang. Medens Omsætningen for Strasbourgs Vedkommende i 1921 androg gennemsnitlig 82,000 Tons om Maaneden og 158,000 Tons i 1922, var den i Januar 1923 197,538 Tons. I de følgende Maaneder var der en lille Nedgang, men Havnen voksede Betydning viste sig atter i Oktober, da Omsætningen androg 208,760 Tons. Ialt androg Vareomsætningen i Strasbourg i 1923 over 2,400,000 Tons, og man venter, at den i en nær Fremtid vil stige til over 5 Millioner Tons om Aaret, og at Handelsomsætningen i Løbet af faa Aar vil naa op paa 8-10 Millioner Tons.

Det franske Parlament vedtager Udvidelsen.

Det ovennævnte Lovforslag kom først til Behandling i Deputeretkamret den 13. Marts i Aar, blev forelagt Senatet 8. April og endelig vedtaget af Parlamentet samme Dag. Loven traadte i Kraft den 26. April.

Hovedtrækkene i Planen er, efter hvad *The Syrens* Korrespondent i Paris meddeler, at Strasbourgs Havn bliver selvstyrende, at der foretages betydelige Udvidelser af Havnen omfattende: Bygning af 7 nye Bassiner og en Kanal med direkte Udløb til Rhinen, Regulering af den øvre Del af Floden, Bygning af en Petroleumsdok, Opførelse af en Sorteringsstation med direkte Forbindelse til Alsace-Lorraines Hoved-Jernbanesystem, Bygning af de nødvendige Jernbanelinjer til Driften af baade den nuværende Havn og de nye Anlæg, samt Opførelse af Varehuse og Kraner etc. til de nye Kajer. Totaludgiften er beregnet til 246,350,000 Francs (168,490,000 Francs til Havnearbejde og 78,350,000 Francs til Jernbaneanlæg), og Beløbet skal ydes af Staten, den selvstyrende Havn. Strasbourg By og Alsace-Lorraines Jernbaner. Projektets Gennemførelse maa ske hurtigst muligt, da der allerede er forløbet 5 Aar af den Periode paa 7 Aar, som er fastsat i Versailles-Traktaten, og der er næppe Tvivl om, at Frankrig vil være nødsaget til at anmode om Forlængelse til 1929 af den Periode, i hvilken Havnen i Kehl skal have fælles Administration med Strasbourgs Havn.

VANSKELIGE FORHOLD FOR SVENSKKE VÆRFTER

I Anledning af en nylig fremkommen Meddelelse om en Bedring af Forholdene for de engelske Skibsværfter, udtaler »Götaverken« i Göteborg, at man ikke kan haabe paa nogen Bedring for de svenske Værfter, saa længe Fragterne er saa lave som nu, idet Byggepriserne er for høje i Forhold til, hvad der kan sejles ind. Værftet tilføjer, at naar en Bedring en Gang indtræder, bliver det en stor Tid for Motorskibene.

Et andet svensk Værft »Lindholmens Skibsværft«

erklærer, at der maaske nok er en ringe Bedring at spore, men at der er langt igen til gode Tider for svensk Skibsbygningsindustri, og ved »Eriksberg Værftet« mener man, at de lave Fragter er den værste Hindring for en lys Fremtid for Værftsindustrien, og at der ikke kan blive Tale om Fremgang, saa længe de økonomiske Hindringer er saa store.

Alt i alt, som man ser, ret pessimistiske Udtalelser.

BRÆNDSOLSOLIE OG KUL BØR STILLES LIGE

ALLE SORTER OLIE MAA GØRES ANVENDELIGE I MOTORER

Paa Verdens-Konferencen for mekanisk Kraft i Wembley holdt Direktøren for Firmaet William Cory & Son. Ltd., Mr. F. J. Leathers et Foredrag, hvori han fremhævede et Moment af stor Betydning for Forbrugere af Brændselsolie, idet han omtalte de indskrænkende Bestemmelser, som Havnemyndighederne i forskellige Lande har indført overfor Benyttelsen af flydende Brændsel. Mr. Leathers meddelte, at Afgiften paa Brændselsolie i Indien og Australien ofte beløb sig til ca. 10 sh pr. Ton, medens der ikke var nogen Afgift paa Bunkerkul, og den Hæmsko, der saaledes lægges paa Brugen af Brændselsolie, er en alvorlig Krænkelse af det kommercielle Fremskridts bedste Interesser. Det vilde efter hans Mening være heldigt, om der blev gjort Forestillinger overfor Myndigheder, der optraadte som nævnt ovenfor, saaledes at deres Bestemmelser i højere Grad blev bragt i Overensstemmelse med det praktiske Livs Krav.

Mr. Leathers henledte Opmærksomheden paa Motorskibets stadig voksende Popularitet, der slaende bevises gennem de statistiske Tabeller i den nye Udgave af Lloyds Register. Ved Motorer, udtalte han, har man en langt mere virkningsfuld Maade til Frembringelse af Kraft af Olie end ved at fyre med den under Kedlerne, og, tilføjede han, de sidste Aars Erfaringer viser, at Ingeniørerne er klare over, at en af deres Hovedopgaver er at opfinde Metoder til at gøre de tarvelige Sorter af Olie brugelige i Motorerne. Der er stadig en Del at gøre i den Retning, og hvis Ingeniørerne giver sig i Lag med dette Problem med samme Iver, som deres Forgængere viste, da det drejede sig om at finde den mest økonomiske Form for Benyttelsen af Kul, kan man roligt sige, at der i Løbet af faa Aar vil være meget faa Sorter af Brændselsolie i Verden, som man maa betegne som »u anvendelige til Motorer«.

DEN NYE FRANSKE REGERINGS SKIBSFARTS POLITIK

Premierminister Herriot har hævet den Følelse af Utilfredshed, der var vakt i franske Skibsfartskredse som Følge af den tidligere Regerings Ophævelse af økonomiske Grunde af Posten som Understatssekretær for Handelsflaaden, ved at genoprette nævnte Post og besætte den med Borgmesteren i Havre Leon Meyer, men det har rejst en Del Kritik, at Posten er bleven henlagt under Handelsministeriet, medens den hidtil sorterede under Ministeriet for offentlige Arbejder, under hvilket ogsaa Administrationen af Søhavnene er henlagt. *The Scandinavian Shipping Gazette*,

der i sit Nummer for 18. Juli behandler Spørgsmaalet i en Artikel fra Bladets franske Korrespondent, udtaler, at saadanne Forandringer med Hensyn til Styrelsen af Departementet for Handelsflaaden kun kan skade dettes Arbejde, hvilket ogsaa fremhævedes i en Resolution, som i Begyndelsen af indeværende Maaaned blev vedtaget af Unionen af Sø-Handelskamre og franske Havne, samtidig med at man krævede, at Departementet atter blev henlagt under Ministeriet for offentlige Arbejder.

"DANSK SØFARTS TIDENDE'S

FRAGTBÆRETNING

Den længe ventede Forandring til det bedre er endnu ikke indtraadt, og Udsigterne til en snarlig Bedring er desværre ikke gode. — Der spores en vis Nervøsitet hos Befragterne, men det maa hertil bemærkes, at mange Redere er altfor ivrige efter at sikre sig Laster til Befragternes Rater. Ved at holde lidt igen og eventuelt risikere at lade Baadene opholde en Dag eller to burde — specielt Kulmarkedet — kunne forbedres. Som et Eksempel paa Redernervøsitet kan nævnes, at en dansk Baad, ca. 1,600 Tons, glat har akcepteret 5/4½ d. Kul, 7/7½ d. Koks, Tyne/Nakskov, medens en anden lignende dansk Baad lige forinden refuserede 5/9 d. Kul, 7/7½ d. Koks for samme Last.

Den sidste Begivenhed indenfor dansk Bankverden og den lave Kronkurs skal ikke gøre det lettere hverken for Rederne eller Købmændene i Danmark.

TRÆLASTMARKEDET

Af Ugens mange Afslutninger kan nævnes: 1,000 Favne Frederikshamn/Calais 41/-, Rouen 42/6d., 1,200 Favne Jacobstad & Gl. Karleby/Calais 42/-, Rouen 43/6d., 660 Favne 3 Raumo/Calais 43/-, 600 Favne Sundsvall ECCP 50/-, 630 Stds. Åbo/Grangemouth 40/- DB, 42/6d. Boards, 380 Stds. Trangsund/Forth 41/6d. DB, 1,300 Stds. Onega/Hull 61/3d. Basis, 450 Stds. Leningrad/Grangemouth 45/-, 450 Stds. Leningrad/Aberdeen-Montrose 50/-.

Efter Fragtcirkulærene at dømme er der rigeligt med Laster, men den tilgængelige Tonnage er endnu rigeligere.

Hvad der synes paying business for en Baad paa ca. 1,000 Favne, er Props 2 Helsingfors & 2 Frederikshamn til Garston, 57/6d. 60/- pr. Favn, hvorimod Kotka/Calais ½ Boards til 40/- for en 5/800 Stds. Baad maa give Underskud.

Propsaalkiberne i Finland har nu fundet paa at forlange op til 5 pCt. Reduktion for Pontoon Maaling,

og i enkelte Tilfælde er disse 5 pCt. fratrukket uden videre.

Vaadmasseraterne fra Øst-Norge til Themsens ligger stadig omkring 8/3d.-8/9d., men Ekspeditionerne har været langsomme paa Grund af Ophobning af Tonnagen efter Striken.

Skellefteå/Ridham, Aug., noterer 10/- for 50ft. Masse og Skellefteå & Luleå/Grimsby, Sept., 12/-.

Fra Hvidehavet er i Aar sluttet 135 skandinaviske Dampere til de af Befragterne dikterede Rater og Betingelser, og en Opgang vil sikkert ikke vise sig før ved Slutningen af Sæsonen.

KUL OG KOKS

Til Trods for de relativt gode Ekspeditioner i England, maa dette Marked betegnes som det daarligste af alle, og det er saa sin Sag at sende Baadene i Ballast til Østersøen.

En prompt 2,000 Tonner faar ikke i Dag over 5/6d., hvorimod der kan sluttet til 6/9d. pr. September. — Hvorvidt det vil vise sig at være god Politik at slutte op, skal vi lade være usagt.

Der noteres: Blyth/Kalundborg 2,000 t. prompt 5/6d., Blyth/Sønderborg 1,700 t. prompt, 5/9d., Humber/København 2,800 t. Aug., 5/6-5/9d., Humber/Halmstad 2,000 t. Aug., 6/3d., Humber/Helsingfors 2,000 Koks ppt., 8/-, London/København 2,000 Koks Kr. 9/9.25, Humber/København 12/1,400 Koks 8/-, 8/3d., Wales/Sölvesborg 15/1,800 t. Kul 6/9d., Wales/Sundsvall 12/1,500 t. Kul 6/9d.

MIDDELHAVET ETC.

Wales-Øerne 9/-, 9/3d., Gibraltar 8/-, Vest-Italien 9/6, 10/6d., Colombo 15/-, Quebec-Montreal 7/6d., fri Losning og Tyne/Genoa 9/9d., 10/-, Marseilles 9/6d., Messina 10/6d., Trieste 11/9d., Alexandria 11/3d., 5d. Losning, Galatz-Braila 14/- Kul, 17/- Koks, Forth/Genoa 9/6d., 10/-, Montreal-Quebec 7/6d., 1/-, er hvad Markedet byder paa.

En stor Baad er sluttet Huelva/Rotterdam 5/10½d., og 6/- 4,800 Tonner. De andre hjemgaaende Laster noteres til tilsvarende lave Rater. Huelva/New York-Philadelphia-Baltimore noterer for 8,000 Tonner 10/6d.

Donau og Sortehavet har taget en Del Baade, Aug./Sept. Lastning, til 17/6d. og 12/6d. Basis, og Ertz fra Poti til Baltimore noteres i \$3.75, Rotterdam 14/6d.

NORD AMERIKA, GULFEN, CANADA

Disse Markeder er stadig svage med yderst faa Slutninger. En livligere Tone paa disse vigtige Hovedmarkeder vil straks have en god Indflydelse paa de andre Markeder.

Kornraterne fra Gulfen og Nord Pacific ser ud til at være fastere, men en 4/5 Slutninger om Ugen formaar ikke at forandre Billedet.

SYD AMERIKA

Kulafskiberne har de sidste Par Maaneder formaaet at holde Raterne til Lower Plate Ports i 12/6d., 12/9d., og paa Grund af den øjeblikkelige politiske Uro i Brasilien vil de sikkert stadig kunne faa Tonnage til disse Rater. En Rundrejse til 12/6d. Kul og 24// Korn til

U.K. kan lige gaa rundt for 5/6,000 Tons Dampere. Motorskibene kan sejle Balance til 28/-, 30/- paa Rundrejsen.

En prompt 5,200 Tonner har faaet 24/6d. Lorenzo/U.K., Bord./Hamb., og Sept./Okt. Tonnage er sluttet til 23/6d., 24/-, Buenos Ayres/Antwerpen direkte, 21/3d. August.

Efterspørgselen efter Tonnage til Skandinavien er meget ringe, og Rutebaadene akcepterer 22/6d. Buenos Ayres/2-3 danske Havne, 6d. à 9d. ekstra Sverige.

Chile noterer 28/9d., 30/- for Salpeter og 32//6 d. for Hvede til U.K.-Cont.-Chile/New York, Ore, \$5.25.

ØSTEN

Bombay-Karachi/Middelhavet-U.K.-Cont. er nede i 22/-, 23/- d.w. Mauritius/U.K.-Cont. 8,500 t. 25/-, Java/U.K.-Cont. 6/7,000 t. 27/6d., Java/Shanghai 5,000 t. 13/6d., Makatea/Danmark-Sverige, 6/7,000 t. 31/-, Sydney/N.S.W./Skandinavien 4/5,000 Hvede 32/6d., August.

TIME-CHARTER

En 2,400 Tonner, 4 Mdr. europæisk Fart, er sluttet til £850 pr. Maaned, og Vest Indien har taget et Dusin Baade til varierende Rater, Henhold Størrelse og Værdighed. 3,000 Tonnere 12 Mdr. f. Eks. \$1.45.

ENGLANDS SKIBSBYGNINGSINDUSTRI TRUET

Dobbelt-Skrue Damperen »Talanta«, der bygges i Hebburn af R. & W. Hawthorn, Leslie & Co., Ltd., til British India Steam Navigation Co., Ltd., er nylig løbet af Stabelen. »Talanta« er 466' lang, 60' bred og 41' dyb og bygges til Lloyd's 100 A. Klasse.

Efter Stabelafløbningen erklærede Værftets Direktør, Mr. Batey, med Henblik paa Udsigterne i Øjeblikket for Industrien, at man var i Færd med at gennemgaa en meget vanskelig Periode, paa hvilken Afslutningen endnu ikke kunde ses, men han kunde udtale, at den britiske Skibsbbygningsindustri var truet af den udenlandske Konkurrence. Før Krigen var 20 pCt. af den Tonnage, der byggedes i England, for udenlandsk Regning, nu var dette kun Tilfældet for 3 pCt.s Vedkommende. Ligeledes havde britiske Redere bestilt Tonnage i Udlandet, der var f. Eks. bestilt 8 Skibe i Holland, men den værste Pille af alle at sluge, var dog, at der var bestilt 2 Skibe i Hongkong, der skulde bygges af kinesiske Arbejdere.

Værfterne handicappede i Konkurrencen.

Det er den Slags Ting, vi har at kæmpe med i vor Industri, tilføjede Mr. Batey. Rederne siger, at vi ikke kan bygge billigt nok. Vi konkurrerer med Udlandinge, der har billigere Materialer til Raadighed, billigere Arbejdskraft og længere Arbejdstid. De har heller ikke Fagforenings-Restriktioner som vi, de har færre Konflikter, og sidst, men ikke mindst har de mindre Skattebyrder end vi.

Skatterne maa bringes ned; hvis ikke, bliver Industrien ødelagt. Store Nedsættelser af Udgifterne havde fundet Sted, og yderligere Besparelser var nødvendige. Byraadene fremsatte store Planer og betalte deres Funktionærer højere Løn end faguddannede Skibsværftsarbejdere fik, og disse sidste maatte yde deres Bidrag til Betalingen af de kommunale Arbejders Lønninger.

Med mindre vi slipper for nogle af de Byrder, der hviler paa os, udtalte Mr. Batey, vil Skibsbbygningsindustrien afgjort komme til at lide derunder.

EN KASKO-INTERESSEFORSIKRINGS FORHOLD TIL KASKOTAKSTEN

EN HØJESTERETSDOM

Det norske Sejlskib »Solglimt« blev ved Police af 1. og 2. Maj 1917 forsikret i »A/S Norske Reassurance Selskab« for 150,000 Kroner, Kaskoforsikring for en Rejse fra Buenos Aires til Norge. Skibet blev forladt af Mandskabet i Nærheden af Færøerne i August 1917, og Ulykken blev straks meddelt Assurandørerne, men Udbetalingen af Erstatningen blev udsat paa Grund af Tvist mellem Sø-Assurandøren og Krigsforsikringen om, hvem Erstatningspligten paahvilede. Ved Højesteretsdom blev Sø-Assurandøren kendt ansvarlig, men da »Norske Reassurance Selskab« nægtede at betale, anlagde »Solglimts« Rederi Sag og krævede Betaling af 150,000 Kroner med Renter.

Selskabets Indsigelse begrundedes med Bestemmelsen om, at det samlede Beløb af tegnede Forsikringer paa ubetegnet Interesse for Rederiet ikke maatte overstige 50 pCt. af Kaskotaksten, der i dette Tilfælde var 250,000 Kroner, af hvilket Beløb 45,000 Kroner var

udækket, medens Kasko-Interesseforsikring hos Indstævnte og i andre Selskaber beløb sig til ialt 230,000 Kroner, altsaa alt for meget.

Søretten i Christiania frifandt ved Dom af 29. Juni 1922 »Norske Søassurance Selskab«, idet Rettens Medlemmer særlig lagde Vægt paa, at det ikke var bevist, at Selskabet ved Forsikringens Tegning var vidende om »Solglimts« Kaskovurdering.

Højesteret omstøder Sørretsdommen.

Højesteret kom til et andet Resultat, idet den tilkendte Rederiet 150,000 Kroner med Renter og 3,000 Kroner i Sagsomkostninger. Der var dog et af Rettens Medlemmer, der voterede for Stadfæstelse af Sørretsdommen.

For Højesteret hævdede Rederiet, at Klausulen om 50 pCt. ikke gjaldt de i Sagen omhandlede Policer, og heri gav Højesteret Rederiet Medhold.

AF MIT LIVS EVENTYR

AF SIR WALTER RUNCIMAN

I December 1878 afsejlede 4 Dampere — »Prometheus« af Sunderland, »Joseph Ferens« af Newcastle, »Marlborough« af Hull og »Coanwood« af Newcastle — alle samtidig fra Tyne til Genua. Vi havde godt Vejr ned langs den engelske Kyst og gennem Kanalen, indtil vi 100 Sømil vest for Ushant løb ind i en voldsom Storm. Jeg (med »Coanwood«) sejlede Side om Side med »Joseph Ferens« i 24 Timer, men den Nat, Orkanen begyndte, tabte vi den af Syne. Barometret var i Løbet af Eftermiddagen faldet saa meget, at jeg gav Ordre til at gøre Lugepresenninger og alt andet solidt fast. Jeg gik selv sammen med Tømmermanden rundt i hele Skibet, og sagde til min Broder, der var min 1. Styrmand: »Nu tror jeg ikke, der er andet at gøre, end at afvente Begivenhederne.« Ved Midnatstid syntes Orkanens pludselige Udbrud at løfte Skibet op af Søen. Jeg drejede straks Stævnen mod Stormen, og i nogle Timer brød Bølgerne ustandseligt ind over Skibet. Saa syntes vi at komme ind i Stormbølger, og Vinden blev voldsommere endnu. Søen stod lige op og ned som en Mur, og det saa ud, som vilde den knuse Skibet til Atomer. Vi kunde ikke holde Skibet med Stævnen mod Orkanen, og Søerne syntes at komme fra alle Sider. Hver Gang, Damperen maatte klatre over en uhyre Braadsø, kom en anden umiddelbart efter og sendte Skibet igennem den ind i Bølgedalen, skønt Maskinen hele Tiden gik for fuld Kraft.

Orkanen slaar Skibet til Vrag.

Endelig blev Skibet ramt af en uhyre Sø, og før det atter kom til Hægterne, brød en ny Bølge ind over det og bortførte Bestiklukaf, Kompas, Baadene og Halvdelen af Broen, og fra det Øjeblik syntes den ene Ting efter den anden at vise, at Damperen var ked af Livet. Presenninger blev ustandseligt skyllet løse, Skanseklædningen i Læsiden var slaat fladt ned, alle Baadene var borte, og Fyrene i Læsiden var slukkede. Mine Folk raadede mig Gang paa Gang til at løbe for Stormen, men jeg afslog det og hævdede overfor Styrmandene og Matroserne, at Skibet ikke vilde klare sig eet Minut, hvis det løb for Stormen, og skulde det synke, skulde det i hvert Fald ikke blive som Følge af et dumdrigt Eksperiment. Jeg tilkaldte 1. Maskinmester og bad ham sætte sine bedste Folk til at tænde op paany under Fyrene i Læsiden, og en lille Irlænder kvikkede dem op, saa at det virkelig lykkedes, og da vi /atter havde faaet fuld Damp, klarede Skibet sig bedre. Stormen havde været i 36 Timer, og vi var alle dødtrette. Om Eftermiddagen, den sidste Dag, Stormen varede, viste Solen sig bag en truende Skybanke. Det saa ud, som Flammer det hele. Jeg sagde til mine Officerer, der stod ved Siden af mig: »Vi faar den værste Kamp at bestaa i Nat, som vi endnu har haft, og saa er Stormen forbi.«

70 Timers uafbrudt Arbejde.

Alt, hvad der kunde gøres for at sikre, at vi klarede os, blev gjort. Maskinen var nu i udmærket Stand, og alle og enhver arbejdede for at redde Skibet og sig selv. Før Midnat ramte et voldsomt Stød Skibet med en Kraft, der tydede paa, at det var dødsdømt. Stormen blæste den frygtelige Sø ganske flad en Tid, og det varede i 2-3 Timer. Jeg tror ikke, at jeg i de 25 Aar, fra hvilke jeg har Erfaringer desangaaende, nogensinde har været ude for værre atmosfæriske Forstyrrelser. Som jeg nu sidder og skriver og mindes alt, hvad vi gik igennem i henved 70 Timer, gyser jeg og undres over, at det var fysisk muligt, selv for kraftige og sunde Mænd, at gennemleve disse søvnløse Dages og Nætters uophørlige Anstrengelser.

Orkanen lægger sig.

Skaden og Tabene var meget alvorlige. Ikke en Baad, ikke et Kompas, Dækkompas eller Sidelanterne havde vi tilbage. Bestiklukafet, Halvdelen af den øvre Bro og Forsiden af den nedre Bro var borte. Jernskanseklædningen paa Styrbordssiden af Hoveddækket var revet løs og laa flat paa Dækket. Ventilatorerne var brækkede, Skorstenen beskadiget og Sejlene blæst bort fra Sejingerne. Luger var knust og Presenninger skyllet bort. Der var en Mængde Vand i Lasten, Maskinrummet og Fyrrummet. En dygtig Marinemaler som *Frank Masen* kunde have malet et pragtfuldt Billede af Skibet.

Saasnart Stormen havde lagt sig noget og Søen var bleven roligere, opfyldte jeg mit Løfte og lagde Skibet for Vinden, skønt der ikke var noget egentligt Formaal dermed udover det, at vise dem, der vilde have mig til at gøre det, da Stormen var paa det højeste, at de havde Uret. Den havde ikke løbet for Vinden i 5 Minutter i den høje Sø, der stadig gik, før den ene Bølge efter den anden brød ind over os, og vi atter var nødsagede til at lægge den med Stævnen mod Søen, da Skibet ellers uvægerligt vilde være sunket. Naar et Skib er overlastet paa denne Maade, skal der kun lidt til for at sende det til Bunds. De, der havde udtalt sig for at løbe for Vinden, erklærede, at jo før Skibet blev bragt op mod Vinden, des bedre, og indrømmede aabent, at de havde haft Uret. Kun 2 Mand kom til Skade under Orkanen og kunde ikke forrette Tjeneste under Resten af Rejsen. Da Vejret blev smukt, gik enhver til Arbejdet med god Vilje for atter at bringe Orden til Veje, saavidt det lod sig gøre, og i Løbet af nogle faa Timer var hele Besætningen igen saa glad og fornøjet, som om der aldrig havde været Fare paa Færde.

Ni Dage forsinket.

Vi fik samlet et Kompas, og efter at vi var passeret Kap Finisterre, havde vi god Vind til Gibraltar. Besætningen kom agter, da vi løb ind i Stræbet, og anmodede mig om at anløbe Gibraltar for at faa Baade og andre Nødvendighedsartikler samt blive underkastet en midlertidig Reparation. Jeg svarede, at deres Forlangende var rimeligt, men fremhævede, at vi sandsynligvis ikke vilde faa mere rigtig haardt Vejr, og at vi i Løbet af 3-4 Dage vilde naa vort Bestemelsested. Dette tilfredsstillede dem, og de tog deres Anmodning tilbage. Vi var imidlertid ikke naaet længere end til Kap de Gata, før vi fik en Storm lige imod os, og den varede til vi ankom til Genua. Mit højre Øre er aldrig kommet sig efter denne frygtelige Rejse.

Vi var 9 Dage forsinket, og den Morgen, vi ankom, var der bleven betalt en Præmie paa 60 Guineas hos Lloyd for Skibet; en Time eller to efter fik Manden, der tegnede Assurancen, forevist Telegram om vor Ankomst.

MÆGTIG NEDGANG I SKIBSINDTÆGTER

I følge den af Bergens Børs udsendte Aarvog for 1923, har Bergens Dampskibsflaade — det Bergenske Dampskibsselskab og Fortjeneste ved Salg og Forlis ikke medregnet — givet et Netto-Udbytte af 9.4 Millioner Kroner mod 11.3 Millioner i 1922, 20 Millioner i 1921, 86.5 Millioner i 1920 og 104 Millioner i 1916.

Henved 1.8 Million Kroner af Netto-Udbyttet i Fjor skrev sig fra tidligere opsparet Kapital af Netto-Udbytte, som først blev disponibelt i 1923. Ca. 1.6 Million Kroner blev anvendt til Afbetaling af Gæld og 7.8 Millioner Kroner fordeltes til Aktionærerne.

VLADIVOSTOCKS HAVN

Vladivostock, Ruslands største og vigtigste Havn ved Stillehavskysten, er nu blevet godt organiseret og i fuld Udvikling. Den er aaben for Sikksfart hele Aaret, og i Vintermaanederne er der tre Isbrydere »Dobrynya Nikitich«, »Kazak Poyarkov« og »Slavyansk« samt et Antal Slæbebaade til Raadighed. Ocean-dampere kan lægge til ved en Mole, der er 5,200 Fod lang, og ved hvilken Vandet har en Dybde, der varierer fra 23 til 30 Fod. Der kan ligge 13 Skibe ved Molen, og der kan yderligere skaffes Plads til 17 Skibe ved flydende Landingspladser. Paa Land er der Varehuse, der dækker et Areal af ialt 168,860 □ Yards, og desuden et særligt Varehus til Lavrbærolie, af hvilken Vare det kan rumme 1,900 Tons. Endvidere er der aabne Oplagspladser, der spænder over et Areal af 190,000 □ Yards. Havnemyndighederne har nu under Arbejde Materiel til Løsning og Ladning af Varer, ved Hjælp af hvilket der vil kunne behandles 50 Tons Varer i Timen. Jernbanesporene ved Havnen er i god Stand, og foruden det sædvanlige Materiel paa Kajen til Losning og Indladning af Gods, er der 9 Flydekraner, der kan løfte fra 30-150 Tons, samt en meget stor Brokran.

Forholdene med Hensyn til Reparation af Skibe skal være gode, og omfatter flere vel forsynede Værfter med Beddinger, to Tørdokke og en Flydedok. Den største af Tørdokkene er 700 Fod lang, 92 Fod bred og 30 Fod dyb, den anden 550 Fod × 90 Fod × 30 Fod. Flydedokken, der kan løfte 8,000 Tons, er 368' × 74' × 26'.

URIMELIGE KRAV OVERFOR SKIBSREDERE

Der paaføres ofte Skibsrederne store Udgifter ved »blinde« Passagerer, Rømning af Søfolk etc, men de Udgifter, de har til Bekæmpelse af latterlige Krav, der rejses mod dem af Passagerer er ogsaa meget store og formindsker yderligere den ringe Fortjeneste, Redere nu til Dags kan regne med. *Fairplay* bringer i sit Nr. for 10. Juli (Side 104) et Par Eksempler, der viser den ganske meningsløse Karakter af nogle af disse Krav, som vi tillader os at gengive.

En Amerikaner rejste med Hustru og Datter som første Klasses Passagerer med en Damper fra New York paa en Tur til Vestindien. Kort efter Afrejsen blev Manden syg og ved Skibets Ankomst til St. Thomas, var han saa daarlig, at han ikke kunde føres i Land. Da Hustruen var klar over, at Sygdommen muligvis vilde ende med Døden, forsøgte hun paa St. Thomas at faa fat paa en Mand, der forstod sig paa Balsamering, og som vilde følge med Skibet og balsamere Liget af hendes Ægtefælle, i Fald han døde. Dette mislykkedes, og kort efter Afrejsen fra St. Thomas døde Manden og blev begravet i Havet paa sædvanlig Maade. Efter Tilbagekomsten til New York anlagde Enken straks Sag mod Damperens Ejer og forlangte en Erstatning paa 10,000 Dollars, fordi han ikke havde været i Stand til at skaffe Liget balsameret og ikke heller havde Fryserum, i hvilket det kunde opbevares, saa at det kunde faa en »anstændig« Begravelse i New York. Hun hævdede, at hendes Mand var bleven begravet i Havet mod hendes Vilje, at den Anklagedes Handling var en grov Krænkelser af hendes Ret og Følelser, og at hun var bleven stærkt rystet og havde gennemgaaet store sjælelige og fysiske Lidelser.

Det er selvfølgelig meningsløst at forlange, at en Passagerdamper skal have en uddannet Mand om Bord til Balsamering af Ligene af de Passagerer, der mulig maatte dø paa Rejsen. Forsvaret i en saadan Sag er kostbart i Amerika; men selvfølgelig vilde der blive et uhyre Antal af den Art Sager, hvis Forsvaret ikke blev ført.

3.000 Dollars Udgifter for at slippe for Afpresning af 35.000 Dollars.

Et andet Tilfælde kostede Rederen 3,000 Dollars i Udgifter til Forsvarer. Det drejede sig her om, at en kvindelig Passager var i Færd med at gaa ind i Salonen paa en Damper, da et Barn løb hen foran hende og gav Anledning til, at hun faldt paa et Sted, hvor Gulvtæppet i Salonen var syet sammen. Nogen Tid efter anlagde Damen og hendes Mand Sag mod Rederen og forlangte henholdsvis 25,000 og 10,000 Dollars i Erstatning, idet de hævdede, at Uheldet var sket, fordi Tæppet laa løst, var slidt og ikke forsvarligt anbragt, og at Hustruen paa Grund af Uheldet blev syg kort efter Ankomsten til Bestemmelsesstedet, aborterede og antagelig vilde blive svagelig som Følge heraf. Under Sagen fremkom der Vidnesbyrd om, at Manden, efter at Uheldet var sket, var bleven set rive Tæppet løst, og en Undersøgelse af Kvinden gav til Resultat, at man ikke kunde se Spor af nogen Abort. Hun indrømmede da ogsaa, at de ikke havde tilkaldt nogen Læge, og skønt hele Sagen aabenbart kun var et Forsøg paa at faa Penge ud af Rederen, maatte denne dog forsvare sin Sag ved Retten i New York. Efter en Procedure, der varede 4 Dage, blev der afsagt Kendelse i Rederens Favør, men Sagen kostede ham dog som nævnt 3,000 Dollars.

DEKRETET OM GULD TOLD I PORTUGAL

Nordisk Skibsrederforening i Christiania giver i et nylig udsendt Cirkulære Meddelelse om en Sag i Lissabon, hvor Certepartiet bl. a. indeholdt følgende Klausul: »Enhver ekstra Afgift, der paalægges Damperen i Lissabon udover, hvad der blev paalagt før 31. December 1921, skal betales af Modtageren«.

Hensigten med Klausulen var, at de ekstra Udgifter, som Skibet maatte faa som Følge af et Regeringsdekret, der traadte i Kraft den 1. Januar 1922, og ifølge hvilket Afgifter til Toldvæsenet erlægges i Guld, skulde betales af Modtagerne. Klausulen er imidlertid uklar, og dette benytter Modtageren sig af, idet han nægter at betale disse ekstra Udgifter.

Foreningen har forelagt Sagen for sin Agent i Lissabon, Konsul *Simon Hansen*, der gav følgende Svar:

»Den sædvanlige Klausul i Certepartierne angaaende dette Spørgsmaal lyder saaledes:

»Befragtere skal holde Rederne skadesløse for enhver forøget Udgift, Damperen har i Udlosningshavnen som Følge af den portugisiske Regerings Dekret om Guld told, der traadte i Kraft 31. December 1921«.

Som De vil se, er der i Skibets Certeparti ikke refereret til det nævnte Dekret, og dette benytter Modtageren sig altsaa af. Ligeledes udtaler Certepartiet, at Modtageren skal betale de ekstra Afgifter, medens der ellers plejer at staa, at det er Befragteren, der er ansvarlig herfor. Dette spiller ligeledes en stor Rolle, da portugisisk Lov forbyder at gøre en Ladningsmodtager ansvarlig for en Udgift, som det tilkommer Skibet at betale, trods det, at der er indsat en Klausul herom i Certeparti eller Konossement.«

Det maa derfor henstilles, at benytte den rigtige Klausul, saaledes at disse ekstra Udgifter falder paa Befragteren.

MARSTAL-SKONNERTEN "PAMPA" FORLIST BESÆTNINGEN REDDET

Skonnerten »Pampa« af Marstal, Kaptajn C. J. Andersens, er forlist paa den skotske Kyst, idet den er drevet ind paa Dunnet Head under høj Sø og slaaget fuldstændig til Vrag. Besætningen, 4 Mand, er reddet.

»Pampa« var paa Rejse fra Thurø til Dysart for at laste Kul til Ommel.

»Pampa« var paa 76 brutto og 63 netto Tons og var forsikret i Søassuranceforeningen »Ærø«.

FORHOLDENE FOR LOSNING AF TØMMER I LONDONS HAVN

I Betragtning af den Kritik, som skandinaviske Redere har udtalt med Hensyn til de Midler, Londons Havn raader over til Losning af Tømmerladninger, var det en god Idé, Havnemyndighederne i London bragte til Udførelse, da de indbød en Del Repræsentanter for de skandinaviske Lande, bosatte i England, til at aflægge et Besøg i Londons Havn.

I en nær Fremtid vil der blive offentliggjort en Beretning fra den Kommission, som paa Foranledning af Skibsfartskamret og andre Institutioner har undersøgt Forholdene i Havnen med Henblik paa Behandlingen af Tømmerladninger, og efter Forlydende skal man være kommet til det Resultat, at Forholdene kan blive betydeligt bedre. Imidlertid maa det bemærkes, at Sir Jon Hamilton Benn, der er Medlem af Havnebestyrelsen, indrømmede, at der var Mangler og overfor Gæsterne erklærede, at man vilde træffe Forholdsregler til saa vidt muligt at fjerne enhver Grund til Utilfredshed hos Eksportører og Importører af Tømmer, og Redere, som bragte den Art Ladninger til London. Nogle af de bedste Hjerner i Europa, udtalte han, var blevet tilkaldt for at finde en Løsning paa Vanskelighederne, og han tilføjede, at da Surrey Commercial Docks maaske nok var forældet, vilde der blive anlagt en ny Havn. Denne Udtalelse kan tages som en Tribut til det Arbejde, de ovennævnte Mænd har gjort, ved i Skibsfartens og Handelens Interesse at have underkastet Havnen et nøje Eftersyn og overbevist sig om, hvorledes Forholdene i Virkeligheden er. London har

i ikke ringere Grad end andre Havne draget Fordel af de Anskuelse, som Havnekommissionens Medlemmer har fremsat, idet man var klar over, at deres Hensigt ikke var at hengive sig til en dadelsyg Kritik men at afgive en upartisk Kendelse, og hvor det var muligt fremsætte Forslag til Forbedringer.

Forslaget om Anlæggelse af en ny Kai ved Tilbury forkastet.

Havnemyndighederne har imidlertid i den sidste Uge i høj Grad tiltrukket sig Opmærksomheden som Følge af den Rolle, de har spillet ved at forkaste Lord Cowdrays Plan om en Kai med dybt Vand ved Themsen i Nærheden af Tilbury. Efter mange upartiske Personers Mening vilde Lord Cowdrays Project være af betydelig Fordel for Havnen i det Hele. Planen var dristig og regnede med Udviklingen som Industriadistrikt af henved 3,000 Acres Land med dybt Vand paa en Strækning af henved 2 miles. At Havnemyndighederne i London bestemt har modsat sig Planen er ikke overraskende. De har altid misbilliget Anlæg af Kajer med dybt Vand ved Floden, ligesom deres Forgængere, Dok-Selskaberne, hvis Ejendomme og Interesser Havnemyndighederne har overtaget, stillede sig fjendtligt overfor Kajer, der blev drevet af Private. Om Lord Cowdrays Nederlag betyder, at Planen dermed er skrinlagt, vil Fremtiden vise, efter hvad *The Syren* mener at kende til ham, vil det ikke blive Tilfældet.

UNG DANSK STYRMAND KLARER STILLINGEN

Amerikanske Blade bringer Beretninger om et stort amerikansk Sejlskib, der paa Rejse fra San Francisco til Kobe i Japan under en Orkan led alvorligt Havari og senere blev forfulgt af forskellige Uheld, hvorved Skibet mistede saavel Føreren som 1. og 2. Styrmand, Tømmermanden og 4 Matroser, men at det omsider lykkedes 3. Styrmand at føre Skibet frelst i Havn.

Skibet, en femmastet Sejler, afgik allerede i Oktober i Fjor fra Amerika med en Ladning Tømmer til Kobe, og ankom dertil i Januar i Aar.

Det viser sig, at Skibet har været ude for en voldsom Orkan, under hvilken det mistede to Master.

Under Arbejdet med at sætte et Par nye Master op, kom 1. Styrmand og Tømmermanden saa alvorligt til Skade, at de kort efter døde. Nogen Tid efter mødte Skibet atter voldsomme Storme, og samtidig døde Kaptajnen, 2. Styrmand og 4 Mand af Besætningen af Feber. 3. Styrmand, der er dansk og hedder *G. Kofoed*, tog nu Kommandoen, og det lykkedes ham omsider at føre Skibet til dets Bestemmelsessted.

Skibet ansaas for tabt, og Assuranceselskabet har tilstillet ham en stor Belønning, ligesom han som Kaptajn skal føre Skibet tilbage til San Francisco.

SKONNERTEN „FYLLA“ AF MARSTAL KOLLIDERET MED EN DANSK DAMPER

Mandag Morgen ankom en af Rederiet »Vendila« Dampere »Svend Pii« til Inderreden ved København med en større, trælastet Skonnert paa Slæb.

Damperen havde Fredag Aften under tæt Taage i Østersøen haft en alvorlig Kollision med 3m. Skonnert »Fylla« af Marstal. Denne blev ramt af Damperen tværs for Boven og fik saa svære Beskadigelser, at Damperen maatte tage den under Bugsering til København.

Hvorledes Kollisionen er sket, er endnu ikke opklaret. Paa »Fylla« anede man intet før det stærke

Stød mærkedes, og Vandet begyndte at trænge ind. Da det viste sig, at Skibet kunde holdes flydende paa Trælasten, blev der etableret Forbindelse mellem de to Skibe, hvorefter Bugseringen straks begyndte.

»Fylla« var paa Rejse fra Sundswall til Westport paa Vestkysten af Irland. Den er paa godt 300 Tons netto, føres af Kaptajn *Kromann* og tilhører Rederiet *Kromann* i Marstal. Den har 6-7 Mands Besætning.

»Svend Pii« er paa 1,074 Tons netto, og føres af Kaptajn *Møller*.

SØ- OG HANDELSRETEN TILKENDER SVITZER 80.000 KR. I BJERGELØN

Damperen »Theseus« af Amsterdam grundstødte den 12. Februar paa Søndre Røse. Damperen stod haardt paa Stengrund og var læk. Svitserens »Pluto« afgik til Hjælp. Senere kom der to andre Svitserdampere med to Lægtene og 15 Bjergere. »Theseus« var ikke til at faa slæbt af Grunden, men pressedes af Isen højere op og fik Slagside. Der blev

udlosset 200 Tons af Ladningen, og efter at endnu to Dampere var kommen til Hjælp, lykkedes det den 14. om Eftermiddagen at faa »Theseus« flot.

De bjergede Værdier opgjordes til 1,290,000 Kr. og Bjergningsmateriellet til 1 Mill. Kr.

Sø- og Handelsretten fastsatte Bjergelønnen til 80,000 Kr.

STORT OG SMAAT

Burmeister & Wains Motorer.

Fra Burmeister & Wain er udsendt et lille Hefte, der anskueliggør ved Diagrammer Værftets Motorers Overlegenhed over alle andre Typer Motorer. Af Skibe over 2000 Br. Tons findes nu 121 Skibe paa tilsammen 699,082 Br. Tons forsynet med Burmeister & Wains Motorer, derefter følger Sulzer med 10 Skibe og 62,6333 Tons, Vickers 11 Skibe og 60,550 Tons, Werkspoor 14 Skibe og 54,608 Tons, North British Diesel 35,854 Tons, M.A.N. 33,062 Tons, Ansaldo 30,258 Tons og Doxford 29,679 Tons. Andre Typer har kun et ringe Antal Tons.

Nyt Sejlskibsselskab.

Paa Thurø er der i disse Dage dannet et nyt Sejlskibsselskab *Dagmar*, hvis Formaal er at drive Fragtfart. Aktiekapitalen — 75,000 Kr. i Aktier paa 500 Kr. — er allerede fuldt indbetalt. Selskabets Stiftere er Skibsreder *Rasmus Jørgensen*, Skibsmægler *Lauritz Rasmussen* og Kaptajn *Karl Pedersen*. Selskabets bestyrende Reder er Skibsreder *Rasmus Jørgensen*.

„Polarstjernen“ i Stykgodsfart København—Danzig.

Efter endt Reparation skal Aktieselskabet Danske Sejlskibsrederes Motorskib »Polarstjernen« sejle i fast Stykgodsfart mellem Danzig og København.

Dansk Damper solgt til Sverige.

Dampskibsselskabet »Norden« har solgt Damperen »Helge« til Rederiaktiebolaget »Portos« i Helsingborg. »Helge« er bygget 1895 ved Helsingør Værft og laster ca. 2600 Tons Dødvægt.

Lemvigs Havns Udvidelse.

Byraadet i Lemvig har vedtaget at udvide Byens Havn i østlig Retning. Arbejdet vil koste ca. 300,000 Kr. og skal udføres inden Udløbet af 1927.

Sunket Sejlskib.

Skonnert »Marie« af Nyord, lastet med Teglsten, er strandet i Bøgestrømmen og er vandfyldt. Svitzer har afsendt Assistance.

Drivende Mine observeret.

Ministeriet for Industri, Handel og Søfart har meddelt Dansk Sejlskibsrederi-Forening:

Skib »Rosenberg« rapporterer over Blaa vand Radio:

Drivende Mine passeret den 12. d. M. Kl. 4 Fmd. paa 51° 28' N. Brd. 1° 56' Ø. Lgd.

Stranding.

Damperen »Cranstone« af Newcastle paa Vej fra England til Odense med Gaskul, kom Tirsdag Eftermiddag paa Grund i Lillegrund ved Fyns Hoved og maatte senere landsættes ved Sappeborg Øst for Nordskov for ikke at synke, da den havde faaet en stor Læk i Forskibet. Fordækket er under Vand, og der staar 10 Fod Vand i Lasten.

Svitzer Bjergningsdamper »Ymer«, der var paa Vej fra en Bjergning ved Sletterhave til Korsør, kom omtrent samtidig til Stede og tog Affære. Ogsaa Kerteminde Bjergelav assisterer. Bjergningen vil sikkert blive ret omstændelig, da der er meget Vand i Skibet, og Ladningen maa omlades i Lægtene. — Fartøjet er over 1,000 Netto Tons drægtig.

POSITIONSLISTE PR. 21. JULI 1924

MEDDELT AF »DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Nielsen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Aalborg*, Egeholm, afg. Brunsbüttel 19.7.
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i København-Aalborg Ruten.
s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i København-Aarhus Ruten.
m.s. *Afrika*, Schmidt, afg. Baryoewangi 4.7. til Alexandria.
s.s. *Aggersund*, Petersen, ank. London 9.7.
s.s. *Agnete Mærsk*, Rasmussen, ank. Alexandria 16.7.
s.s. *Aladdin*, Nielsen, pass. Sødingen 20.7. p. R. t. Murmansk.
s.s. *Alexandra*, Holst, i Dok i Frederikshavn siden 20. Juni.
s.s. *Alf*, Therkildsen, ank. København 18.7.
s.s. *Alfa*, afg. Königsberg 18.7. til St. Louis s/Rhone.
s.s. *Alfred Hage*, pass. Finisterre 20.7.
s.s. *Algarve*, Sundvig, ank. København 19.7.
s.s. *Allsund*, Nielsen, afg. Waija 19.7.
s.s. *Amalienborg*, Sørensen, pass. Sulina 19.7.
s.s. *Angelica Mærsk*, Rask, ank. Danzig 18.7.
s.s. *Anine*, Risøe, ank. St. Nazaire 17.7.
m.s. *Annam*, Rasmussen, ank. Osaka 18.7.
s.s. *Anneberg*, Korff, ank. London 16.7.
s.s. *Arabien*, Harder, ank. Yokohama 19.7.
s.s. *Argentina*, Wenk, afg. København 17.7. til Wales.
m.s. *Arizona*, Sonne, ank. Buenos Aires 6.7.
s.s. *Arkansas*, Snedker, afg. Montreal 12.7. til København.
s.s. *Arnold Mærsk*, Nielsen, afg. Bremen 18.7.

Foruden »Ymer« er der fra København ankommet en Slæbebaad med Lægtene. Omladningen er begyndt og fortsættes paa Kraft Dag og Nat. Arbejdet vil antagelig tage 5-6 Dage.

Naar Omladningen er tilendebragt, vil Skibet blive tætnet af Dykkere, hvorefter det slæbes til Odense for at komme i Dok.

Marstal Skonnert solgt til Portugal.

Juniorchefen for et stort portugisisk Rederi, *Coimbra*, opholder sig for Tiden i København. Han er ledsaget af en Skibsbesætning paa 6 Mand foruden Kaptajnen, og det er Meningen, at den herfra skal hjemføre en 3-mastet Marstalskonnert »Riise« paa 250 Tons, som Hr. Coimbra under sit Ophold her i Landet har købt til Fart mellem Newfoundland og Lissabon. »Riise« ejedes af Skibsreder *Hans Petersen*, og Portugiseren har set Skonnerten i Lissabons Havn og faaet Lyst til at erhverve den. Skibet bliver for Tiden efterset hos Burmeister & Wain før Rejsen til Portugal under portugisisk Flag tiltrædes.

Norsk Damper bjærger en amerikansk Ballon.

Damperen »Belita«, der gaar i Frugtfart paa Amerika, har paa sin sidste Rejse bjærgt en stor Observationsballon tilhørende den amerikanske Marine. Da Ballonen observeredes, var den 10 Sømil udenfor Barnegat Fyr og drev afsted med stor Fart. Fire andre Dampere forsøgte at bjærg Ballonen, men havde sat Baade i Vandet, og Ballonen drev hurtigere afsted, end de kunde ro. »Belita« løb derfor frem mellem Baadene og var iflg. *N. H. & S. T.* heldig nok til at faa fat paa Ballonen, der viste sig at være dobbelt saa lang som Skibet. Den blev nu taget paa Slæb og ved Ankomsten til Havn overgivet til de amerikanske Marinemyndigheder, som nu vil have at betale Bjergeløn for den værdifulde Ballon.

Udvalget for Stuveribranchen

i de skandinaviske Lande, bestaaende af Repræsentanter for de forskellige Arbejdsgiverforeninger, afholder Aarsmøde i Aarhus i Dagene den 11. og 12. August. Udvalgets Formand er Formanden for Svensk Arbejdsgiverforening, Vice-Herredshøvding v. Sydow.

Bestemmelser om mindsket Fart ved Göteborg.

1. Et ved Maskinkraft fremdrevet Skib, som passerer Sundet mellem Erholmen og Klöverö (Draget), S. for Marstrand, maa, naar et Fartøj med rød Ballon i Rigningen ligger fortojet ved den i Sundet liggende Erholm Bro, ikke have større Fart end 5 Knob paa en Strækning af 100 m paa hver Side af den nævnte Bro.

2. Et ved Maskinkraft fremdrevet Skib, som passerer en af efternævnte Fyrstationer, Brännäsbråten, Skalkorgarne, Lilla Warholmen, Sälö, Lekskär, Ramholmen, Älgö, Berlin, Eckerö, Tenholmen, Stångehuvud, Flättarne, Gravarne, Käbblingarne, Likholmen og Tjurholmen, i en saadan Afstand, at det kan sætte Sø inde ved Fyrstationen, maa, naar et Fartøj med rød Ballon i Rigningen ligger fortojet ved Fyrstationen, ikke have større Fart end 5 Knob paa en Strækning af 100 m paa hver Side af Fortøjningspladsen.

3. Overtrædelse af ovennævnte Bestemmelser medfører Straf.

B

s.s. *Baldur*, Dam, i Kbhvn.-Børgense-Vejle Ruten.
s.s. *Beira*, Kjær, i København-Antwerpen Ruten.
s.s. *Belgien*, Hansen, ank. København 18.7.
s.s. *Bellona*, Thrane, ank. København 17.7.
s.s. *Benedikt*, Kähler, i Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.
s.s. *Bergenhus*, Andresen, i Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
s.s. *Berlin*, ank. London 20.7.
s.s. *Bertha*, Jørgensen, afg. Morlaix 21.7. til Hull.
s.s. *Betty Mærsk*, Thun, ank. Macoris 17.7.
s.s. *Birgit*, Clausen, ank. Ghent 16.7.
s.s. *Birte*, Christensen, pass. Brunsbüttel 20.7. paa Rejse til Rochefort.
s.s. *Bjarke*, Poulsen, afg. Riga 17.7. til Cardiff.
s.s. *Bodil*, ank. Lissabon 19.7.
s.s. *Bogø*, Rasmussen, ank. Odense 19.7.
s.s. *Bolivia*, Beldring, ank. Moji 16.7.
s.s. *Bornholm*, Hansen, ank. Quebec 17.7.

s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Brahestad 18.7.
 s.s. *Botnia*, Lydersen, ank. Leith 19.7., i Rute­fart København-Leith-Færøerne-Island.
 s.s. *Bottenhavet*, Duysen, ank. West Hartlepool 18.7.
 s.s. *Brattingsborg*, Christensen, afg. Newport News 14.7.
 s.s. *Bretagne*, Hartmann, afg. Hamborg 16.7.
 s.s. *Brelland*, Larsen, afg. København 18.7. til Blyth.
 s.s. *Britta*, ank. Mäntyluo 20.7.
 s.s. *Brynhild*, Huus, ank. København 20.7.
 s.s. *Borglum*, Møllerup, afg. Birkenhead 19.7.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Roholm, i København-Aalborg Ruten.
 m.s. *California*, Pedersen, forv. Moss 20.7.
 s.s. *Carmen*, ank. København 18.7.
 s.s. *Charkow*, Petersen, afg. Danzig 18.7. til London.
 m.s. *Chasline Mærsk*, Lindgreen, pass. Dunnethead 16.7. paa Rejse til Baltimore.
 m.s. *Chile*, Tillisch, afg. Port Said 14.7. til Marseilles.
 s.s. *Chr. I. Kampmann*, laster i Raumo.
 s.s. *Christiansborg*, Lund, passeret København 20.7.
 s.s. *Cimbria*, Svan, i København-Randers Ruten.
 s.s. *Cito*, Jensen, ank. Hull 20.7.
 s.s. *Clara*, Jacobsen, ank. Aarhus 15.7.
 s.s. *Copenhagen*, Schrøder, ank. Dunkirk 14.7.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Poulsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Dagmar* (J. Lauritzen), ank. Barcelona 17.7.
 s.s. *Danebrog*, Andresen, ank. Grimsby 21.7.
 s.s. *Danefelt*, Simonsen, ank. Goole 21.7.
 m.s. *Danefolk*, Møller, ank. Hamburg 28.6.
 s.s. *Daneferd*, Grøndal, pass. Portland 19.7. p. R. t. Kolding.
 s.s. *Daneholm*, Petersen, ank. Archangel 5.7.
 m.s. *Danekonge*, Petersen, afg. Aalborg 13.7. til Ivigtut.
 s.s. *Danelag*, Stage, ank. København 8.7.
 s.s. *Danemark*, Hausgaard, ank. Leningrad 20.7.
 s.s. *Danery*, Voss, ank. København 6.7.
 s.s. *Dania*, Bencke, afg. New York 17.7. til København.
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, ank. Alexandria 20.7.
 s.s. *Delaware*, Falkenberg, afg. København 8.7. til Montreal.
 s.s. *Diana*, Tramp, ank. Newcastle 20.7.
 s.s. *Danevirke*, Jørgensen, ank. Santos 10.7.
 s.s. *Dorrit*, ank. Melilla 21.7.
 s.s. *Douro*, Jørgensen, i Kbhvn.-Königsberg-Libau Ruten.
 s.s. *Dronning Maud*, Hansen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 m.s. *Drogden*, Hansen, ank. Windau 21.7.
 s.s. *Dublin*, afg. Tyne 21.7.

E

s.s. *E. M. Dalgas*, ank. Ystad 20.7.
 s.s. *Ebba*, afg. Glasgow 18.7. til Härnösand.
 s.s. *Ebro*, Rosenhøj, i Danmark-London Ruten.
 s.s. *Egholm*, afg. Tunis 19.7. til Marseille.
 s.s. *Eleonora Mærsk*, Rasmussen, ank. Leningrad 16.7.
 s.s. *Elie*, Duhn, afg. Ghent 19.7. til Windau.
 s.s. *Elisabeth*, Petersen, ank. København 19.7.
 s.s. *Ella*, Hansen, i Hamborg-Aalborg Ruten.
 s.s. *Ellensborg*, Andersen, ank. Boness 18.7.
 s.s. *Elsborg*, Palm, ank. Lehlisaari 13.7.
 s.s. *Emilie Mærsk*, Andersen, ank. Archangel 13.7.
 s.s. *Emma Mærsk*, Mærsk-Møller, afg. Cape Town 18.7. til Durban.
 s.s. *England*, Petersen, ank. Archangel 10.7.
 s.s. *Erik*, Christensen, afg. København 19.7. til Antwerpen.
 s.s. *Erik Boye*, ank. Wiborg 19.7.
 s.s. *Erle*, Arentz, passeret Aden 17.7. paa Rejse til Colombo.
 s.s. *Esbern Snare*, Dreyer, i Hamborg-Kolding-Vejle Ruten.
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Hamborg-Aarhus Ruten.
 s.s. *Esther Maria*, Bang, ank. London 7.7.
 s.s. *Estland*, Sørensen, afg. Burntisland 16.7.
 s.s. *Estonia*, Christensen, afg. Portland 13.7. til New York.
 s.s. *Expres*, Hansen, oplagt i København fra 21.7.

F

s.s. *Falken*, Pedersen, i Ruten Kbhvn.-fynske m. fl. Pladser.
 m.s. *Falstria*, Sørensen, afg. Port Said 19.7. til London.
 s.s. *Fana*, Michelsen, ank. Cronstadt 18.7.
 s.s. *Ficaria*, Rindby, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Fiona*, Petersen, i Kbhvn.-Nakskov og Kbhvn.-Mariager-fjord Ruterne.
 m.s. *Fionia*, Skjoldam, ank. København 20.7.
 s.s. *Flora*, Jørgensen, i Dok i Frederikshavn fra 2.7.
 s.s. *Florida*, Holm, afg. Cardiff 26.7. til La Plata.
 s.s. *Flynderborg*, Lund, afg. Haukipudas 17.7.
 s.s. *Fredensborg*, Jensen, ank. Portland Mc. 13.7.
 s.s. *Fredensbro*, Olsen, ank. Veitsiluoto 9.7.
 s.s. *Fredericia*, ank. Manchester 20.7.
 s.s. *Frederik VIII*, Mechlenburg, ank. København 18.7.
 s.s. *Frederiksborg*, Larsen, ank. New Orleans 20.7.
 s.s. *Frejre*, Jensen, oplagt i Esbjerg siden 1.7.
 s.s. *Frigga*, Jensen, i Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Frode*, Hjorth, ank. Aarhus 19.7.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, afg. Danzig 19.7. til Riga/Reval.
 s.s. *Gautatyr*, Nielsen, afg. Kotka 17.7. til Honfleur.
 s.s. *Gerda*, ank. Leith 19.7.
 s.s. *Geysir*, Olsen, afg. Island 19.7. til Norge.

s.s. *Gorm*, Thomsen, afg. København 17.7. til Cardiff.
 s.s. *Grønland*, Kruse, afg. Leningrad 17.7.
 s.s. *Grønsund*, Nielsen, afg. Vilajski 19.7.
 s.s. *Gudrun Mærsk*, Nielsen, ank. Antofagasta 8.7.
 s.s. *Gunver*, afg. Hamborg 19.7. til Nonmaling.

H

s.s. *H. Pontoppidan*, ank. Rouen 19.7.
 s.s. *Haderslev*, Knudsen, afg. Genoa 15.7. til Casablanca.
 s.s. *Hadsund*, Hansen, afg. Flensburg 19.7.
 s.s. *Halfdan*, Jørgensen, afg. København 19.7. til Frankrig.
 s.s. *Halland*, Christiansen, ank. Wiborg 21.7.
 s.s. *Hammershus*, Hveissel, afg. Santos 18.7.
 s.s. *Hans Broge*, Christensen, afg. København 18.7. til Bjørkö.
 s.s. *Hans Mærsk*, Petersen, afg. Bergen 16.7. til Murmansk.
 s.s. *Hans Tausen*, Hansen, ank. London 13.7.
 s.s. *Harald*, Petersen, afg. Esbjerg 19.7. til Aarhus, Randers og Aalborg.
 s.s. *Harriet*, passeret Cap Finisterre 20.7.
 s.s. *Hebe*, Ankersen, ank. København 18.7.
 s.s. *Hekla*, Bosch Kronika, beliggende London.
 s.s. *Helene*, ank. Grimsby 19.7.
 s.s. *Helga*, afg. Pernau 19.7. til Jersey.
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, afg. København 20.7. til New York.
 s.s. *Hengest*, Madsen, afg. Esbjerg 19.7. til Southampton.
 s.s. *Henry Tegner*, Nielsen, ank. Dieppe 17.7.
 s.s. *Hermod*, Clausen, pass. Harstad 15.7.
 s.s. *Hertha Mærsk*, Møller, afg. Dakar 3.7. til Antwerp.
 s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Libau 18.7. til Vest England.
 s.s. *Hjelm*, Falk, i Dok i Helsingør siden 14.7.
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, ank. Danzig 20.7.
 s.s. *Holland*, Jørgensen, afg. Kivusaari 14.7., pass. Helsingør 18.7.
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, ank. Hull 19.7.
 s.s. *Hugo*, Thorkelin, ank. Leith 18.7.
 s.s. *Hulda Mærsk*, Barentzen, afg. Cardiff 18.7. til Newport.

I

s.s. *I. D. S. Adolph*, afg. Bandholm 19.7.
 m.s. *Indien*, Jacobsen, afg. Moji 9.7. til Porthewnsend.
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Råfsö 16.7.
 s.s. *Inge Mærsk*, Hansen, ank. Belfast 14.7.
 s.s. *Inger* ank. Bristol 20.7.
 s.s. *Irene Maria*, Clausen, pass. Nordøstersø Kanalen 19.7. paa Rejse til Rouen.
 s.s. *Island*, Frandsen, ank. Leith 20.7.
 s.s. *Ivar*, Nielsen, ank. Brevik 18.7.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Schjøning, ank. London 16.7.
 s.s. *J. C. la Cour*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jakob Mærsk*, Hansen, ank. Archangel 13.7.
 s.s. *Jan*, Kurtzhals, ank. Kotka 10.7.
 m.s. *Java*, Knudsen, afg. Gøteborg 19.7. til Kristiania.
 s.s. *Jelling*, Andersen, ank. Cabo de Gata 15.7.
 s.s. *Jenny* ank. San Pitrodel Pinotar 21.7.
 s.s. *Jessie Mærsk*, Høgstedt, afg. Bremen 12.7.
 s.s. *Johanne* ank. Centa 21.7.
 s.s. *Jolantha*, Strufve, ank. København 19.7.
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, ank. Rouen 18.7.
 s.s. *Josey*, Nielsen, ank. New Orleans 19.7.
 s.s. *Jungshoved*, Horn, ank. København 27.6.
 m.s. *Jyllandia*, Kolls, ank. Nakskov 23.6.
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, pass. Finisterre 19.7.

K

s.s. *Kai*, Friis, ank. Antwerpen 12.7.
 s.s. *Karen*, Brinch, ank. Riga 14.7.
 s.s. *Karla* afg. London 21.7. til Hull.
 s.s. *Kasan*, Sørensen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Katholm*, Petersen, afg. København 14.7. til Vest England.
 s.s. *Kejserinde Dagmar*, Uldall, ank. Hungerburg 14.7.
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, afg. Nuevitas 4.7. til Rotterdam.
 s.s. *Kina*, Nielsen, afg. Norfolk 10.7. til Dakar.
 s.s. *Kirsten Mærsk*, Andersen, ank. Murmansk 17.7.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, i Kbhvn.-Aarh. Rut.
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, ank. Abo 12.7.
 s.s. *Knud*, Clemmensen, afg. Piteå 16.7. til Hull.
 s.s. *Koldinghus*, Madsen, i København-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Gjerløf, i København-Christiania Ruten.
 s.s. *Kronborg*, Rise, afg. Grangemouth 16.7.
 s.s. *Kronprins Frederik*, Hejlsø, afg. Blyth 19.7. til Nykøb. F.
 s.s. *Kurland*, Berndsen, ank. Leningrad 14.7.
 m.s. *København*, Mortensen, afg. Frederiksh. 16.7. til Durban.

L

s.s. *Lars Kruse* afg. Las Palmas 17.7.
 s.s. *Laura Mærsk*, Stabenau, ank. Amsterdam 10.7.
 m.s. *Leise Mærsk*, Houmann, afg. La Plata 16.7. til Bahia Blanca.
 s.s. *Lexa Mærsk*, Barentzen, ank. Leningrad 14.7.
 s.s. *Lifland*, Haure-Petersen, afg. Ayr 14.7.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, ank. Randers 19.7.
 s.s. *Lily*, Poulsen, pass. Kielkanalen 19.7. p. R. t. Bordeaux.
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rute­fart Kbhvn.-Limfjordsst.
 s.s. *Lithuania* ank. København 19.5.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Rio de Janeiro 28.6. til København, Vejle, Odense og Kallundborg.

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

Sct. Anna Plads 28

Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

AF NYBYGNINGER

*

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

AKTIESELSKABET

**DET DANSK-FRANSKE
DAMPSKIBSSELSKAB**

Korresp. Rheder:

A. N. PETERSEN · FREDERIKSGADE 9

Tlf. 1243-12843 · Tlgr.-Adr. Danskfransk

BALTICA SØ OG
TRANSPORT
FORSIKRING

— Aktiekapital: 17 Millioner Kroner —

Hovedkontor:

Bredgade 42 · København K. · Telegr.-Adr.: Baltassu

BOLINDERS RAAOLIE-MOTORER
FOR SKIBE OG STATIONÆR

Ingen Vandindsprøjtning. Ingen Kompressor. Øjeblikkelig Igangsætning ved elektrisk Starteanordning. Meget ringe Brændstofforbrug. ÆLDRE BOLINDERTYPER MODERNISERES Forlang Tilbud. OVER 15.000 BOLINDERMOTORER I DAGLIG DRIFT

Enerepræsentant for Danmark: **HARRY LEVIN** (Ingeniøraftlg.), **Frederiksgade 1, Kbhvn.** Telf.: Central 59-5995. Telegr.-Adr.: »Fatlervins**DE FORENEDE JERNSTØBERIER**

AKTIESELSKAB



HOLMBLADSG. 47 · KØBENHAVN S.

TELEFON: 1630

**KABYS-KOMFURER OG SKIBS-OVNE**

I ALLE STØRRELSER TIL KUL OG OLIEFYRING

V. & E. MATHIESEN
BLIKKENSLAGER · SKIBSINVENTARKabys- & Baadinventar, Lanterner med
Certificat, Kompashætter, Fortinning.**ALT SKIBSARBEJDE UDFØRES
TOLDBODGADE 6, KØBENHAVN · TELEF. 9445****KAY DYHR**

Kvæsthusgade 1 - København K.

Telefon: Cent. 8901-6885 · Telegr.-Adr.: Kaydyhr-København

Kunstlig Træk- og Oliefydings-Anlæg
fra James Howden & Co.

GLASGOW

BRØNDBERG & TANDRUP*Skibslanterner og Skibsinventar*

KØBENHAVN

Telef.: Palæ 827

Telegr.: Skibelys

*

UNION TRANSPORT COMPANY, INC.*Stevedorer —*

HOVEDKONTOR: 42, BROADWAY, NEW YORK

TELEGRAM-ADR.: TRANSPORT, NEW YORK

*Med egne moderne Pierer og en vidtspændende Organisation til vor Raadighed opgiver
vi »flat rates« inkluderende alt Arbejde i Forbindelse med Losning og Lastning.***BJØRCH-JENSEN & Co.**

SKIBSPROVIANTERING

KØBENHAVN K · HOLBERGSGADE 24

TELEGR.-ADR. BJØRCHJENSEN

TELEF. 7262

DANRAAOLIEMOTORER
FRA 2 TIL 140 HK.AKTIESELSKABET
MOTORFABRIKEN „DAN“
BRAGESGADE 10, L.
TELEFON C. 8006—8007**DANSK SØFARTS TIDENDE**UDKOMMER HVER TORS DAG OG KOSTER I
ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

Abonnement

i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar.

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
VESTRE BOULEVARD 38, KØBENHAVN B.

Telefon 2070 - 12 610

samt paa alle Postkontorer

s.s. *London*, Caspersen, afg. Uleåborg 15.7. til London, pass. Kielerkanalen 20.7.
m.s. *Lynetten*, Jensen, afg. West Hartlepool 19.7.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i Kbhvn.-Frederiksh.-Chria. Rut.
s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. Antwerpen 20.7. til København.
s.s. *Maine* afg. Bermuda 19.7. til Golfen.
s.s. *Maj*, Holm Nielsen, ank. Odense 18.7.
s.s. *Maja*, Christensen, i København-Hamborg Ruten.
m.s. *Malaya*, Kruse, afg. Hongkong 12.7. til Tarakan.
s.s. *Margrete*, Mathiasen, ank. Ipswich 17.7.
s.s. *Marie* ank. Köpmansholmen 20.7.
s.s. *Marie Mærsk*, Kristensen, afg. Cheribon 10.6. pass. Gibraltar 16.7. paa Rejse til Le Havre.
s.s. *Margit*, Jensen, ank. Ekenæs 18.7.
s.s. *Martin Carl*, Olsen, afg. Rouen 20.7. til Blyth.
s.s. *Martin Goldschmidt*, Lauritzen, ank. Ghent 21.7.
s.s. *Mary*, Stabell, afg. Calais 19.7. til Wiborg.
s.s. *Maryland*, Pape,, ank. Cardiff 15.7.
m.s. *Mexico*, Svarrer, ank. København 17.7.
s.s. *Middelhavet*, Olsen, ank. Råfsø, 13.7.
s.s. *Minsk*, Egense, i Dok i Frederikshavn siden 8.7.
s.s. *Mjøltnir*, Rasmussen, afg. Cadix 17.7. til Island.
s.s. *Moskov*, Jørgensen, afg. Danzig 19.7.
s.s. *Møen*, Olsen, i Kbhvn.-Stege og Kbhvn.-Nykøbing F. Rut.

N

s.s. *N. F. Høfding* pass. København 19.7.
s.s. *Nancy* afg. Portimao 15.7. til Kirkcaldy.
s.s. *Natal*, Røder, ank. Tjiloftjop 20.7.
s.s. *Nautik* afg. Sevilla 18.7. til Algier.
s.s. *Neptun* ank. Sevilla 17.7.
s.s. *Nerma* pass. Helsingør 20.7. paa Rejse til Helsingfors.
s.s. *Nevada*, Fischer, ank. Kolding 19.7.
s.s. *Nidaros*, Sandborg, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, ank. Danzig 19.7.
s.s. *Niobe*, afg. Hudikswall 11.7. til San Felice.
s.s. *Nordland*, Clausen, afg. Piteå 15.7.
s.s. *Nordsøen* afg. Thames 18.7. til Sundswall.
s.s. *Normandiet*, Haure-Petersen, ank. Archangel 19.7.

O

s.s. *Odin*, Fjeldborg, i Stettin-København-Gøteborg Ruten.
s.s. *Olaf*, Danholt, ank. Haukepidras 15.7.
s.s. *Olga*, Thoft, ank. Harpshamn 17.7.
s.s. *Oluf Bager*, Tvergaard, i Frederikshavn-Gøteborg Ruten.
s.s. *Oluf Mærsk*, Hansen, afg. Bergen 14.7. til Murmansk.
m.s. *Oregon*, Mühldorff, oplagt i København.
s.s. *Orion*, Eggers, ank. Boulogne 18.7.
s.s. *Oscar II*, Schmidt, afg. København 7.8. til New York.

P

s.s. *P. Madsen* ank. Tonno 18.7.
s.s. *P. N. Damm* ank. Wiborg 19.7.
s.s. *Pacific*, Matthiessen, ank. Columbo 16.5.
s.s. *Palnatoke*, Skou, ank. Leningrad 10.7.
m.s. *Panama*, Hansen, ank. Malmø 20.7.
s.s. *Parana*, Heisterberg, ank. Aberdeen (Pacific) 17.7.
s.s. *Paris* afg. Norfolk 15.7. til Jucaro.
s.s. *Pennsylvania*, Herskind, i Dok i Helsingør siden 29.6.
m.s. *Peru*, Larsen, afg. Cape Town 7.7. til Las Palmas.
s.s. *Polaris*, Holm, ank. Hull 17.7.
s.s. *Polly*, Nielsen, ank. Newport 16.7.
s.s. *Polonia*, Jørgensen, ank. Libau 20.7.
s.s. *Primula*, Jacobsen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
s.s. *Prins Knud*, Koch, ank. Wiborg 19.7.

R

s.s. *Randi* ank. Sevilla 20.7.
s.s. *Rask*, Theiland, ank. Calais 20.7.
s.s. *Rhodesia*, Madsen, ank. Cardiff 15.7.
s.s. *Rhone*, Hansen, ank. København 19.7.
s.s. *Rigmor*, Winther, ank. Boston 21.7.
s.s. *Rita*, Sonne, i København-Hamborg Ruten.
s.s. *Robert Mærsk*, Jensen, afg. Leningrad 18.7. til Königsberg.
s.s. *Roma* ank. Antilla 16.7.
s.s. *Romø*, Rathje, ank. Leningrad 16.7.
s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. København 15.7.
s.s. *Rota*, Rivald, ank. Leith 20.7.

S

s.s. *Saga*, Henriksen, afg. København 18.7.
m.s. *Sally Mærsk*, Rohde, ank. Tavoy 2.7.
s.s. *Scandia* afg. Nyborg 18.7. til New York.

m.s. *Selandia*, Himmelstrup, ank. Bangkok 3.7.
m.s. *Siam*, Poulsen, ank. Stockholm 17.7.
s.s. *Sigrid*, Madsen, ank. Antwerpen 12.7.
s.s. *Sigrun*, Jensen, afg. Assens 18.7. til Sundswall.
s.s. *Sigvald*, Andersen, ank. Imminghavn 20.7.
s.s. *Silkeborg*, Larsen, ank. Himango 19.7.
s.s. *Simone*, Christensen, pass. Cape la Heve 21.7. paa Rejse til Rouen.
s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Gent 16.7.
s.s. *Skagerak*, Hansen, ank. Treguier 15.7.
s.s. *Skanderborg*, Andresen, afg. Darthmouth 16.7.
s.s. *Skjold*, Nielsen, ank. Aarhus 19.7.
s.s. *Skodsborg*, Grove, afg. Manchester 19.7.
s.s. *Skotland*, Iversen, afg. København 17.7.
s.s. *Sleipner*, Dahm, ank. Thorshavn 16.7.
s.s. *Slesvig*, Weichardt, afg. Leningrad 18.7.
s.s. *Smul*, Hansen, ank. København 22.7.
s.s. *Sophie*, Thomsen, ank. Strømfoss 21.7.
s.s. *Spigerborg*, Jensen, afg. Terneusen 19.7.
s.s. *Stal*, Clausen, afg. New York 17.7. til Cuba.
s.s. *Stegelborg*, Hansen, ank. Riga 16.7.
s.s. *Stella* afg. Liverpool 17.7. til København.
s.s. *Susan Mærsk*, Petersen, afg. Archangel 10.7. til Aberdeen.
s.s. *Svanhild*, Juhl-Larsen, ank. Tenerife 16.7.
s.s. *Svanholm*, Petersen, ank. København 19.7.
s.s. *Svava*, Christensen, ank. London River 20.7.
s.s. *Svend Pii* pass. København 21.7.
s.s. *Svend*, Hav, afg. Himango 12.7. til Calais.
s.s. *Søborg*, Madsen, ank. Cardiff 19.7.
s.s. *Sønderborg*, Albrechtsen, ank. Swansea 20.7.
s.s. *Sønderjylland*, Jensen, i København-Haderslev-Aabenraa-Sønderborg Ruten.

T

s.s. *T. M. Werner* ank. Bordeaux 11.7.
s.s. *Taarnborg*, Knudsen, ank. Danzig 14.7.
s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, ank. Liverpool 19.7.
s.s. *Taasinge*, Ankersen, i Dok i Helsingør siden 5.7.
s.s. *Texas*, Dragsdahl, afg. Rio de Janeiro til Skandinavien.
s.s. *(Thyra (D.F.D.S.))*, Kann, i Dok i Helsingør siden 5.7.
s.s. *Thyra (Progress)*, Schmidt, ank. Honfleur 19.7.
s.s. *Tiber*, Nellemann, ank. København 13.7.
s.s. *Tjaldur*, Munch, i København-Riga Ruten.
s.s. *Tomsk*, Mikkelsen, afg. Palermo 16.7. til Lissabon.
m.s. *Tongking*, Topp, pass. Dover 20.7. p. R. t. St. Thomas.
s.s. *Transvaal*, Bronér, afg. Minoran 16.7.
s.s. *Trondhjem*, Pedersen, i Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
s.s. *Tula*, Christensen, afg. Antwerpen 18.7. til Nordafrika.
s.s. *Tyr*, Jensen, ank. Hull 21.7.

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, ank. Drammen 16.7.
s.s. *Ulf*, Rasmussen, ank. Windau 18.7.
s.s. *Ulla*, Jessen, pass. Hanstholm 21.7. p. R. t. København.
s.s. *Ulrik Holm*, Toft, ank. Boulogne 15.7.
s.s. *United States*, Voldborg, ank. New York 20.7.
s.s. *Uranienborg*, Agerlin, ank. Rotterdam 19.7.

V

s.s. *Valborg*, Hansen, ank. Faxø 19.7.
s.s. *Vega*, Madsen, afg. Yxpila 17.7. til London.
s.s. *Venus*, Terkildsen, pass. Skagen 20.7. paa Rejse til West Hartlepool.
s.s. *Vera*, Larsen, pass. Holtenau 21.7. paa Rejse til London.
s.s. *Veratyr*, Pedersen, ank. Soroka 8.7.
s.s. *Viborg*, Winther, afg. Gibraltar 13.7.
s.s. *Vidar*, Clausen, ank. Newcastle 20.7.
Bark *Viking*, Ankersø, afg. Antwerpen 17.7. til Hull.

W

s.s. *Wien* ank. Trapani 13.7.
s.s. *Wilh. Colding*, Østergaard, ank. Marseille 12.7.
s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, afg. Sundsvall 16.7., pass. Holtenau 20.7. paa Rejse til Boulogne sur Mer.

Y

s.s. *Ydun*, Schmidt, i København-Horsens Ruten.
s.s. *Yokohama*, Bast, ank. Hamburg 19.7.
s.s. *Yrsa (D.F.D.S.)*, Rasmussen, i Kbhvn.-Hamburg Ruten.
s.s. *Yrsa (Lauritzen)* ank. Barcelona 19.7.

Ø

s.s. *Ørkild*, Jensen, ank. New York 28.6.
s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, afg. København 20.7.

POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE

Sann, Petersen, afg. Stokkeseyri 15.7.
Arietis, Rasmussen, ank. English Harbour N.F. 12.7.
Alfa, Christensen, ank. Esbjerg 12.7.
Martine Nissen, Jensen, ank. Dartmouth p. R. t. Totnæs.
Nordborg, Hansen, afg. Boulogne til Kemi 14.7.
Niels Nielsen, Nielsen, afg. Sundsvall til Dundrum 16.7.
Johanne, Marcussen, afg. Masnedund til Umeå 17.7.
Primula, Jørgensen, Courseulles 17.7.
Rossing, Baagø, ank. Ipswich 17.7.
Albert Mau, Rasmussen, afg. Fécamp til Skagen 16.7.
Falken, Rasmussen, afg. Archangel til Exmouth 18.7.
Marie, Nielsen, pass. Helsingør til Raumo 18.7.

Willemoes, Eriksen, afg. St. Brieu til Svendborg 18.7.
Urda, Petersen, ank. Umeå 20.7.
M/S Emanuel, Petersen, ank. Aarhus 19.7.
Erhardt, Poulsen, pass. København 18.7. paa Rejse til Londonderry.
C. V. Petersen, Petersen, pass. Helsingør 19.7. p. R. t. Gelle.
Sigrid, Hansen, ank. St. Helia 21.7.
N. P. Petersen, Larsen, ank. Umeå 19.7.
P. Rasmussen, Larsen, afg. Odense til Brahestad 20.7.
Neptun, Sørensen, afg. Methil til Vestmanøerne 20.7.
Olga, Mouritzen, ank. Shippegan (Canada) 20.7.
Minerva, Sørensen, ank. Exmouth 21.7.

L. WESTERGAARD

A. LARSEN

L. WESTERGAARD & CO.

EN GROS HANDEL I KOLONIALVARER · SKIBS- & MASKIN-FORSYNING
 MANILA-KABELTOV · BOMULD-DUCK
 TELEF.: CALVERT 9768

35, SOUTH GAY STREET

BALTIMORE, MD.

JOHN S. SAREUSSEN · FINN SILCHENSTEDT

INDEHAVERE AF:

NEW ORLEANS SHIPCHANDLERY CO. INC.

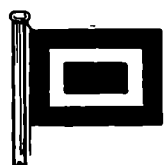
TELEGRAM-ADRESSE: »NOSCO«

NEW ORLEANS

JONATHAN MAY & SØNNER

Etableret 1876 · Telegram-Adresse »May« Philadelphia, Penna. Delaware Ave · Lombard & Swansea Sts.

DAMPSKIBS-FORSYNINGER · EN GROS HANDEL I KOLONIAL, KØD OG
 FØDEMIDLER · DÆK, MASKIN, OG RESTAURATØR-
 UDRUSTNING



PRIVAT SIGNAL

DOCTOR F. C. WILLARD

DOCTOR JOHN D. FISKES EFTFLG.

BALTIMORE, MD.

★

SÆRLIG BETJENING AF SKIBE

Sekretær: E. T. REIERSEN. Telefon: Wolfe 9059

Den internationale Skibsfarve-Fabrik A.-S.

[SYSTEM HOLZAPFEL]

St. Annæplads 16, København.

Telefon: 56 01. — Telegr.-Adr.: »Holzandia«.

[Holzapfel's

Bundfarver til Jern og Træskibe.
 Lagoline i alle Farver til Dækshuse etc.
 Danboline til Lastrum etc.
 Yachtfarver til Lystbaade.

J. ANDERSEN & CO**SHIPS OUTFIT**

TOLDBODVEJ 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

AUGUST P. MOE · PHILADELPHIA PA.

Nattelef. Merchantville 132 W. NO. 10 PINE STREET Telf. Lombard 7263 · Main 2105

A. MOE & COMPANY

Almindelige Skibs-Reparationer · Elektriske Reparationer og Forsyninger

GENERALAGENTER FOR MORRIS METALLIC PACKING CO.

Telegram Adresse: OSHIPCO. Alle Coder benyttes.
 Telefon: Broad 1753-4-5

OCEAN SHIPCHANDLERY CO., LTD.

En gros Handel i Fødemidler
 Skibshandel & Sejlmageri

60 PEARL STREET, NEW YORK

THE C. T. SWETT COMPANY

SLAGTERE & SKIBSHANDLERE
 DÆK- & MASKIN-FORSYNING

PORTLAND, MAINE

Telefon: 6930 · 130-132 Commercial Street · Nat-Telf.: 1520

**EM. Z. SVITZER'S BJERGNINGS-ENTREPRISE**

TELEFON Nr. 5195-7278 KØBENHAVN K. STATS TELEFON NR. 2

Telegram-Adresse:
 »SVITZERSALVAGE«

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

DANSKE LLOYD

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-
AKTIESELSKAB
STIFTET 1899

TELEFON:
CENTRAL 1160



TELEGR.-ADR.:
DANSKELLOYD

KJØBENHAVN
AMALIEGADE 29 B

AKTIESELSKABET BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN OG SKIBSBYGGERI
KØBENHAVN C.

SKIBSVÆRFT — MASKINFABRIK
RETSHALEØEN OVERGADEN N. V. 9

STØBERI
TEGLHOLMEN

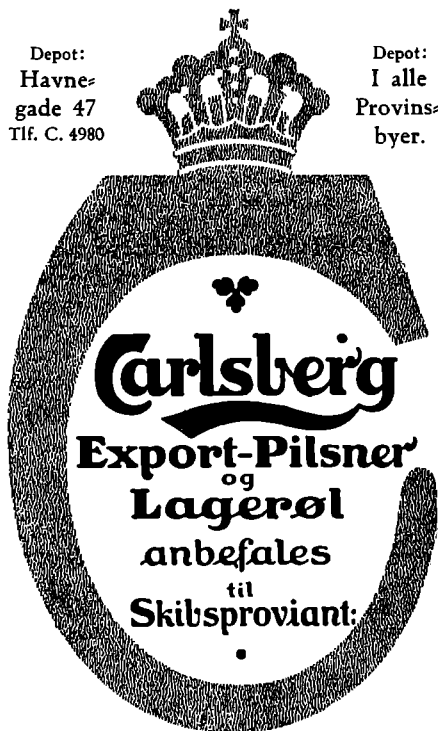
REPARATION OG
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER
3 OPHALINGSBEDDINGER

SPECIALITET
DIESEL MOTORER
INDTIL 40000 I. H. K.

Depot:
Havne-
gade 47
Tlf. C. 4980

Depot:
I alle
Provins-
byer.



FORSIKRINGSAKTIESELSKABET NATIONAL

KØBENHAVN
GRUNDLAGT 1905
Telefon C. 75 65 · Statstelefon 507
TELEGRAM-ADR.: »NATION«

TEGNER
SØ- & TRANSPORT
FORSIKRINGER

Iøvrigt overtages
alle Arter Forsik-
ringer til de billigst
mulige Præmier

FORLANG TILBUD · AGENTURER OVERALT

AKTIESELSKABET
DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI
 (THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

KØBENHAVN
FILIALER: BANGKOK OG SINGAPORE

Egne Agenturer: Soerabaya, Shanghai, Hankow, Vladivostock, Dalny, Harbin, New York, Valparaiso, San Francisco, Durban og Johannesburg. — Regelmæssig Rutebart paa Siam, Kina, Japan, Sydafrika, Australien, Java, Vestindien, Meksiko og Vestkysten af Nord- og Sydamerika. — Import til Europa af østasiske og andre oversøiske Produkter, Teak- og andre Træsorter. — Export til oversøiske Pladser af europæiske Produkter. — Skov- og Savmølle drift i Siam.

ALLE NÆRMERE OPLYSNINGER
ERHOLDES VED HENVENDELSE PAA KOMPAGNIETS HOVEDKONTOR,
HOLBERGSGADE 2, KØBENHAVN K.

DAMPKIBSSELSKABET

»TORM«

Kontor: **ST. STRANDSTRÆDE 9, 2. SAL · KØBENHAVN**
 TELEGRAMADRESSE: »TORM«
 TELEFON 2437

AMALIEGADE 29A St.

KØBENHAVN K

Assuranceforeningen Skuld

(Gensidig)

Den danske Afdeling

TELEF.: 12.267 & 12.432 · TELGR.-ADR.: »SKULD«

STIFTET 1897

GARANTI OG RESERVEFOND

CA. 500.000 KR.

★

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

“PACIFIC”

AMALIEGADE 29 A

Telefon: 4212 · Telegram-Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMIDT

Korresponderende Reder

HAVNEGADE 37 a **OVE STEEN** TELEF. BYEN 2720 x

Regelmæssig Line

DANMARK-POLEN (Danzig)

København-Danzig M/S »Venus« 600 tons d. w.

M/S »Polarstjernen« 500 tons d. w.

Aarhus-Danzig M/S »Agnes« 400 tons d. w.

BALTICA SØ OG
 TRANSPORT
 FORSIKRING

— Aktiekapital: 17 Millioner Kroner —

Hovedkontor:

Bredgade 42 · København K. · Telegr.-Adr.: Baltassu

ALFRED CHRISTENSEN

Tlgr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 24 Telf. 221-1735-5390

Dampskibsreder

Dampskibs- og Havariagent

Befragtningsforretning

**KJØBENHAVNS
 HANDELSBANK**

ETABLERET 1873

Aktiekapital (fuldt indbetalt) Kr. 50.000.000

Reservefond Kr. 29.559.110

HOVEDKONTOR: HOLMENS KANAL 2

Afdelinger: Amagertorv 29 · Frederiksberggade 1 · Gl.

Kongevej 98 · Store Kongensgade 58 · Sølvgade 84

Filialer i: Aabenraa

Aarhus · Esbjerg · Graasten · Haderslev · Horsens

Kalundborg · Odense · Randers · Rønne

Sønderborg · Toftlund · Tønder

Viborg.

AKTIESELSKABET

**DET DANSK-FRANSKE
 DAMPSKIBSSELSKAB**

Korresp. Rheder:

A. N. PETERSEN · FREDERIKSGADE 9

Tlf. 1243-12843 · Tlgr.-Adr. Danskfransk

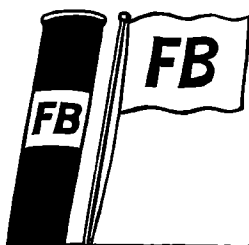
DE FORENEDE BUGSERSELSKABER

Telef.: Toldboddommen: Centl. 3944 TELEGRAM-ADRESSE: Nattelef. for Bugsering: Vester 575 v
 Kontoret: Central 291 · 13101 · 10592 »TUGBOATS« Natlief. i Strandingstilfælde: Strand 1302

Bugsering · Bjergning · Vandforsyning

STØRST OG ÆLDST I KØBENHAVN

AMALIEGADE 36



DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM · 31

FREDAG 1 · AUGUST 1924

31 · AARG.

F R A U G E T I L U G E

A F A X E L G E R F A L K

Paa denne Plads er for nylig udtalt den triste Sandhed, at de danske Sejlskibsredere i lange Tider har døjet ondt, og at Udsigterne langt fra er straalende. Ved samme Lejlighed henledtes Opmærksomheden paa den tidligere Regerings afvisende Holdning overfor Sejlskibsredernes Ansøgning om Statstilskud til de uforholdsmæssig høje Ulykkesforsikringspræmier, og Artiklen sluttede med at henstille til Landets Regering at tage Sejlskibsredernes Andragende op til ny Behandling — og at vedtage dette Andragende.

Desværre er det ganske nødvendigt, at Regeringen tager Affære, hvis et saa betydeligt nationalt Aktiv som vor Sejlskibsflaade ikke skal yderligere forringes. Heldigvis er det vist gaaet op for alle Samfundsklasser, at et Land, der mister sin Sejlskibsflaade, mister noget mere end saa og saa mange Tons — det mister den allerbedste Uddannelses-Skole for sine Sømænd. Naar store Dampskibsrederier som Østasiatisk Kompagni og Det Forenede Dampskibs Selskab med betydelige Tab opretholder Skoleskibe som »København« og »Viking«, er det selvfølgelig fordi disse nationale Foretagenders ledende Mænd har gjort sig dette klart. Med det samme underliggende Motiv var det, at forskellige Dampskibsredere og Dansk Dampskibsrederiforening i fællig skaffede den nødvendige Kapital til at redde et af vore største Sejlskibsrederier fra Likvidation. Men det private Initiativ kan ikke bære alle Samfundsbyrder og samtidig brandskattes paa alle mulige Maader, som Skibsfarten er blevet i de sidste ti Aar takket være en ekstravagant Statshusholdning og en ødsel social Lovgivning.

Det skal selvfølgelig kun tjene til den nuværende Regerings Ros, hvis de Rygter taler sandt, der fortæller, at den paatænker at lette Forsikrings-Byrden for de mindre Sejlskibe, altsaa Sejlskibene i indenrigs Fart. Men dette er imidlertid ikke tilstrækkeligt. De større Sejlskibe er ligesaa daarligt stillet som de mindre, det er endda ikke nogen Overdrivelse at sige, at de er daarligere stillet. Hvis de overlades til at sejle deres egen Sø og helt klare sig selv, uden at opnaa Lettelse i den knugende Forsikrings-Byrde, maa del alvorligt befrygtes, at de vil gaa til Grunde. Forfatteren af disse Linjer har i de sidste Uger haft Lejlighed til at gøre sig fortrolig med 1923-Regnskaberne for flere af de større Sejlskibe, altsaa de Skibe, der gaar i udenrigs Fart. Til Trods for en gennemført Økonomi er Udgiftssiden i altfor mange Tilfælde større end Indtægtssiden, og de allerfleste Skibe vil være ude af Stand til at give selv en almindelig Bankrente i Udbytte. Man maa i høj Grad paaskønne den Offer-villighed, der ligger bagved mange Sejlskibsejeres Beslutning om vedblivende at holde deres Skibe i Fart, og det vilde simpelthen i mange Tilfælde være umuligt, hvis ikke næsten hele Befolkningen i de rigtige Sejlskibscentrer var saa direkte interesseret i Skibene — de betyder jo det daglige Brød for Førerne, Besætning,

Mæglere, Købmænd, selv om Skibet i Virkeligheden slet intet tjener.

Denne beundringsværdige Selvopholdelsesdrift i disse Sejlskibscentrer skulde nødvendigvis undermineres ved en uretfærdig Behandling fra Lovgivningsmagtens Side.

KAN SMUKKERE OPGAVE TÆNKES?

Andetsteds i Bladet offentliggøres en Betænkning fra det af Dansk Dampskibsrederiforening nedsatte Udvalg til Bedømmelse af Udkast til det paatænkte Mindesmærke for krigsforliste danske Sømænd. Af alle de indsendte Forslag er der altsaa ikke et, som Udvalget har fundet helt tilfredsstillende, selv om de allerfleste af dem dog har løst Opgaven paa en langt mere tiltalende Maade, end med det forstenede Nonsens, som en kendt Billedhugger sidste Aar præsenterede for Offentligheden som hans Opfattelse af et værdigt Monument om tapre Mænds Daad.

Der er noget beskæmmende i den Tanke, at vore Kunstnere ikke i første Omgang har evnet at finde en fuldgod Løsning af en Opgave, der vanskeligt kan tænkes skønnere. For en ganske jævn Mand synes det, at denne maatte inspirere enhver Kunstner til at yde sit allerbedste. Men maaske er det saadan, at netop Opgavens Vælde har virket knugende i Stedet for frigørende paa de kunstneriske Sind? Man kan tænke sig, at enhver udøvende Kunstner, der giver sig i Lag med slig Opgave, først og fremmest gør sig klar, at dens Løsning maa være et Arbejde, der straalere af Virilitet og som synger om Mod, den ædleste og største af alle Livsytringer. Naturligvis er det en Opgave, som kan tvinge selv de største i Knæ, men unægtelig forbavser det at læse mellem Linjerne i Udvalgets Betænkning, at de fleste af Kunstnerne har ment at kunne løse Opgaven uden at ty til allegoriske Midler. Selv om Symbolismen i Øjeblikket ikke er paa Mode i de Kredse, der som Vejrhane drejer sig for ethvert Vindpust fra Montmartres mest yderliggaaende Retning, kan en virkelig tilfredsstillende Løsning af en saadan Opgave dog ikke tænkes uden kunstnerisk Anvendelse under en eller anden Form af det Element, hvori disse Helte fandt deres Grav, eller af de Skibe, der blev deres Kister.

Man kan ogsaa beklage, og det skyldes vel Sygdom, at saa dansk en Kunstner, dansk i den allerbedste Forstand, som *Kaj Nielsen* ikke har prøvet sine Evner paa denne Opgave. Forhaabentlig vil den ny Konkurrence, som Rederiforeningen nu bebuder, finde ham blandt Deltagerne.

SKAL SKIBENE ANVENDE DIESEL-OLIE ELLER KEDEL-OLIE?

Den fremragende Betydning, Diesel-Motoren har faaet for Skibsfarten, har henledet Opmærksomheden stærkt paa visse Spørgsmaal, der længe er blevet debatteret i Kredse, som er Tilhængere af Motorer, der bruger tung Olie. Et af de vigtigste af disse Spørgsmaal er det om det mest økonomiske Brændsel, og angaaende dette bringer *The Syren* i sit Nummer for 9. Juli følgende interessante Udtalelser fra en af Bladets Korrespondenter.

Valget af et praktisk Brændsel staar i Virkeligheden mellem kun to Arter, der i Handelen kaldes henholdsvis Diesel-Olie og Kedel-Olie. Der kan ikke anføres nogen bestemt videnskabelig Definition af disse to Arter af Olie, men i Praksis viser Forskellen mellem dem sig ret tydeligt og er vel kendt af alle, der bruger tung Olie. Man kan kort beskrive dem ved at sige, at den typiske Kedel-Olie er lidt tungere, langt mere tyktflydende, mere uren, almindeligvis med større Indhold af Svovl og med lidt mindre Varmeevne end Diesel-Olien. Prisen for Kedel-Olie er almindeligvis 20 pCt. lavere end for Diesel-Olie i de fleste europæiske og amerikanske Havne, medens Prisen paa Diesel-Olie og Kedel-Olie i en Mængde Havne i Østen er den samme, hvorfor Motorskibe, der i disse Havne indtager Brændsel til hele Rejsen, selvfølgelig tager Diesel-Olie. Det at kunne indtage Brændsel derovre, hvor Olien kan købes billigt, til hele Rejsen, er en af de betydningsfulde Fordele, som Motorskibes større Aktionsradius frembyder i Forhold til Dampere.

Diesel-Olie mest fordelagtig.

Det økonomiske Spørgsmaal for Forbrugere af Brændselolie er at bestemme, hvilket Brændsel, der betaler sig bedst i Forhold til Prisen. Kedel-Olie kan i al Almindelighed ikke kaldes noget besværligt Brændsel, da der ingen Vanskeligheder er med Hensyn til dens Antændelse og Forbrænding i en god Maskine, men Brugen af den kræver imidlertid større eller mindre Foranstaltninger, som Rensere til Bortfjernelse af Snavs etc., Apparater til at gøre Olien mindre tyktflydende og særlige Ophednings Arrangementer for Skibets Olie-Tanks. En anden uheldig Omstændighed, der følger med Brugen af Kedel-Olie, er, at Stempelingene bliver klæbrige og kræver hyppigt Eftersyn.

Hvis man bruger Kedel-Olie, bør man opbevare den i dybe Tanks, da de store afkølede Overflader i Dobbelbund-Tanks ikke egner sig for meget tyktflydende Olie paa Grund af Vanskelighederne ved at pumpe den op. Det er en Selvfølge, at Anbringelse af dybe Tanks vil formindske den Plads, man skulde have til Raadighed for Gods, og hvis man tager alle disse Ting i Betragtning, synes det tvivlsomt, om Brugen af Kedel-Olie overhovedet er berettiget af økonomiske Grunde. I langt de fleste Tilfælde er der ingen Tvivl om, at det er mere fordelagtigt at bruge Diesel-Olie. Prisforskellen mellem de to Slags Brændsel er saa ringe, at den tilsyneladende Besparelse af op til 20 pCt. paa Brændselsregningen praktisk talt sluges af den ringere Brændselværdi og Indholdet af fremmede Stoffer, saaledes at det Forbrug en Maskine, der bruger Kedel-Olie, har, i Virkeligheden, beregnet i Pd. Sterl. pr. 1,000 H.K., almindeligvis praktisk talt vil være det samme som det, en Maskine, som bruger den nominelt dyrere Diesel-Olie, har, hvilket hosstaaende typiske Tal viser:

Tab som Følge af lavere Brændselværdi	5 pCt.
» » » » yderligere Ophedning	} 13 »
» » » » yderligere Rensning	
» » » » Vandindhold	
	18 pCt.

Diesel-Oliens Overlegenhed vil almindeligvis være større end forannævnte Tal viser, og Ejere af Motorskibe vil handle klogt i at betænke sig, før de køber billigere Brændselolie uden at tage Hensyn til dens andre Egenskaber.

Lavere Priser for Brændsels Olie.

Ifølge en Meddelelse i *The Shipping World* er der nu foretaget en ret betydelig Nedsættelse af Oliepriserne, idet Prisen for tung Olie saavel som for Diesel-Olie i sidste Uge i britiske Havne er faldet 5sh. pr. Ton og i Middelhavshavnene 2sh. 6d. Nedsættelsen af Prisen vil utvivlsomt blive modtaget med Tilfredshed af Rederne, da de hidtidige Oliepriser utvivlsomt har bidraget til, at det var vanskeligt at opnaa Fragter, der gav blot et ringe Overskud. Man kan i al Almindelighed sige, at lavere Priser for Brændselolie stimulerer Skibsfarten, gør Fragtmarkedet livligere, forøger Efterspørgslen efter ny Tankskibe og Skibe, der bruger Olie som Brændsel, opmuntrer Udviklingen af Motorskibet og giver Arbejde til Skibsværfterne. Den stadige Opgang i Oliepriserne i de sidste Maaneder har vakt nogen Betænkelighed i Skibsfartskredse, og den har givet Modstanderne af Brændselolie Løjlighed til at forsøge at standse Fremgangen i Forbruget af denne ved at rejse Tvivl med Hensyn til, om Forraadene af Olie vilde kunne holde ud, og paastaa, at Priserne blev drevet kunstigt i Vejret. Paa et Møde af Skibsbygmestre i London nylig udtalte en hollandsk Ingeniør Hr. J. A. Lambrechtsen, at der var én Ting, som ikke talte til Fordel for Diesel-Motorskibet, nemlig at det ikke kunde ændres fra Olie- til Kulfyring, og at dets Redere derfor var prisgivne de mægtige Olieselskaber, som kunde holde Priserne oppe. Det gamle og kendte Reder- og Mæglerfirma H. E. Moss & Co., Liverjool og London, har ligeledes givet Udtryk for den Tvivl, der endnu raader i nogle Skibsfartskredse om, hvorvidt Oliepriserne manipuleres mod Forbrugernes Interesser, og antydet, at der faktisk foregik en Tilbagevendende fra Olie til Kul for Tiden.

Oliepriserne varierer efter Lovene for Tilførsel og Efterspørgsel.

Det er af Betydning i denne kritiske, økonomiske Overgangsperiode at faa fat paa Sandheden. Der er intet saa skadeligt for Udsigterne for en Industri som Tvivl om, at den vil betale sig. Man kan fremstille en fuldkommen Diesel-Motor, men hvad kan det nytte, hvis den er uøkonomisk i Brug. Vi tror dog ikke, at nogen Olieindustri, hvor mægtig den end maatte være, vil kunne bestemme Verdensprisen for Olie. Priserne stiger og falder efter Lovene for Tilførsel og Efterspørgsel, og de paavirkes ogsaa af forskellige økonomiske Forhold, særegne for Olieindustrien, som f. Eks. de voldsomme Svingninger, der skyldes en pludselig Udtømmelse af en rig Oliekilde eller kostbare mislykkede Boringer. Det er for ikke længe siden blevet hævdet, at 71 pCt. af Verdens Olieproduktion var uafhængig af de store Sæmmenslutninger, og det er klart, at da Olieindustrien stadig er i sin Barndom, gør Udnyttelsen af nye Oliefelter en Forøgelse af Produktionen sikker, og da der endvidere stadig aabnes nye Oliepoter i alle Havne af Betydning hele Verden over af foretagsomme Firmaer, vil Tvivlen med Hensyn til den regelmæssige Forsyning med Brændselolie hurtigt svinde.

Det vilde dog selvfølgelig være glædeligt at se lavere Priser for Olie og Kul. Det vil absolut være en god Politik for Olieselskaberne at holde Oliepriserne paa en rimelig Højde, og dette gøres i det store og hele. Redere vil altid kunne afslutte Kontrakter paa Brændselolie over en vis Periode til Priser, der ligger under Markedsprisen.

MINDESMÆRKET FOR DE KRIGSFORLISTE SØFOLK

DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING UDSKRIVER EN SUPPLEMENTS-KONKURRENCE

Det for Bedømmelsen af de indsendte Udkast til den af Dansk Dampskibsrederiforening udskevne Konkurrence om et Mindesmærke for de krigsforliste Søfolk nedsatte Udvalg, bestaaende af: Arkitekt *Axel Berg*, Generalkonsul *Johan Hansen*, Arkitekt *Poul Holsøe*, Direktør *E. Maegaard*, Skibsreder *Chr. Sass*, Billedhugger *Niels Skovgaard* og Billedhugger *J. F. Willumsen*, har ment, at intet af disse Udkast, trods ubestrideligt udmærkede Egenskaber for fleres Vedkommende, ikke fuldt ud dækker Tanken, og har derfor besluttet at udskrive en Supplementskonkurrence, dog saaledes, at den nuværende Konkurrence forbliver gældende.

Der er uddelt følgende Præmier, idet Udvalget har fundet sig foranlediget til at forøge Præmiantallet med yderligere 2 Præmier paa 500 Kr.:

Professor *Utzon-Frank* 1,000 Kr., Billedhugger *Johs Kragh*, Arkitekt *Em. Monberg*, Professor *Edu. Thomsen* i Samarbejde med Professor *Utzon-Frank* og Professor *Rosen* hver 500 Kr.

For Supplementskonkurrencen gælder følgende:

Deltagerne i første Del af Konkurrencen har Ret til at ændre deres indleverede Forslag eller at indsende nye, men Konkurrencen staar i det hele aaben for nye Deltagere.

Flertallet i Bedømmelsesudvalget ønsker at forsøge at gøre Opgaven mere bunden, saaledes at Mindesmærket indeholder en endnu tydeligere Fremstilling, enten naturalistisk eller symbolsk, af de Begivenheder, som har givet Anledning til at rejse Mindesmærket, f. Eks. Sømandens Død i Havet, Krigsforlis eller lignende.

Ved den endelige Konkurrence vil første Præmie som hidtil være Overdragelsen af Udførelsen af Mindesmærket, og endvidere udsættes 2 Præmier paa henholdsvis 1,000 og 500 Kr.

Udkast til Supplementskonkurrencen maa indleveres til Dansk Dampskibsrederiforening senest 1. Oktober 1924, da den endelige Afgørelse vil blive truffet.

KOMMENDE FORHANDLINGER OM SEJLSKIBSFRAGTERNE PAA ØSTERSØEN

De gamle Planer om et nærmere Samarbejde mellem Rederne for mindre Sejlskibe i Danmark, Sverige og Tyskland begynder nu atter at dukke op, og med god Grund.

Fragterne fra danske Havne til Tyskland har hidtil kun været en Trediedel af Fragterne fra Tyskland til Danmark som Følge af, at Hamburg er Hovedlastningspladsen for den danske Foderstofimport, og at Skibene, da de skal dertil for at faa Last, tager Gods med til Hamburg til snart sagt hvilke som helst Fragter for at slippe for at gaa tomme.

Nu har »Verband deutscher Küstenschiffen« i Hamburg rettet en Henvendelse til »Foreningen af Redere for mindre Sejlskibe i Danmark« om at indføre faste Fragter fra Danmark til Tyskland, i Lighed med, hvad der gælder for Sejlere fra tysk til dansk Havn, og det vil antagelig snart lykkes at løse dette Spørgsmaal paa en for begge Parter tilfredsstillende Maade.

Et lignende Forhold gør sig iflg. *G. H. & S. T.* ogsaa gældende med Hensyn til Fragterne mellem Sverige og Danmark, og »Dansk Sejlskibsrederiforening« har indledet Forhandlinger med »Sveriges Sejlskibsforening« om Sagen.

Samarbejdet indleddes allerede før Krigen.

Allerede før Krigen var disse tre Foreninger traadt i Forbindelse med hverandre for at indføre Normalfragter for Smaafartøjer paa Østersøen, og særligt mellem den danske og den svenske Forening gik Samarbejdet godt, men da kun den danske Forening havde en for Formaalet egnet Organisation, var det vanskeligt at skaffe Sammenhold mellem de forskellige Landes Smaaredere. Navnlig i Spørgsmaalet om Fragterne paa Tyskland var Konkurrencen haard og hindrede Gennemførelsen af Normaltariffer.

Saa kom Krigen, og den tyske Forening fik andet at tænke paa. Og efter Krigen var det Valutaforholdene, som umuliggjorde en Overenskomst om fælles Fragttariffer. Nu er den tyske Valuta stabiliseret, og Forudsætningerne for et Samarbejde er bedre end i de sidste ti Aar. Fragterne er ogsaa af den Art, at de nødvendiggør et Samarbejde. At Initiativet kommer fra tysk Side, lover ogsaa godt for Resultatet, da man fra dansk og svensk Side altid har ønsket Samarbejde for at fremskaffe bedre Fragter paa Tyskland.

MEXICO OG DETS HAVNE

I den vigtige mexikanske Havn Vera Cruz har, hovedsagelig som Følge af Vanskeligheder, der skyldtes kommunistiske Arbejdere, Forholdene i længere Tid været alt andet end tilfredsstillende for Skibsfarten, men der synes nu at være indtraadt en betydelig Bedring, og i denne Forbindelse vil nogle Udtalelser af Direktøren for *The Scandinavian Shipping Gazette*, Hr. *Hans Gade*, der nylig er vendt tilbage fra en Rejse til Mexico, sikkert kunne paaregne almindelig Interesse; vi bringer derfor nedenstaaende Direktør Gades Syn paa Forholdene derovre i Øjeblikket.

Den nye Præsident, General *Calles*, kan ikke siges at være populær i Handelskredse eller i det Hele hos den besiddende Del af Befolkningen, idet han er valgt paa et yderliggaaende radikalt Program og i betydelig Grad ved Støtte fra kommunistisk Side. De, der kender ham godt, hævder dog, at der ikke er nogen særlig Grund til Frygt, da han ikke vil være i Stand til at gennemføre sit meget radikale Program, og forøvrigt næppe heller tænker alvorligt paa at gøre det. Han

er absolut ikke selv Kommunist, men han var bestemt paa at ville være Præsident, og valgte derfor den Maade at naa sit Maal paa, der var lettest. Han skal være en Mand af samme Type som afdøde Præsident *Diaz* (der forøvrigt var langt bedre end sit Rygte og en Mand, der satte Landets Interesser over Partiets), og man vil i mange Kredse i Mexico ikke blive forbavset ved at se *Calles* optræde som en ny Diktator, og vel at mærke en fornuftig Diktator, hvilket netop er, hvad Mexico trænger til for at kunne udvikle sine enorme naturlige Hjælpekilder og genvinde den Tillid i Udlandet, som det i Tidens Løb har mistet, og som det ikke kan undvære.

Lysere Udsigter.

Den ny Præsident vil snart vinde alle lovlige Borgere, hvis han optræder med Fasthed overfor den kommunistiske Del af den mexicanske Befolkning. Ellers vil Kommunerne ødelægge alle Chancer for en hurtig Udvikling i Mexico, ligesom deres Forbillede,

Bolshevikerne i Rusland, har ødelagt Udviklingsmulighederne i nævnte Land. Pladsen tillader ikke at give en detailleret Beskrivelse af Kommunisternes udfordrende Optræden, men det kan dog nævnes, at man adskillige Steder saa det røde Flag stikke ud af Vinduer i Vera Cruz for at give Ejerne et Vink om, at Beboerne i de paagældende Huse var arbejdsløse og derfor ude af Stand og uvillige til at betale Leje.

Disse og lignende praktiske Udslag af Bolshevisme har gjort Havnen i Vera Cruz betydelig Skade, men Mr. Drake, en velkendt Skibsmægler i Vera Cruz, udtalte, at Forholdene nu var en Del bedre, og at Arbejds-konflikterne, som i lang Tid havde holdt Skibsfarten borte fra Havnen, nu var i afgjort Aftagende, og dette bekræftedes ogsaa af Mr. Herold, den udmærkede Repræsentant for Hamburg-Amerika Linjen. De venter begge en stærk Udvikling af Vera Cruz, gennem hvis Havn praktisk talt alle Varer til Mexico City maa

passere, og de erklærede, at der ikke længere var nogen Grund for fremmede Skibe til at holde sig borte fra Vera Cruz.

I Tampico er der aldrig Vanskeligheder.

Tampico, hvorfra al Eksport af mexicansk Olie og Petroleum foregaar, kender saa at sige ikke Vanskeligheder af denne Art. Den anløbes regelmæssigt af mange store Dampskibslinjers Skibe samt desuden af en Mængde Trampdampere, deriblandt adskillige af Dampskibsselskabet »Norden«s Skibe, der i »time charter« løber mellem New Orleans og mexicanske Havne som Tampico, Vera Cruz og Progreso.

Saaftremt ikke den politiske Udvikling i Mexico, mod Forventning, skulde gaa i daarlig Retning, kan man roligt forudsige, at de næste faa Aar vil bringe en enorm Opgang i Handelen paa Mexico.

L U F T K R I G O G F O L K E R E T

LUFTFARTØJERS ANVENDELSE MOD HANDELSKIBE

I »Tidsskrift for Søværnen« Juli-Nummer offentliggøres en yderst interessant Fremstilling ved Kaptajnlejtant Bangsbøll af de 62 Artikler, som med større eller mindre Majoritet vedtoges af den paa Washington Konferencen i 1922 nedsatte Kommission til Overvejelse af, hvorvidt de eksisterende Folke-retsregler er fyldestgørende, naar de ny Angrebs- og Forsvarsmaader, der er indført siden Haager-Konferencen i 1907, tages i Betragtning.

Kommissionen drøftede ogsaa ved denne Lejlighed de krigsførende Magters Visitationsret overfor Handelsfartøjer ved militære Luftfartøjer, men ingen Artikel herom vedtoges, da intet Forslag desværre kunde opnaa Majoritet. Alle Delegationer indsaa dog Nødvendigheden af at opnaa Garantier m. H. t. Luftfartøjers Anvendelse mod Handelsskibe.

De afvigende Synspunkter bundede i Spørgsmaalet, om hvilke Handlinger det maatte være tilladt et Luftfartøj at foretage overfor et Handelsskib.

Luftfartøjer paa deres nuværende Udviklingstrin vil kun under gunstige Forhold kunne foretage Visitationen paa Stedet ved Ombordsætning af Personel. I de fleste Tilfælde maa Luftfartøjet, hvis Visitationsretten skal udføres effektivt, nødvendigvis have Ret til uden at have begrundet Mistanke, hjemlet ved Gennemgang af Skibsparirerne, Undersøgelse o. l., at beordre Skibet til at afvige fra sin Rute.

Spørgsmaalene bliver: Har et Krigsskib Ret til at beordre et Handelsskib til at afvige fra sin Rute for at lade sig visitere? Vil et Luftfartøj være i Stand til at udøve denne Ret paa samme Maade som et Overfladeskib. Selv om Overfladeskibet har en saadan Ret, vil man saa uden at aabne Muligheden for stærk Misbrug kunne overføre denne Ret til Luftfartøjer?

Den franske Delegation, der erklærede, at Luftfartøjer bør rette sig efter de for Overfladeskibe gældende Regler, foreslog: »Det er forbudt Luftfartøjer at optræde mod Overflade- eller Undervandsskibe uden at rette sig efter de for Overfladeskibe gældende Regler«.

Den amerikanske Delegation mente, at et Handelsskib skal bordes, naar det mødes, men den var paa det rene med, at det dog under særlige Forhold er tilladt Overfladeskibe at afholde sig fra denne Bestemmelse for Visitationsretten, og at det ved Antagelsen af denne Regel for Luftfartøjer, hvis Bordningsmidler jo er meget indskrænkede, i Virkeligheden vilde være at gøre Undtagelsen til Regel. Den mente at burde falde tilbage paa Washington-Konventionen vedrørende Undervandsbaade, og foreslog: »Det er forbudt Luftfartøjer at foretage Visitation af Overflade- eller Undervandsskibe uden i Overensstemmelse med de for Overfladeskibe i Besiddelse af Visitationsret gældende Regler.

Med Henblik paa de Uregelmæssigheder, der kan finde Sted ved Luftfartøjers Anvendelse mod Handelsskibe, forbydes det et Luftfartøj uden forudgaaende Bordning at beordre et Handelsskib til at ændre Rute. I intet Tilfælde maa et Luftfartøj ødelægge et Handelsskib, med mindre Skibets Besætning og Passagerer forinden er bragte i Sikkerhed. Hvis et Luftfartøj ikke er i Stand til at opbringe et Handelsskib i Overensstemmelse med ovenstaaende Bestemmelser, skal det afholde sig fra Angreb saavel som fra Opbringelse, og det skal lade Handelsskibet fortsætte sin Rute uforulempet.«

Den engelske Delegation holdt fast ved, at Spørgsmaalet vedrørende Luftfartøjers Udøvelse af Visitationsretten er analogt med Spørgsmaalet vedrørende Undervandsbaades Udøvelse af denne Ret, og mente at maatte antage »mutatis mutandis« Bestemmelserne i Washington-Konventionen. Den foreslog følgende Bestemmelse:

»Anvendelsen af Luftfartøjer mod Handelsskibe bør underkastes de efterfølgende Bestemmelser, der er i Overensstemmelse med de Regler, der af civiliserede Nationer er

antagne for Beskyttelsen af neutrale og non-kombatanters Liv i Krigstid; disse Bestemmelser bør betragtes som en Del af Folkeretten:

Et Handelsskib kan ikke opbringes uden med Henblik paa Bestemmelsen af dets Karakter at have modtaget Ordre til at underkaste sig Visitation og Undersøgelse.

Et Handelsskib kan ikke angribes uden, at det efter at være opfordret nægter at standse for at underkaste sig Visitation og Undersøgelse, eller hvis det efter at være opbragt nægter at følge den opgivne Rute.

Et Handelsskib maa ikke ødelægges uden at dets Besætning og Passagerer forinden er bragt i Sikkerhed.

Krigsførende Magters Luftfartøjer er i intet Tilfælde fritaget for at efterkomme de ovenanførte almene Bestemmelser; hvis et Luftfartøj ikke er i Stand til at opbringe et Handelsskib under Iagttagelse af nævnte Regler, skal det i Overensstemmelse med den gældende Folkeret afholde sig fra saavel Angreb som Opbringelse og lade Skibet fortsætte sin Rute uden at være forulempet.«

Den japanske Delegation holdt sig til de praktiske Vanskeligheder ved Luftfartøjers Udøvelse af Visitationsretten. Den foretrak slet ikke at anerkende denne Ret, men erklærede sig dog rede til at antage det af den amerikanske Delegation stillede Forslag kompletteret med sidste Afsnit af det engelske Forslag.

Den italienske Delegation sluttede sig til det engelske Synspunkt, at Krigsskibe har Ret til at beordre Handelsskibe til at afvige fra deres Rute for at lade sig visitere. Den foreslog følgende Tilføjelse til de ved Washington-Konferencen fæstslaaede Principper:

»Visitation bør som Regel udføres paa Stedet. Kun i det Tilfælde, hvor det er umuligt at vande, og hvor der samtidig er begrundet Formodning til Mistanke, kan Luftfartøjet beordre Skibet til at afvige fra sin Rute til et passende og med Rimelighed antageligt Sted, hvor Visitationen kan udføres. Hvis denne Foranstaltning viser sig uberettiget, er den krigsførende Magt pligtig til at betale den Skade, der er forårsaget ved Ordren til Afvigelse.«

Samt at der efter tredje Stykke skulde tilføjes: »Hvis Handelsskibet ikke befinder sig paa aabent Hav, men i den fjendtlige Magts territoriale Farvande, vil ødelæggelsen af det være tilladt, naar man forinden har givet Personellet ombord en rimelig Frist til at bringe sig i Sikkerhed.«

Yderligere erklærede den italienske Delegation at kunne stemme for den franske Tekst, men selv om den antog den, erklærede den dog:

- 1) Fastholden ved Retten for et Krigsfartøj til, naar Anholdelse ikke kan foretages, at beordre et Skib til at afvige fra Ruten.
- 2) At der maa tilkomme Luftfartøjer Visitationsret efter de ovenanførte beordrede Regler.

Den hollandske Delegation ansaa det amerikanske Forslag for hensigtsmæssigste.

For amerikansk Forslag stemte Japan og Holland; imod stemte England, Frankrig og Italien.

Det franske Forslag kunde ikke støttes af England og Italien, medens Amerika, Holland og Japan stemte imod.

SKOLESKIBET VIKING

Det Forenede Dampskibsselskabs Skoleskib »Viking« bliver efter endt Udlosning og Dokning i Antwerpen, slæbt til Hull for at laste Kul til Santos. Efter Udlosning i Santos er det sandsynligt, at Skibet gaar i Ballast til Syd-Australien for at laste Korn til Europa.

“DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

Desværre maa det konstateres, at Juli Maaned ender lige saa daarligt som Juni, og de Forhaabninger, der var stillet, er saaledes ikke gaaet i Opfyldelse. Hvad Aarsagen til de daarlige Tider for Skibsfarten er, er der skrevet og sagt meget om, og det mest radikale Middel: »Oplægning«, er endnu ikke praktiseret, dels fordi Rederne længst mulig er optimistiske og tror paa en Vending til det bedre, og dels fordi en Oplægning af den tilstrækkelige Mængde Tonnage — for at Resultatet skal svare til Hensigten — er vanskelig at bestemme, og selvfølgelig bør Oplægning være en frivillig Sag.

Foruden de direkte Tab for Rederne, vil Hyretabet for Officerer og Mandskab, naar en stor Del af Flaaden er oplagt, virke skadelig for Samfundet.

En anden Ting, som Rederne har Erfaring for, er, at naar de forventede bedre Tider indtræffer, og de oplagte Skibe igen kommer i Markedet, har Fragterne en mærkelig Tilbøjelighed til at give efter, selv om Flaaden kommer ud efterhaanden.

Fra Danzig er der Meddelelse om en forestaaende Havnestrike, og da mange Baade trafikerer denne Havn, vil en langvarig Strike faa kedelige Følger for det i Forvejen lidet opmuntrende Marked.

TRÆLASTMARKEDET

Af prompte Laster er der næsten ingen, og de fleste Slutninger fra Østersøen er derfor per ultimo August, primo September. Raterne er lidt svagere, og en fransk 900 Favne Baad har akcepteret 39/- Fredrikshamn & Kotka til Calais.

825 Stds. 2 Umeås/London er gjort til 45/-, 750 Stds. Umeå & Hernösand/London 46/- under Dæk, 43/6 Dæk, 1,500 Favne Jacobstad/Hartlepool 45/-, 1,200 Favne 1/2 Jacobstad/Calais 41/- Rouen 42/6d., 900 Favne Jacobstad & Gl. Karleby/Rouen 43/-, 775 Stds. Trangsund/West Hartlepool 44/-, 950 Kotka & Fredrikshamn/Hull 47/6d., 290 Stds. Kotka/Plymouth 57/6d., 620 Stds. Wiborg/Antwerpen 38/3d., 1 Lastepads, 38/9d. 2, 2,000 Tons 50 Fod Vaadmase Öhrviken/Ridham 10/-, 2,000 Tons Vaadmase Sundsvall/Ridham 9/9d., fri Losning.

Masselasterne fra Norge er nu nede i 8/-, 8/3d. pr. Ton, og Gefle/Grimsby 2,400 Tons Vaadmase noteres til 11/6d., Skollefteå/Tyne 2,200 Tons 11/9d., 12/-.

Miramichi/Vest England 1,100 Stds. 65/-, 1 Lossehavn, 67/6d. 2, New Foundland/Carston 1,200 Favne 42/6d. til 43/9d. f.i.o., Gulfen/U.K., 7/1,000 Stds. 130/-.

Hvidehavet uforandret.

KUL, KOKS ETC.

Der sluttes stadig en Del, men Raterne uforandret, maaske lidt lavere, og per ultimo August er der sluttet 2,100 Tonner til 5/4½d. Leith/Korsør. Blyth/Sønderborg 1,700 Tons sluttet 5/9d., Blyth/Kalundborg 2,100 Tons 5/6d., Blyth/Thisted 900 Tons 7/6d., Blyth/God Dansk 2,800 Tons 5/3d., alle prompte.

Wales/Riga, 60,000 Tons, fra August 1924 til Marts 1925, noteres saa lavt som 6/-.

Stem vanskelig erholdelig fra Skotland. Bunkers

lidt lavere. I Wales er der Helligdage fra 4. og antagelig til den 7. August.

MIDDELHAVET ETC.

Kulraterne fra Wales til Syd-Spanien en Del fastere, ellers nærmest uforandret.

Til Øerne faas stadig Baade til 9/-, Gibraltar 8/-, Marseilles 9/6d., Genoa 9/3d. til 9/6d., Quebec-Montreal 7/6d. 1,000 fri, Colombo 15/6d., derimod kan der sikkert erholdes en Del mere, end hvad der noteres, til Destinationer som Sulina (14/-), Braila (13/-).

Glasgow/Quebec-Montreal 11. August 7/6d., 1,000 1/-, option St. John NB 8/-, 500 1/-, Gibraltar 7/6d., Genoa 9/6d., Tyne/Ancona 11/4½d., Genoa 9/6d., Pireau 11/-, Pt. Said 10/9d.

Cement fra Themsen til Humbermouth er sluttet til 9/-, f.i.o., prompt.

De hjemgaaende Rater baade fra Middelhavet og Sortehavet viser endnu ingen Fremgang. Jordnødder fra Vest Afrika Aug./Sept. noteres til 31/-, Continentet, 32/-, U.K., Marseilles 33/-.

NORD-AMERIKA, GULFEN, CANADA

Det stadige Omkvæd er: »market very quiet« med Noteringer som: Gulfen/Antwerp-Hamburg Range 30,000 qtr., 3/4½d., U.K. 3/7½d., eller 14½ cents pr. 100 lbs. Montreal/U.K. 3/- qtr., Bordeaux-Hamburg er endog gjort til kun 10 cents, og Montreal/U.K. 32,000 qtr. Baad 2/4½.

Cuba/U.K. 5/10,000 Tons 21/-, San Domingo/U.K.-Bordeaux-Hamburg 1/1,500 Tons Tobak 47/6d. pr. 1,000 kg, ca. 150 Kubikfod.

Staterne/Monte Video \$3.25 Kul, Rio \$3.15, Vest-Italien \$2.65.

Høsten i Nord-Amerika og Canada ser ud til at blive betydelig rigere, end hvad der for kort Tid siden blev spaaet, og Importen fra La Plata er hørt op.

SYD-AMERIKA

Desværre viser Kulraterne en lavere Tendens, og saa lavt som 12/- er akcepteret Wales/Monte Video, og 12/9d. Rosario, 13/- Buenos Ayres Scale Losning.

Derimod er Kornraterne en Tone fastere for prompt og Sept./Okt. med Slutninger som Buenos Ayres/Avonmouth 22/-, Rosario U.K.-Bordeaux-Hamburg 25/-, Bahia Blanca 24/-.

ØSTEN

Java/Suex 6,600 Tons 22/6d., Aug./Sept., er omtrent den eneste Slutning i denne Uge. Australien/U.K.-Cont. Jan./Febr. indikerer 35/-, Dalny/U.K.-Cont.-Skandinavien 25/-, Philipinerne/Gulfen \$9.25 Copra 75 Kubikfod og \$1.35/1.40 per bale 10/13 Fod Hamp, forudbetalt Fragt.

TIME CHARTER

En 2,000 Tonner, Levering North Hatteras Sept., kan faa \$2 6/9/12 Mdr., 2,000 Tonner 3/6 Mdr. europæisk Fart 6/-.

SEJLERE

700 Stds. Ingramsport/Buenos Ayres Sept. \$12. 4/500 Stds. Gulfen/U.K.-Cont. 100/-.

VIL ITALIEN OPRETTE EN FAST RUTE PAA SKANDINAVIEN?

Rutefarten mellem de tre nordiske Lande og Italien opretholdes som bekendt for Tiden af Det Forenede Dampskibsselskab, Svenska Lloyd og A/S Spankelinjen. Den italienske Regering har imidlertid kastet sine Øjne paa denne Fart og mener, at der bør oprettes en fast italiensk Rute paa Danmark, Norge og Sverige.

Paa en Rejse, som en Korrespondent til N. H. & S. T. nylig har foretaget til de større italienske Havne, henvendte han sig til en Del Skibsredere for at høre deres Mening om denne Plan, og det fremgaar af deres Udtalelser, at de har tilfredsstillende Beskæfti-

gelse i Middelhavet for de Skibe, der kunde blive Tale om i denne Forbindelse, og at det derfor næppe vil svare Regning at sætte dem i Fart paa Skandinavien.

En kendt italiensk Reder udtalte, at det ikke bør glemmes, at de skandinaviske Havne praktisk talt er ukendte for de italienske Redere, og at Farten i særlig Grad stiller Krav til Førernes personlige Dygtighed og Erfaring. Det samme kan Skandinaverne ganske vist sige om de italienske Havne, men det kan dog ikke nægtes, hævdede han, at det er en forholdsvis let Sag at navigere i italienske Farvande, medens italienske

Sømænd ingen Erfaring har med Hensyn til Navigation i isfyldte Farvande.

Rederne ønsker et italiensk-skandinavisk Samarbejde.

Paa den anden Side, fortsatte Rederen, tror jeg nok, at der kan gøres en Del for at udvikle Handelen og

Skibsfarten med disse Lande ved Oprettelsen af et italiensk-skandinavisk Handelsselskab, hvori baade Købmænd og Redere er interesserede, men Forudsætningen maa være, at Foretagendets Ledelse bemyndiges til at trække Skibene ud af denne Fart og sætte dem ind andetsteds, hvis der skulde komme Perioder, i hvilke Farten ikke lønnede sig.

DANSK SEJLSKIBSREDERI-FORENINGS AARSGENERALFORSAMLING

STENOGRAFISK REFERAT

ved Rigsdags-Stenograf C. G. Casse.

Fortst. fra Nr. 29.

Forslag om Kontingentforhøjelse.

Sekretæren: Det næste Forslag til Ændring angaar § 4, hvori Kontingentet er fastsat. Det nuværende Kontingent er 25 Øre pr. Brutto Reg.-Ton for de første 400 Tons og 3 Øre for hver overskydende Ton aarlig. Det foreslaas at forhøje Tonaftgiften til 30 Øre. Endvidere foreslaas det at forhøje Kontingentet for overordentlige Medlemmer fra 10 til 15 Kr. og for udenlandske Medlemmer fra 15 til 20 Kr.

Formanden: Det er altid kedeligt at skulle foreslaa Kontingentforhøjelse; men Sagen ligger saaledes, at Foreningen heretter kommer til at betale mere for *Søfarts Tidende*. Det Selskab, der hidtil har udgivet *Dansk Søfarts Tidende* ophører dermed fra i Dag, og Bladets Udgivelse er overtaget af Nautisk Forlag. Det er særlig Dampskibsrederne, der har været aktive for at faa denne Ordning i Stand. Den nye Redaktør er Redaktøren af *Scandinavian Shipping Gazette*, et stort Blad, der har stor Udbredelse. Nu er Sagen den, at de, der overtager Udgivelsen, vil betale 50 pCt. af Aktiekapitalen for at faa Bladet overdraget. I Virkeligheden er jo Bladet under Likvidation. Jeg vil gerne her nævne en Ting, som ligger lidt til Siden, idet jeg vil bringe en Tak til Hr. Kontorchef Krogh, der har støttet denne Sag paa en meget pæn Maade. Han har tilbudt Dansk Sejlskibsrederi-Forening Aktier til et Beløb af 6200 Kr. Vi vil ved Hjælp af den Gave, saafremt det gaar, som det er planlagt, opnaa at faa 50 pCt. af Aktiebeløbet udbetalt i Løbet af nogle faa Aar — maaske var det tre Aar, jeg er ikke rigtig sikker paa, om det Tal blev nævnt. Dette kan vi dog naturligvis kun gøre Regning paa, for saavidt Bladet betaler sig og giver Overskud, og det mener man bestemt, det vil gøre, efter de Oplysninger, der haves. Der er ogsaa en anden Ting, som støtter vor Status; det er Udgivelsen af den ny Udgave af Kusk Jensens Haandbog. Det Beløb, vi faar ind ved Salget af den, maa vi selvfølgelig i lang Tid benytte til at betale af paa vor Gæld med. Viser vor Status, at vi efter Bogens Udgivelse skylder Udgiverne f. Eks. 12,000 Kr., og vi i Løbet af et Aar kan afdrage 2,000, skylder vi altsaa kun 10,000 derefter, og til næste Aar er vor Status da faktisk 2,000 Kr. bedre. Situationen ser altsaa lidt sort ud i Øjeblikket. Vi er kommet lidt i Knibe ved, at der forlanges 10 Kr. aarlig for hvert af Foreningens Medlemsabonnementer paa den den ny *Søfarts Tidende*, medens vi tidligere kun har betalt 7 Kr. Man kan jo imidlertid ikke sige, at 10 Kr. er noget urimeligt Forlangende under de nuværende Forhold, og vi kan jo ikke godt undvære et Blad. Bestyrelsen tillader sig derfor at anbefale den foreslaaede Kontingentforhøjelse med 5 Øre pr. Ton og de andre Forslag om Forhøjelseer.

Modstand mod Forslaget.

Kaptajn Andreasen, Thurø: Efter den Forklaring, Formanden har givet, er det ret naturligt, at Kontingentet maa forhøjes. Men jeg er bange for, at der er mange, som ikke vil gaa med til denne Forhøjelse og i Stedet for vil melde sig ud af »Dansk Sejlskibsrederi-Forening«. For øvrigt vil det jo komme til at gaa ud over Søassuranceselskaberne. Jeg er Sekretær for Fyns Kreds, og jeg hæver for det meste Kontingentet gennem Svendborg Søassurance. Folk vil selvfølgelig komme til at føle denne Udgiftsforøgelse. Jeg vil ikke gaa imod Kontingentforhøjelsen, men jeg vil sige, at hvis det paa nogen Maade kunde klares, saaledes at Kontingentet kunde blive, hvad det er nu, vilde det være bedre. Jeg tror, at vi let risikerer ikke at faa mere ind ialt, naar vi forhøjer Kontingentet til 30 Øre pr. Ton, end vi faar med det nuværende Kontingent, for der vil sikkert komme mange Udmeldelser.

Sekretæren: Med Hensyn til Kaptajn Andreasens Bemærkning vil jeg sige angaaende den Modstand, han mener, der vil opstaa, at ved det første Forslag, som forelaa, var de to Assurance villige til at stille en Garanti paa 1,000 Kr. pr. Aar. Der viste sig altsaa Villighed til at ofre noget; muligvis vilde de 1000 Kr. gaa med. Jeg synes ikke, at det tyder paa nogen virkelig Modvillie til at ofre noget paa Bladet. Jeg ser ikke saa sort paa Sagen som Kaptajn Andreasen. Spørgsmaalet er: Skal vi have et Blad, eller skal vi ikke, og naar vi, saaledes som her, alligevel opnaar ret taalelige Betingelser med Hensyn til Abonnementet, ser jeg ikke, der er noget at sige dertil. Men selvfølgelig, vil man ikke ofre de 5 Øre, saa maa vi afse Bladet, for vi kan ikke blive ved at dlynge Gæld over paa Foreningen og lægge Underskud til Underskud, for hvordan skal vi faa det betalt. Formanden henviser ganske

vis til Haandbogen, men vi maa huske, at vi faar ikke en Øre af den, før de 13-14,000 Kr., vi nu kommer til at skyldes paa den, er afbetalt, og jeg tillader mig at mene, at det ikke vil være gjort i de første 6 Aar; saa længe har vi ingen Indtægt af denne Haandbog.

Kaptajn Andreasen: Det er rigtigt, hvad Sekretæren siger. At det er nødvendigt for os at have et Blad, er jeg en af de første til at bekræfte. Eftersom Søfarten ingen Repræsentant har paa Tinge, maa vi have et Blad som Organ for Skibsfarten ved Siden af Fællesrepræsentationen. Jeg synes altsaa absolut ikke, at vi kan undvære Bladet. Jeg er som sagt ikke nogen Modstander af Kontingentforhøjelsen, men jeg kan ikke komme bort fra, at jeg er bange for, at den vil føre til, at vi mister nogle Medlemmer.

Sekretæren: Det er jo muligt, at Kontingentforhøjelsen bevirker, at der mistes nogle Medlemmer, men det tror jeg heller ikke, man skal se saa alvorligt paa. Saa længe Skibsfarten i disse to Kredse, altsaa den, der omfattes af de to Forsikringselskaber, ser med Velvillie paa Foreningen og vil være med til at yde et forhøjet Tilskud, tror jeg ikke, vi behøver at regne med noget stort Frafald. Og det vil ganske sikkert, inden saa forskrækkelig mange Aar er gaaet, blive saaledes som tidligere, at den allerstørste Part af vor Sejlskibsflaade er hjemmehørende i disse to Kredse.

Forslaget enstemmigt vedtaget.

Assurancebestyrer Holm, Marstal: I Anledning af den Forandring, der nu indtræder med Hensyn til Udgivelsen af »Dansk Søfarts Tidende«, har vi indenfor Ærø Sø-Assurance talt om, at naar Bladprisen blev forhøjet, kunde vi ikke undgaa at forhøje Kontingentet til »Dansk Sejlskibsrederi-Forening«. Her fra Kredsen er der vistnok indmeldt 13,000 Tons; en Forhøjelse af 5 Øre pr. Ton vil altsaa udgøre 650 Kr. med et rundt Tal for det nævnte Tonantal. Vi har altsaa indenfor Assurance halvvejs regnet med, at dette forhøjede Tilskud vilde blive en Følge af, at Abonnementsprisen blev forhøjet fra 7 til 10 Kr. Vi har maaske endda regnet med, at den vilde blive 12 Kr., som der var Tale om dengang.

Hvad Spørgsmaalet om Udmeldelsen angaar i Anledning af Kontingentforhøjelsen, skal jeg bemærke, at der i Ærø Sø-Assurances Love staar, at de i Assurance optagne Skibe skal være indmeldt i »Dansk Sejlskibsrederi-Forening«. Saa længe det staar i Lovene, kan de enkelte Redere altsaa ikke udmelde deres Skibe af Foreningen. Det har vi talt om, og vi er klare over, at det kan vi ikke komme udenom. Vi ser jo, at der kun er Balance paa Foreningens Regnskab, og det er da givet, at naar Foreningens Udgifter bliver større ved, at Bladholdet bliver dyrere, er vi nødt til at betale højere Kontingent.

Kaptajn Andreasen: For Svendborg-Kredsens Vedkommende vil Kontingentforhøjelsen andrage omtrent det samme Beløb som for Ærø-Kredsens Vedkommende, ca. 600 Kr., idet Svendborg-Kredsen nemlig har indmeldt 12,595 Br. Reg.-Tons i Foreningen.

Skibsreder Eriksen, Marstal: Skal vi have en Forening og et godt Blad, maa vi betale, hvad det koster. Der er ikke noget ved den Sag at gøre. Vi kan ikke drive hverken Foreningen eller Bladet uden at have de dertil fornødne Indtægter.

Forslaget om at forhøje Tonsafgiften for hvert Skib fra 25 Øre pr. Br. Reg.-Ton til 30 Øre vedtoges enstemmigt.

Med Hensyn til Forslaget om at forhøje Kontingentet for overordentlige Medlemmer fra 10 til 15 Kr. bemærkede

Assurancebestyrer Holm: Jeg antager ikke, at der er saa mange overordentlige Medlemmer i Foreningen, at denne Forhøjelse vil betyde noget nævneværdigt Plus for Foreningen. Jeg finder, at 10 Kr. er et tilstrækkelig højt Kontingent for overordentlige Medlemmer.

Formanden: Forslaget fremkommer, for at de overordentlige Medlemmer ikke skal faa en Fordel frem for de almindelige Medlemmer, hvad de vilde faa, hvis de kun skulde give 10 Kr. i Kontingent, idet vi nemlig, foruden de 10 Kr. for hvert Abonnementseksemplar af Bladet, maa betale 4-5 Kr. for Tilsendelsen af hvert Eksemplar til overordentlige Medlemmer.

Kaptajn *Andreasen*: Jeg skal tillade mig at oplyse, at i vor Kreds har jeg indkrævet Kontingent sidste Aar fra 18 overordentlige Medlemmer.

Assurancebestyrer *Holm*: Der er jo visse Betingelser, der kræves opfyldt, for at kunne blive overordentligt Medlem. Vi kan ikke sige til Per eller Povl: I kan blive overordentlige Medlemmer. Vedkommende skal være knyttet til Søfarten. Men naar det drejer sig om saa mange Medlemmer, som Tilfældet synes at være, saa frafalder jeg min Indvending.

Forslaget om at forhøje Kontingentet for overordentlige Medlemmer fra 10 til 15 Kr. vedtoges enstemmigt.

Forslaget om, at Kontingentet for udenlandske Medlemmer forhøjes fra 15 til 20 Kr., vedtoges enstemmigt.

Tak til Kontorchef Kragh.

Den sidste Sag paa Dagsordenen var:

Eventuelt.

Formanden: Jeg omtalte før, at i Dag er det sidste Dag, det gamle Blad »Dansk Søfarts Tidende« eksisterer. Jeg synes, at vi, da Kontorchef Kragh, som har haft med Bladet at gøre i saa mange Aar, er her til Stede, har den bedste Lejlighed til at sige ham Tak. Til denne Tak vil jeg, skønt Kontorchef Kragh har bedt mig ikke gøre noget Nummer deraf, føje en Tak for den Hensyntagen, han har vist Foreningen, ved at skænke den de nævnte Aktier i Selskabet »Dansk Søfarts Tidende« til Beløb 6,200 Kr., som der er Sandsynlighed for, at Foreningen i Løbet af nogle Aar vil faa udbetalt 50 pCt. paa. Jeg beder de Herrer, som sympatiserer med mig heri, om at rejse sig og derved sige Kontorchef Kragh Tak for det Arbejde, han har gjort ved Bladet, og for den Gave, han har skænket Foreningen.

Sejlskibserhvervet en Nødvendighed for Skibsfarten

Kontorchef *Krogsh*: Det er ikke ganske rigtigt, naar den ærede Formand siger, at jeg i saa mange Aar har været knyttet til »Søfarts Tidende«. Det har jeg nemlig ikke. Det var en meget kort Aarrække. Jeg hørte om dermed i 1909, da jeg traadte ind i Ministeriet. Den Tilknytning, der iøvrigt har været mellem mig og »Søfarts Tidende«, har været ganske uden forretningsmæssig Karakter af nogen som helst Art. Jeg kunde egentlig have ønsket, at den lille Sag, Formanden omtalte, var blevet ganske uomtalt. Det er nemlig en Bagatel. Det var et Tilfælde, at jeg i sin Tid erhvervede nogle Aktier i »Søfarts Tidende«. Det hang sammen med nogle Forhold, som i hvert Fald de ældre indenfor Foreningen kender, og som der ingen Grund er til at komme tilbage til nu, en Situation, hvori det var hensigtsmæssigt, at de Aktier blev erhvervet. Jeg kan forsikre de Herrer for, at de er afskrevet for længst. Mit Arbejde i denne Sag har kun været det: at se at faa en Ordning i Stand, som kunde være til Sejlskibsfartens Bedste. Jeg tror, det vilde være heldigt under den nye Ordning med Hensyn til Bladet at faa et ganske nøje Samarbejde i Stand mellem Dampskibsrederforeningen og Sejlskibsrederforeningen; det er der, Tampen brænder. Og den Ordning, som i fuldeste Maal giver Adgang til en saadan Samvirken, vil alle Dage være den bedste. Naturligvis har et Blads Forhold, jeg i sin Tid har været knyttet til — og det er jo min gamle Fader, der hidtil har været Bladets Redaktør — altid ligget mig en Del paa Sinde, men ogsaa dette bliver jo ganske underordnet i denne Sammenhæng. Spørgsmaalet er blot, om der ved den ny Ordning kan skabes noget, som er godt, og derom vil jeg gerne sige — det er Kærnepunktet, og det eneste, jeg egentlig har Lyst til at sige ved denne Lejlighed — at der maa gøres en Indsats ogsaa fra Sejlskibsredernes Side. Det er givet, at Sejlskibsfarten har gennem en meget lang Aarrække haft meget vanskelige Kaar her i Landet, og disse vil sikkert ogsaa strække sig en rum Tid fremefter.

Der er mange, der ser med stor Skepsis paa de Muligheder, der er for Sejlskibshvervet. Jeg for min Del hører til dem, der haaber og tror, at alle gode Kræfter vil forenes om at holde Sejlskibserhvervet fast, fordi — det kan jeg gentage her, da Ministeriet officielt har sagt det ved en Lejlighed, der ikke ligger ret langt tilbage — Sejlskibserhvervets Indsats i det offentlige Liv, i Nationens Økonomi, ligger langt udover Linien for det, som man aldeles nøgternt kan udregne ved Hjælp af Tal. Det er jo et meget gammelt Erhverv. Dets Tilknytning til Mandkabsforhold og dets Betydning derigennem for den store Skibsfart, som økonomisk set betyder saa uhyre meget, kan man efter min Mening vanskelig vurdere højt nok, og hvis det virkelig for Alvor gik tilbage for Sejlskibserhvervet, vilde vi alle føle det som et Tilbageskridt. Men for at bevare Linien fremefter, er det efter en moderne Opfattelse, som Tiden har givet Ret, saa, at et Erhverv først og fremmest maa kunne tale selv. Man kan aldrig vente, at andre, selv om de et meget langt Stykke vil være interesseret i Erhvervets Opretholdelse, vil tage sig af det. Naar ikke netop de, der selv sidder i Erhvervet, tidlig og silde melder sig, saa vil dette Erhverv komme til at glide i Baggrunden. Et Erhverv, som bliver stumt, ikke har mere at skulle have sagt, dets Skæbne er i høj Grad uvis, for ikke at sige noget værre. Her vil jeg da gerne udtale Haabet om, at Sejlskibsfartens Folk — og det er dens allerbedste Mænd, jeg kalder paa i denne Forbindelse — under den ny Ordning vilde samle sig om deres Fagblad, om

Samvirken med Dampskibsrederne, med hvem man heldigvis har saa mange Interesser tilfælles, og at man giver den ny Ordning al den Støtte, man paa nogen Maade formaar.

Det er givet, at der blandt Dampskibsrederne og blandt de Folk, som nu vil komme til at lede Bladet, er Folk, som har den bedste Vilje til at føre denne Sag frem. Men hvis de ikke tidlig og silde støttes af de bedste Folk indenfor Sejlskibsfarten — og der er, og har heldigvis alle Dage været, mange fremsynte Mænd blandt Sejlskibsfolkene — saaledes at de træder frem i Bladet og gør Rede for de Synspunkter, der maa gøres gældende, er jeg bange for, at man nemt kommer ind i Forhold, hvorunder Sejlskibserhvervet for Alvor gaar tilbage. Jeg vil gerne bede om, at man lægger sig paa Sinde, at det er ikke tilstrækkeligt at drøfte Sagerne indenfor Bestyrelsesmøder, end ikke paa Generalforsamlingen; der skal den daglige Samvirken til.

Paa samme Maade, som man har virket sammen gennem de mange Aar i Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, bør man, naar der er et Blad, man holder sig til, saa tidligt som muligt, saa indgaaende som muligt, saa dygtigt som muligt, drøfte de Spørgsmaal, som ligger for, saaledes at man rundt omkring kan se, at Sejlskibserhvervet stadig er vaagent. I alt Fald tror jeg, at den ny Ordning, man nu er i Færd med at lave eller delvis har lavet, vil hyde forbedrede Betingelser for at blive hørt i videre Kredse, end den gamle Ordning gav Lejlighed til. Jeg vil gerne bede om, — og dér ved jeg, at jeg handler ganske i Overensstemmelse med de betydelige Kredse blandt Dampskibsredere, som ogsaa haaber og tror paa, at Sejlskibene endnu kan have en Fremtid for sig — at Folk indenfor Sejlskibserhvervet selv vil træde frem paa det Sted og gøre deres Meninger gældende, og gøre det med Styrke. Ikke at gøre det vilde være en uhyre farlig Ting. Jeg tvivler heller ikke om, at Sejlskibsrederne selv vil forstaa det, selvom man maaske ikke i alle Enkeltheder kan være enig om, at det er det bedste, eller man maatte mene, at der kunde have været noget andet, som maaske var nok saa godt. Der er noget her, som man ikke kan eller bør forsømme, fordi en Forsømmelse paa det Sted vilde være en Forsømmelse af Sejlskibserhvervets egne Interesser.

Telegram til Kongen.

Formanden: Vi plejer ved vore Generalforsamlinger at sende et Telegram til Hans Majestæt Kongen og bringe ham en Hilsen fra vor Forening. Jeg beder Generalforsamlingen om at give sit Samtykke til, at vi gør det ligeledes idag.

Forsamlingen tilkendegav sin Tilslutning ved at rejse sig.

Hyldest til de under Krigen omkomne Sømand.

Formanden: Der er fra Skibsreder Eskildsen indløbet et Telegram, der lyder saaledes: »Da jeg desværre er forhindret i at være til Stede, tillader jeg mig herigennem at bringe Generalforsamlingen min venligste Hilsen med Tak for behageligt Samarbejde, idet jeg udtaler de bedste Ønsker for dansk Sejlskibsrederi-Forenings Fremtid.«

Jeg maa maaske paa Foreningens Vegne skrive ham til og takke ham for disse Ord. Han har været Medlem af Foreningen, men nu er han ikke Sejlskibsreder længere.

Bestyrelsen har besluttet i Dag efter Mødet paa Foreningens Vegne at lægge en Krans paa det Mindesmærke, som er rejst her i Marstal for vore Søfolk, som omkom under Krigen, for derigennem at hædre alle dem, der under Krigsforholdene har ofret deres Liv for Landets Velfærd. Jeg beder Medlemmerne møde saa fuldtaligt som muligt.

Afslutning.

Dirigenten: Jeg vil gerne for mit Vedkommende sige de Herrer Tak for den forstaaende Ro, hvormed de har deltaget i Generalforsamlingen.

Formanden: Jeg vil tillade mig at sige Dirigenten Tak, fordi han i Dag har ledet vore Forhandlinger og derved udfyldt sin Stilling saa udmærket, som vi kunde ønske det. Vi har været glade ved at have ham til Dirigent. Skal vi paa gammel Sømandsvis give ham tre Hurraer? Dirigenten leve!

Forsamlingen besvarede Formandens Opfordring med et trefoldigt Hurra.

Et af et Medlem udbragt *Dansk Sejlskibsrederi-Forening leve!* besvarede med tre Hurraraab.

Mødet hævet Kl. 3.15.

DANSK AMERIKANSK OVERENSKOMST RATIFICERET

Den 25. Juli Kl. 12 Middag ratificeredes i Washington den dansk-amerikanske Overenskomst angaaende Transport af spirituøse Drikke i danske Skibe i amerikanske Farvande.

Overenskomsten er af samme Ordlyd, som den for kort Tid siden mellem England og Amerika afsluttede Overenskomst om samme Spørgsmaal.

KONVENTION ANGAAENDE FASTSÆTTELSE AF LAVALDER

Kongeriget Danmark har tiltraadt følgende af den internationale Arbejdskonference i Genève 1921 vedtagne Konvention vedrørende Fastsættelse af Lavalder for Anvendelse af unge Mennesker som Kullempere eller Fyrbødere:

Art. 1.

Ved Betegnelsen »Skib« forstaaes i denne Konvention alle Baade, Skibe eller Fartøjer af en hvilken som helst Art, i offentlig eller i privat Eje, der sejler udenfor indre Farvande, dog med Undtagelse af Krigsskibe.

Art. 2.

Unge Mennesker under 18 Aar maa ikke beskæftiges ved Arbejde som Kullempere eller Fyrbødere om Bord i Skibe.

Art. 3.

Bestemmelser i Art. 2 kommer ikke til Anvendelse:

- paa unge Menneskers Arbejde i Skole- eller Øvelsesskibe, saafremt saadant Arbejde er godkendt af og kontrolleres af en offentlig Myndighed;
- paa Arbejde om Bord i Skibe, der overvejende benytter anden Drivkraft end Damp;
- paa unge Mennesker, der er mindst 16 Aar gamle, og hvis fysiske Kvalifikationer godkendes ved Lægeundersøgelse, naar de beskæftiges som Kullempere eller Fyrbødere paa Skibe, der udelukkende gaar i Kystfart paa Indien eller paa Japan, i Overensstemmelse med nærmere Regler, som vil være at fastsætte efter Forhandling med disse Landes vigtigste Arbejdsgiver- og Arbejderorganisationer.

Art. 4.

Naar det er nødvendigt at antage en Fyrbøder eller en Kullempere i en Havn, hvor det kun er muligt at skaffe unge Arbejdere under 18 Aar til saadan Beskæftigelse, kan saadanne unge Arbejdere under 18 Aar, men dog over 16 Aar antages til dette Arbejde, men i saadant Tilfælde skal der antages to unge Arbejdere for hver Fyrbøder- og Kullempers-Plads.

Art. 5.

For at muliggøre Kontrollen med Anvendelsen af denne Konventions Bestemmelser skal hver Skibstører føre en Bemandingsliste, hvori alle Personer under 18 Aar, der er beskæftigede om Bord, skal optages med Angivelse af Fødselsdag og -aar.

Art. 6.

Forhyringskontrakter skal indeholde en kort Oversigt over denne Konventions Bestemmelser.

Art. 7.

De formelle Ratifikationer af denne Konvention skal paa de i Versailles-Traktaten, Afsnit XIII og de herhenhørende

Bestemmelser i de øvrige Fredstraktater fastsatte Betingelser meddeles Folkeforbundets Generalsekretær til Registrering.

Art. 8.

Denne Konvention træder i Kraft paa den Dag, da to Medlemmer af den internationale Arbejds-Organisation har ratificeret Konventionen, og dette er registreret af Generalsekretæren.

Den er kun bindende for de Medlemmer, hvis Ratifikationer er blevet registrerede i Sekretariatet.

Derefter træder Konventionen i Kraft for hvert enkelt Medlem paa den Dag, paa hvilken dets Ratifikation er bleven registreret i Sekretariatet.

Art. 9.

Saa snart to Medlemmer af den internationale Arbejds-Organisation har ratificeret Konventionen, og dette er blevet registreret af Sekretariatet, skal Folkeforbundets Generalsekretær udsende Meddelelse herom til alle Medlemmer af den internationale Arbejds-Organisation. Han skal ligeledes udsende Meddelelse om Registrering af samtlige de Ratifikationer, som siden bliver sendt ham til Registrering af Organisationens andre Medlemmer.

Art. 10.

Med Forbehold af Bestemmelserne i Art. 3 skal ethvert Medlem, som ratificerer denne Konvention, forpligte sig til at lade Bestemmelserne i Art. 1 træde i Kraft senest 1. Januar 1924 og at træffe saadanne Foranstaltninger, som er nødvendige, for at gøre disse Bestemmelser effektive.

Art. 11.

Ethvert Medlem af den internationale Arbejds-Organisation, som ratificerer denne Konvention, forpligter sig til at bringe den i Anvendelse i sine Kolonier, Besiddelser og Protektorater i Overensstemmelse med Bestemmelsen i Versailles-Fredstraktatens Art. 421 og de herhenhørende Artikler i de andre Fredstraktater.

Art. 12.

Ethvert Medlem, der har ratificeret denne Konvention, kan opsig den efter Forløbet af 10 Aar fra den Dag, da Konventionen først traadte i Kraft ved at sende Meddelelse herom til Registrering i Folkeforbundets Sekretariat. Saadan Opsigelse faar først Gyldighed et Aar efter Sekretariatets Registrering.

Art. 13.

Det internationale Arbejdsbureaus Styrelse skal mindst een Gang hvert 10. Aar aflægge Rapport til Generalkonferencen om denne Konventions Anvendelse, og den skal overveje Ønskeligheden af paa Konferencens Dagsorden at fremsætte Spørgsmaal om dens Revision eller Forandring.

S T O R T O G S M A A T

En Renaissance for de gamle Sømandsange.

De gamle Sømandsange synes, hvad der er ganske fornøjeligt at notere, i Færd med at genvinde deres gamle Popularitet. Vor Korrespondent i London meddeler saaledes, at han nylig hørte en Række Sømandsange sunget — og smukt sunget — af John Goss. Han syntes dog ikke om, at Omkvædet blev sunget af unge Mænd i Selskabsdragt, ikke at han ønskede at se dem klædt ud som Sømænd, men snarere, at man hørte Sangernes Stemmer uden at se Sangerne. Hvor fornøjelige er ikke Sømandsangene, og naar »Selskabet« snart akcepterer dem som en Mode, vil man se Digterne faa travlt, men under alle Omstændigheder kan man ikke bruge det moderne, meningsløse Vrvøl i en Sømandsang. De bedste Sange opstaar naturligt og sættes i Rytme af arbejdende Lemmer.

Lønoverenskomst mellem norske Redere og Søfolk.

Der har i længere Tid fundet Forhandlinger Sted mellem Norges Rederforbund og Norsk Matros- og Fyrbøderforbund, og disse Forhandlinger er nu afsluttede med en Overenskomst, som vil være at forelægge Organisationerne, hvis Svar skal foreligge den 25. Juli. Saafremt Overenskomsten godkendes af Organisationerne, træder den i Kraft fra og med 1. August.

Store udenlandske Turistdampere i København.

København havde sidste Uge Besøg af den store engelske Ellermann-Wilson Dampner »City of Paris«, der som Turist-skib har besøgt en Del skandinaviske Havne, og som endnu i Sommer skal udføre én Rejse til fra Immingham til Skandinavien med Turister, paa hvilken den atter vil anløbe København.

Det er dog ikke alene engelske Turister, som i Aar kommer hertil med flydende Hoteller, idet Tyskland ogsaa i Aar

vil begynde at gøre sig gældende. Saaledes vil den tyske Passagerdampner »Berlin« den 29. Juli indtræffe i København med 300 tyske Passagerer. Opholdet her strækker sig over et Par Dage, i hvilke København beses, ligesom en Udflugt til de skønneste Steder i Nordsjælland er arrangeret. Den 1. August gaar »Berlin« videre til Kiel. Muligvis kan Stinnes-Dampneren »General San Martin«, som sidste Aar gjorde en Lysttur til Skandinavien og bl. a. anløb København, ogsaa i Aar ventes hertil. Denne Dampner er i Øjeblikket paa en Tur til de norske Fjorde med Turister fra Hamburg.

Vraget af »Koen« paasejlet.

Natten til Tirsdag ved 12-Tiden paasejlede Skonnerten »Anni« af Horsens Vraget af Vinkelyret (»Koen«). Grunden til Paasejlingen var den, at »Anni« vilde vige for en Færge. Skonnerten blev stærkt læk og blev vandfyldt, men Skipperen var resolut og satte Skibet paa Grund indenfor Bølgebryderen, hvor den laa helt om paa Siden, da »Ymer« ved 3-Tiden kom derud. Pumperne kom straks i Virksomhed, og det lykkedes hurtigt at faa »Anni« paa ret Køl igen. Om Formiddagen var Dykkeren nede for at tætnes, og det er Mening, at Skibet derefter skal paa Bedding ifølge Sv. Amtst. i Svendborg.

Skibsfarten paa Vancouver.

Skibsfarten paa Vancouver i Britisk Columbia i 1923 viste iflg. Aarsberetningen fra Havnebestyrelsen Fremgang paa alle Omraader. Der eksporteredes for over 133 Millioner Dollars Tommer, Træ og Korn, hvilket er en Stigning paa 30 Millioner Dollars i Værdien af Udførslen.

Der indførtes over Vancouver for 224 Millioner Dollars, en Stigning paa 13 Millioner Dollars.

I 1923 anløb 19,608 Skibe med en samlet Tonnage af 8,427,683 Tons Vancouver. Dette er en Forøgelse af 2,959 Skibe og 792,289 Tons sammenlignet med 1922.

DEN NORSKE SØFARTS HISTORIE

Den norske Søfart Historie — det store rigt illustrerede Værk, som udgives paa Foranledning af Norges Rederforbund — er udkommet med et nyt imponerende Hefte. Professor, Dr. *Alexander Bugge* fortsætter heri sin Fremstilling af Skibsfarten fra de ældste Tider til Aar 1600. Fra at skildre Skibsfarten i forhistorisk Tid, gaar han over til at fortælle om Samfærdslen mellem Norge og Udlandet, et stærkt fængslende Kapitel med en Rigdom af interessante Billeder. Professoren samler Kapitlets Indhold i en kort og kyndig Konklusion, af hvilken det fremgaar, at norrøne Eventyrer i Vikingeliden lærte Folk i Europa at sejle i regelmæssig Skibsfart over det aabne Hav, men de var bedre Sømænd end Købmænd og maatte snart vige Pladsen for udenlandsk Kapital og Organisationsevne.

Derefter følger en Beretning om de ældste Midtpunkter for Handel og Søfart, en meget instruktiv Skildring: Skibene i Vikingetiden og i Forbindelse dermed: Sørejser og Livet om Bord. Ogsaa til disse Afsnit er det lykkedes at fremskaffe et meget rigt og hidtil ikke trykt Billedstof. I næste Hefte vil Professor *Bugge* fortælle om Ejeren af Vikingeskibet og om de Varer, han havde om Bord, naar han drog ud paa sin eventyrlige Færd.

LOSNING AF TRÆLAST I BARROW IN FURNESS

I Anledning af forskellige Forespørgsler angaaende Stuverregninger for Losning af Trælast i Barrow in Furness har Nordisk Skibsrederforening gennem sine Agenter i Liverpool ladet anstille Undersøgelser for at faa konstateret, om der i disse Regninger er indbefattet Arbejde, som falder paa Modtageren.

Resultatet af Undersøgelserne viser, at Modtageren betaler Omkostningerne ved Lastens Modtagelse fra det Øjeblik Træet er bragt »alongsides«, og ingen Del af Losseregningen omfatter derfor Arbejde, som bør falde paa Modtageren.

REPARATION AF EMBALLAGE I GENUA

Chefen for Genuas autonome Havnestyrelse har, efter hvad Nordisk Skibsrederforening meddeler, udstedt et Dekret, hvorefter Skibe skal betale alle de med Reparationer af Emballage forbundne Udgifter, indtil Varerne er komne de endelig Modtagere i Hænde, medmindre Konossementet indeholder en speciel Klausul om, at Reparationer af Emballage skal betales af Modtagerne. Det tilraades derfor at søge at faa indsat i Konossementet en saalydende Klausul: »Reparation af Emballage, hvis saadan finder Sted, sker for Modtagerens Regning«.

Rederforeningen mener dog, at der maa foreligge en Misforstaaelse og hævder, at det maa være en Selvfølge, at Rederiet, hvis det tvinges til at foretage nødvendige Reparationer, maa have Regres hos Modtageren, saafremt Rederiet ikke efter Konossementet er forpligtet til at udføre saadanne Reparationer.

NEDSÆTTELSE AF HAVNEAFGIFTERNE
I DUNKERQUE

Det franske Ministerium for Handel og Industri meddeler:

Afgifterne Nr. 1 og 2 i Dunkerques Havn, der opkræves til Fordel for Handelskamret i nævnte By, er fra den 7. Juli fastsat sim følger:

Afgift Nr. 1, der erlægges ved Afgangen eller ved Ankomsten og ved Afgang i Transit for Kul, Koks, Tørv, Sand, Grus, Skærver, Fosfat, Svovlkis og Jernerts, saafremt disse Varer er stuvet løst i Lasten, nedsættes fra 20 til 5 Centimer.

Afgift Nr. 2, der erlægges ved Ankomsten for de Varer, der nævnes ovenfor, nedsættes fra 40 til 20 Centimer.

VØLUND
RAAOLIEMOTORER

AKTIESELSKABET

»VØLUND«

ØRESUNDSVEJ 147 · KØBENHAVN S
TELEF. C. 5522 · STATSTELEF. 503

DANSK RADIO

AKTIESELSKAB

Administrerer Radio-Stationerne i den danske Handelsflaade · Installationer og Reparationer · Engager. af Radiotelegrafister · Tilknytning til store, udenlandske Drifts-Organisationer · Entrepreneur- og Konsulent-Virksomhed paa alle Omraader indenf. traadløs Telegrafi og Telefoni

TELEFON CENTRAL

7281 · 7282

DAMPFÆRGEVEJ 3 · KØBENHAVN Ø.



INDENBORDS

UDENBORDS

J. ANDERSEN & CO
SHIPS OUTFIT

TOLDBODVEJ 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

BRØDRENE LEVY

KØBENHAVN

TELEFON: CENTRAL

472 · 492

TELEGR.-ADRESSE:
PROVISION

ET MINDESMÆRKE FOR DE UNDER KRIGEN OMKOMNE SØMÆND

Redere og andre skibsfartsinteresserede Kredse i Havnebyen Vigo i Spanien tog for nogen Tid siden Initiativet til at rejse et Søfartens Monument, og ved en offentlig Indsamling over hele Spanien er det lykkedes at indsamle det til Planens Gennemførelse nødvendige Beløb.

Monumentet, der er tænkt som et Mindesmærke over de under Krigen omkomne Sømænd, skulde have været en Gave til den spanske Handelsmarine, men

efter Forslag af Købmand *Tomas Maristany*, Formand for den angaaende Sagen nedsatte Komité, skænkes det til den internationale Handelsmarine.

Mindesmærket, der vil blive afsløret i den nærmeste Fremtid, er 45 Meter højt, og det er rejst paa Toppen af Forbjerget Monteferro ved Indsejlingen til Vigo. Det er synligt for passerende Skibe selv fra lang Afstand, og fra dets Top, som man naar ad en Trappe inde i Monumentet, er der en storslaet Udsigt.

OFFICIELLE BEKENDTGØRELSER

Ledige Lodspladser

ved Kjøge og Odense Kanal Lodserier.

Fra den 1. Oktober d. A. bliver en Plads ledig som Lods ved Kjøge Lodseri og fra den 1. Januar 1925 bliver en Plads ledig som Lods ved Odense Kanal Lodseri.

Ansøgninger (jvfr. Lodslovens § 7 og 9) stiles og indsendes til Lodsdirektøren, Livjægergade 43, København Ø, inden den 15. August d. A. De respektive Havneudvalg medvirker ved Ansættelsen.

De, der udses til Pladserne, maa i nogen Tid forinden eventuel Ansættelse tjenstgøre ved det paagældende Lodseri uden Parthugning i Lodsfortjenesten, for at erhverve sig det i Lodslovens § 7 fordrede nøje Kendskab til de kommende Lodseris Farvande og Forholdene i disse.

UNG, ENERGISK MAND,

uddannet ved Reassurance (Sø), kunde ønske at overgaa til Skibsmægler- eller Rhederivirksomhed. En Del Kendskab til udenlandsk Korrespondance samt bedste Anbefaling og Reference.

PHILIP SCHOU,

c/o Fru Dir. Schou, Thurø pr. Svendborg.

NORDISK SKIBSREDERFORENING

Den aarlige Generalforsamling afholdes i Kristiania paa Hotel »Bristol« Fredag den 26. September 1924, Kl. 5 Eftm.

POSITIONSLISTE PR. 28. JULI 1924

MEDELT AF »DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Nielsen, Eisbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Aalborg*, Egeholm, ank. London 21.7.
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i København-Aalborg Ruten.
s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i København-Aarhus Ruten.
m.s. *Schmidt*, ank. Alexandria 21.7.
s.s. *Aggersund*, Petersen, ank. Blyth 27.7.
s.s. *Agnete Mærsk*, Rasmussen, afg. Alexandria 23.7. til Casablanca.
s.s. *Aladdin*, Nielsen, afg. Murmansk 27.7. til Mesave.
s.s. *Alexandra*, Holst, i Dok i Frederikshavn 20.6.
s.s. *Alf*, Thorkildsen, ank. Wiborg 26.7.
s.s. *Alfa* afg. Königsberg 18.7. til St. Louis s. Rhone.
s.s. *Alfred Hage*, Andersen, ank. København 28.7.
s.s. *Algarve*, Sandvig, afg. København 25.7. via Antwerpen til Middelhavet.
s.s. *Atssund*, Nielsen, pass. Brunsbüttel 27.7.
s.s. *Amalienborg*, Sørensen, ank. Braila 20.7.
s.s. *Angelica Mærsk*, Rask, afg. Danzig 24. 7. til Leningrad.
s.s. *Anine*, Risøe, afg. St. Nazaire 25.7. til Ilull.
s.s. *Annam*, Rasmussen, afg. Yokohama 26.7. til Tsingtau.
s.s. *Anneberg*, Korff, ank. London 26.7.
s.s. *Arabien*, Harder, afg. Yokohama 27.7. til Moji.
s.s. *Argentina*, Wenk, ank. Cardiff 21.7.
m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Buenos Aires 25.7. til Danmark.
s.s. *Arkansas*, Snedker, ank. København 26.7.
s.s. *Arnold Mærsk*, Nielsen, pass. Lødingen 24.7. paa Rejse til Murmansk.
s.s. *Asia*, Dahl, pass. Gibraltar 26.7. paa Rejse til Colombo.
s.s. *Atlantehavet* ank. St. Vincent 15.7.
s.s. *Atlantic*, Lund, afg. Balikpapan 26.7. til Menado.
m.s. *Australien*, Møller, afg. Singapore 25.7. til Hongkong.
s.s. *Avance*, Hansen, afg. Råfsø 23.7. til Dieppedalle, pass. Brunsbüttel 27.7.
m.s. *Avant*, Sørensen, afg. Antwerpen 21.7. til Halifax.
s.s. *Axel*, Magleby, afg. Frederikshavn 26.7. til Nantes.

B

s.s. *Baldur*, Dam, i København-Bogense-Vejle Ruten.
s.s. *Beira*, Kjær, afg. København 25.7. til Antwerpen.
s.s. *Belgien*, Hansen, ank. Uleåborg 25.7.
s.s. *Bellona*, Thrane, afg. Leith 29.7. til København.
s.s. *Benedikt*, Vilsø, i København-Samsø-Odense Ruten.
s.s. *Berghus*, Andresen, ank. Bergen 27.7.
s.s. *Berlin*, Vinding, ank. London 20.7.
s.s. *Bertha*, Jørgensen, ank. København 28.7.
s.s. *Betty Mærsk*, Thun, afg. Macoris 23.7.
s.s. *Birgil*, Clausen, ank. Methil 28.7.
s.s. *Birte*, Christensen, ank. Rochefort 25.7.
s.s. *Bjarke*, Poulsen, ank. Cardiff 27.7.
s.s. *Bodil*, afg. Barreiro, 22.7. til Zwijndrecht.

s.s. *Bogø*, Rasmussen, afg. Odense 25.7. til Leningrad.
s.s. *Bolivia*, Beldring, ank. Cobe 24.7.
s.s. *Bornholm*, Hansen, afg. Quebec 24.7.
s.s. *Bothal*, Hansen, afg. Brahestad 26.7. til Hartlepool.
s.s. *Botnia*, Lydersen, ank. København 24.7.
s.s. *Bottenhavet*, Duysen, ank. Blyth 24.7.
s.s. *Brattingsborg*, Christensen, pass. Colon 23.7.
s.s. *Bretagne*, Hartmann, ank. Leningrad 21.7.
s.s. *Bretland*, Larsen, afg. København 28.7. til Blyth.
s.s. *Britta* afg. Kemi 26.7. til Raumo.
s.s. *Brynhild*, Christensen, afg. København til Frederikshamn.
s.s. *Børghum*, Møllerup, ank. Kirkenes 27.7.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Roholm, i København-Aalborg Ruten.
m.s. *California*, Pedersen, i Dok i København 26.7.
s.s. *Carmen* ank. Raumo 28.7.
s.s. *Charkow*, Petersen, afg. London 25.7. til Windau-Libau.
m.s. *Chastine Mærsk*, Lundgreen, pass. Dunnethead 16.7. p. R. t. Baltimore.
m.s. *Chile*, Tillisch, afg. Barcelona 26.7. til Valencia.
s.s. *Chr. I. Kampmann*, Thomsen, afg. Raumo 24.7. til London.
s.s. *Christiansborg*, Lund, ank. Danzig 21.7.
s.s. *Cimbria*, Svan, i København-Randers Ruten.
s.s. *Cito*, Jensen, ank. København 28.7.
s.s. *Clara*, Jacobsen, ank. Råfsø 25.7.
s.s. *Copenhagen*, Schrøder, afg. Immingham 25.7. til Onega.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Poulsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
s.s. *Dagmar* (J. Lauritzen) ank. Marseille 24.7.
s.s. *Danebrog*, Andresen, ank. Aalborg 28.7.
s.s. *Danefelt*, Simonsen, ank. Nykøbing F. 27.7.
m.s. *Danefolk*, Møller, ank. Hamborg 28.6.
s.s. *Danejerd*, Grøndal, ank. Horsens 28.7.
s.s. *Daneholm*, Petersen, afg. Archangel 26.7. til London.
m.s. *Danekonge*, Petersen, afg. Aalborg 13.7. til Ivigtut.
s.s. *Danelag*, Stage, afg. København 25.7. til Grønland.
s.s. *Danemark*, Hansgaard, ank. Lennigrad 20.7.
s.s. *Danery*, Voss, afg. København 26.7. til Ivigtut.
s.s. *Dania*, Bencke, afg. New York 17.7. til København.
s.s. *Dansborg*, Mathiasen, ank. Alexandria 20.7.
s.s. *Delaware*, Folkenberg, afg. Newcastle 14.7. til Montreal.
s.s. *Diana*, Tramp, afg. København 31.7. via Aalborg til Newcastle.
s.s. *Dorrit* ank. Marseille 26.7.
s.s. *Douro*, Jørgensen, afg. København 29.7.
s.s. *Dronning Maud*, Hansen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
m.s. *Drogden*, Hansen, ank. Windau 21.7.
s.s. *Dublin*, Krogh, afg. Tyne 21.7. til New York.
s.s. *Danevirke*, Jørgensen, ank. Santos 10.7.

E

s.s. *E. M. Dalgas*, Bloch, ank. Norrköping 27.7.
 s.s. *Ebba* ank. Hernösand 28.7.
 s.s. *Ebro*, Rosenhøj, ank. København 28.7.
 s.s. *Egholm* ank. Livorna 27.7.
 s.s. *Eleonora Mærsk*, Mortensen, afg. Leningrad 23.7. til Königsberg.
 s.s. *Elie*, Duhn, ank. Windau 24.7.
 s.s. *Elisabeth*, Petersen, afg. København 25.7. til Hungerb. Ruten.
 s.s. *Ella*, Hansen, i Hamborg-Aalborg Ruten.
 s.s. *Ellensborg*, Andersen, afg. Boness 26.7.
 s.s. *Elsborg*, Palm, pass. Brunsbüttel 27.7.
 s.s. *Emilie Mærsk*, Andersen, afg. Archangel 22.7. til Königsb.
 s.s. *Emma Mærsk*, Mærsk-Møller, ank. Durban 22.7.
 s.s. *England*, Petersen, afg. Archangel 24.7.
 s.s. *Erik*, Christensen, ank. Antwerpen 22.7.
 s.s. *Erik Boye*, Mathiesen, ank. Sunderland 28.7.
 s.s. *Esbern Snare*, Dreyer, i Hamborg-Kolding-Vejle Ruten.
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Hamborg-Aarhus Ruten.
 s.s. *Esther Maria*, Bang, ank. København 26.7.
 s.s. *Estland*, Sørensen, ank. Riga 22.7.
 s.s. *Estonia*, Christensen, ank. New York 23.7.
 s.s. *Expres*, Hansen, oplagt i København 21.7.
 s.s. *Erle*, Arentz, afg. Colombo 28.7. til Penang.

F

s.s. *Falken*, Pedersen, i Ruten Kbhvn.-lynske m. fl. Pladser.
 m.s. *Falstria*, Sørensen, pass. Malta 23.7. p. R. t. London.
 s.s. *Fanø*, Michelsen, ank. Leningrad 17.7.
 s.s. *Ficaria*, Rindby, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Fiona*, Petersen, i København-Nakskov og København-Mariagerfjord Ruterne.
 m.s. *Fiona*, Skjoldam, afg. Hamborg 27.7. til M'bro.
 s.s. *Flora*, Andresen, i Dok i Frederikshavn 21.7.
 s.s. *Florida*, Holm, ank. Puerto 25.7.
 s.s. *Flynderborg*, Lund, ank. Rådhamdock 25.7.
 s.s. *Fredensborg*, Nielsen, ank. New York 25.7.
 s.s. *Fredensbro*, Olsen, pass. Skagen 27.7. p. R. t. Hull.
 s.s. *Frederik VIII*, Mechlenburg, ank. Kbhvn. 18.7.
 s.s. *Frederiksborg*, Larsen, ank. Mobile 27.7.
 s.s. *Frejr*, Jensen, oplagt i Esbjerg 1.7.
 s.s. *Frieda*, Westergaard, pass. København 27.7. p. R. t. Calais.
 s.s. *Frigga*, Jensen, i Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Frode*, Hjorth, i Dok i København 26.7.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, ank. København 27.7.
 s.s. *Gautatyr*, Nielsen, ank. Honfleur 25.7.
 s.s. *Gerda* afg. Leith 23.7. til Gefle.
 s.s. *Geysir*, Olsen, ank. Trondhjem 23.7.
 s.s. *Gorm*, Thomsen, ank. Cardiff 22.7.
 s.s. *Grønland*, Kruse, ank. Liverpool 27.7.
 s.s. *Grønsund*, Nielsen, ank. Terneuzen 26.7.
 s.s. *Gudrun Mærsk*, Nielsen, afg. Antofagasta 24.7. til Iquique.
 s.s. *Gunver*, afg. Gefle 28.7. til Södertelje.

H

s.s. *H. Pontoppidan*, Aggerholm, afg. Rouen 26.7. til Methil.
 s.s. *Haderslev*, Knudsen, afg. Casablanca 22.7. til Fredericia.
 s.s. *Hadsund*, Hadsund, afg. Ortviken 26.7.
 s.s. *Halfdan*, Jørgensen, ank. Havre 26.7.
 s.s. *Halland*, Christiansen, ank. Wiborg 21.7.
 s.s. *Hamnershus*, Hveissel, ank. Rosario 24.7.
 s.s. *Hans Broge*, Christensen, ank. Björkö 21.7.
 s.s. *Hans Mærsk*, Petersen, afg. Murmansk 25.7. til Archangel.
 s.s. *Hans Tausen*, Hansen, ank. Blyth 25.7.
 s.s. *Harald*, Christensen, ank. Randers 26.7.
 s.s. *Harriet* afg. Glasgow 28.7. til Cardiff.
 s.s. *Hebe*, Ankensen, afg. Newcastle 29.7. til København.
 s.s. *Hekla*, Bosch-Kronika, afg. London 26.7. til Finland.
 s.s. *Helene* ank. Karrebæksminde 28.7.
 s.s. *Helga* ank. Jersey 28.7.
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, afg. Christiania 21.7. til New York.
 s.s. *Hengest*, Madsen, afg. Esbjerg 29.7. til Grimsby.
 s.s. *Henry Tegner*, Nielsen, ank. Dieppe 17.7.
 s.s. *Hertha Mærsk*, Møller, ank. Antwerpen 22.7.
 s.s. *Hindsholm*, Møller, ank. Liverpool 26.7.
 s.s. *Hjelm*, Falk, i Dok i Helsingør 14.7.
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, ank. Libau 26.7.
 s.s. *Holland*, Jørgensen, ank. Gent 22.7.
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, i København-Hull Ruten.
 s.s. *Hugo*, Thorkelin, ank. København 26.7.
 s.s. *Hulda Mærsk*, Bærentzen, afg. Newport 24.7. til Dunkirk.
 s.s. *Hermod*, Clausen, ank. Grangemouth 21.7.

I

s.s. *I. D. S. Adolph*, Krøyer, ank. Råfsö 23.7.
 m.s. *Indien*, Jacobsen, ank. Grays Harbour 26.7.
 s.s. *Inga*, Nielsen, afg. Råfsö 25.7. til Honfleur.
 s.s. *Inge Mærsk*, Hansen, afg. Belfast 19.7.
 s.s. *Inger* ank. Pernarth 24.7.
 s.s. *Irene Maria*, Clausen, ank. Rouen 23.7.
 s.s. *Island*, Frandsen, ank. Reykjavik 25.7.
 s.s. *Ivar*, Nielsen, afg. Brevik 24.7. til Cuba.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Schønning, afg. London 22.7. til Libau.
 s.s. *J. C. la Cour*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jacob Mærsk*, Hansen, afg. Archangel 19.7. til Aberdeen.

s.s. *Jan*, Kurtzhals, afg. Ryovallimemi 24.7. til Rochefort.
 m.s. *Java*, Knudsen, ank. Hamborg 28.7.
 s.s. *Jelling*, Andersen, ank. Cabo de Gata 15.7.
 s.s. *Jenny* ank. Ibiza 26.7.
 s.s. *Jessie Mærsk*, Høgstedt, ank. Murmansk 20.7.
 s.s. *Johanne* ank. Malaga 25.7.
 s.s. *Jolantha*, Strufve, afg. København 28.7. til Stettin.
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, afg. Rouen 25.7.
 s.s. *Josey*, Nielsen, afg. New Orleans 25.7. til Cuba.
 s.s. *Jungshoved*, Horn, ank. Aalborg 24.7.
 m.s. *Jutlandia*, Kolls, ank. Nakskov 23.6.
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, ank. Stavanger 26.7.

K

s.s. *Kai*, Friis, afg. Antwerpen 26.7. til Törefors.
 s.s. *Karen*, Brinck, afg. Riga 23.7. til Birkenhead, pass. Hook of Holland 28.7. p. R. t. Törefors.
 s.s. *Karla* afg. Hull 23.7. til Svartvik.
 s.s. *Kasan*, Sørensen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Katholm*, Petersen, ank. Manchester 23.7.
 s.s. *Kejserinde Dagmar*, Uldall, afg. Hungerb. 23.7. til Rouen.
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, ank. Rotterdam 25.7.
 s.s. *Kina*, Nielsen, ank. Dakar 24.7.
 s.s. *Kirsten Mærsk*, Andersen, ank. Kirkenes 24.7.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, i Kbhvn.-Aarh. Rut.
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, ank. Dunkirk 27.7.
 s.s. *Knud*, Clemmensen, ank. Hull 24.7.
 s.s. *Koldinghus*, Madsen, i København-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Gjerløff, i København-Christiania Ruten.
 s.s. *Kronborg*, Rise, pass. Gibraltar 24.7.
 s.s. *Kronprins Frederik*, Hylsø, afg. Nykøbing F. 28.7. til Leningrad.
 s.s. *Kurland*, Berndsen, afg. Leningrad 22.7.
 m.s. *København*, Mortensen, pass. Skagen 22.7. p. R. t. Durban.

L

s.s. *Lars Kruse*, van Deurs, afg. Dakar 27.7. til Nice.
 s.s. *Laura Mærsk*, Stabenow, afg. Blyth 25.7. til Königsberg.
 m.s. *Leise Mærsk*, Houmann, afg. Bahia Blanca 23.7. til Buenos Aires.
 s.s. *Lexa Mærsk*, Bærentzen, ank. Königsberg 25.7.
 s.s. *Lifland*, Haure-Petersen, ank. Archangel 23.7.
 s.s. *Lilleborg*, Larsen, ank. København 25.7.
 s.s. *Lily*, Poulsen, ank. Bordeaux 26.7.
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutefart København-Limfjordstationerne.
 s.s. *Lithuania*, Jørgensen, ank. Danzig 27.5.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, ank. København 24.7.
 m.s. *Lynetten*, Jensen, ank. Odense 24.7.
 s.s. *London*, Caspersen, ank. London 22.7.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i Kbhvn.-Fr.havn-Christiania Rut.
 s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. København 29.7. til Frederikshavn.
 s.s. *Maine*, Andersen, afg. Bermuda 19.7. til Golfen.
 s.s. *Maj*, Holm Nielsen, ank. Pernau 28.7.
 s.s. *Maja*, Christensen, ank. oplagt i København 21.7.
 m.s. *Malaya*, Kruse, ank. Singapore 27.7.
 s.s. *Margrethe*, Mathiasen, ank. East Greenwich 26.7.
 s.s. *Marie* afg. Strömnäs 26.7. til Almeria.
 s.s. *Marie Mærsk*, Kristensen, ank. Havre 22.7.
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Hangø 18.7.
 s.s. *Martin Carl*, Olsen, ank. Blyth 22.7.
 s.s. *Martin Goldschmidt*, Lauritzen, afg. Gent 26.7. til Stettin.
 s.s. *Mary*, Stabell, ank. Trangsund 26.7.
 s.s. *Maryland*, Pape, afg. Cardiff 24.7.
 m.s. *Mexico*, Svarrer, pass. Skagen 26.7. p. R. t. Baytown.
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, afg. Råfsö 23.7. til Rouen.
 s.s. *Minsk*, Egense, i Dok i Frederikshavn 9.7.
 s.s. *Mjøltnir*, Rasmussen, ank. Troon 27.7.
 s.s. *Moskov*, Jørgensen, ank. London 25.7.
 s.s. *Møen*, Olsen, i Kbhvn.-Stege og Kbhvn.-Nykøbing F. Rut.

N

s.s. *N. F. Høffding*, Klindt, afg. Jakobstad 25.7. til Tyne.
 s.s. *Nancy* afg. Kirkcaldy 23.7. til Spjutsund.
 s.s. *Natal*, Røder, ank. Vjilatjak 20.7.
 s.s. *Nautik* afg. Bona 26.7. til Valencia.
 s.s. *Neptun* ank. Lisbon 28.7.
 s.s. *Nerma* ank. Spjutsund 24.7.
 s.s. *Nevada*, Fischer, i Dok i Helsingør 25.7.
 s.s. *Nidaros*, Sandborg, afg. Esbjerg 28.7. til Frederikshavn.
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, afg. København 29.7. til Danzig.
 s.s. *Niobe* ank. San Feliu de Els 28.7.
 s.s. *Nordland*, Clausen, ank. Dunkirk 23.7.
 s.s. *Nordsøen* ank. Sundswall 26.7.
 s.s. *Normandiet*, Haure-Petersen, afg. Archangel 26.7.

O

s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-Kbhvn.-Göteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, Danholt, afg. Ny Karleby 27.7. til Port Talbot.
 s.s. *Olga*, Thoft, afg. Karlholm 24.7. til Bordeaux.
 s.s. *Oluf Bager*, Tvergaard, i Frederikshavn-Göteborg Ruten.
 s.s. *Oluf Mærsk*, Hansen, ank. Murmansk 20.7.
 m.s. *Oregon*, Mühlendorff, afg. København 30.7. til Wales.
 s.s. *Orion*, Eggertsen, ank. Boulogne 18.7.
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, ank. København.

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. ¼

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

Set. Anna Plads 28

Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

AF NYBYGNINGER

*

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

BLANKENSTEINERS

EFTERFØLGER

SØKORT

KØBENHAVN * TOLDBODVEJ 48

DEN ANERKENDTE
ORIGINALE RAHTJENS COMPOSITION
FOR SKIBSBUNDE

Eneforhandling for Danmark:

Telefon 8210 **EMIL A. SCHNEIDER** Nørregade 40
KØBENHAVN

JOHN S. SAREUSSEN · FINN SILCHENSTEDT

INDEHAVERE AF:

NEW ORLEANS SHIPCHANDLERY CO. INC.

TELEGRAM-ADRESSE: »NOSCO«

NEW ORLEANS

JONATHAN MAY & SØNNER

Etableret 1876 · Telegram-Adresse »May« Philadelphia, Penna. Deleware Ave · Lombard & Swansea Sts.

DAMPSKIBS-FORSYNINGER · EN GROS HANDEL I KOLONIAL, KØD OG

FØDEMIDLER · DÆK, MASKIN OG RESTAURATØR-

UDRUSTNING

L. WESTERGAARD

A. LARSEN

L. WESTERGAARD & CO.

EN GROS HANDEL I KOLONIALVARER · SKIBS- & MASKIN-FORSYNING

MANILA-KABELTOV · BOMULD-DUCK

TELEF.: CALVERT 3768

35, SOUTH GAY STREET**BALTIMORE, MD.****UNION TRANSPORT COMPANY, INC.***Stevedorer —*

HOVEDKONTOR: 42, BROADWAY, NEW YORK

TELEGRAM-ADR.: TRANSPORT, NEW YORK

*Med egne moderne Pierer og en vidtspændende Organisation til vor Raadighed opgiver vi »flat rates« inkluderende alt Arbejde i Forbindelse med Losning og Lastning.***THE C. T. SWETT COMPANY**

SLAGTERE & SKIBSHANDLERE

DÆK & MASKIN-FORSYNING

PORTLAND, MAINE

Telefon: 6930 · 130-132 Commercial Street · Nat-Telf.: 1520

Telegram Adresse: OSHIPCO. Alle Coder benyttes.
Telefon: Broad 1753-4-5**OCEAN SHIPCHANDLERY Co., LTD.**

En gros Handel i Fødemidler

Skibshandel & Sejlmageri

60 PEARL STREET, NEW YORK

WATTS, WATTS & CO., Ltd.

London, NEWCASTLE-ON-TYNE, Cardiff, Blyth, Liverpool & Newport (Mon.)

SHIPBROKERS · BUNKER CONTRACTORS · COAL EXPORTERS

Bunkers supplied at all ports between Blyth and Humber · Contractors for the supply of coals at all ports at home and abroad

Agent for Denmark: **R. A. ROBERT · COPENHAGEN**, Amaliegade 29A

Telegrams: Robertus · Telephones: 6357 · 6358 · Stats 188

P

s.s. *P. Madsen*, Christensen, afg. Frederikshavn 24.7. til Boness.
 s.s. *P. N. Damm*, Bøge, ank. Wiborg 18.7.
 s.s. *Pacific*, Mathiessen, afg. Colombo 26.7. til Balikpapan.
 s.s. *Palnatoke*, Skou, afg. Leningrad 25.7.
 m.s. *Panama*, Hjernum, ank. København 25.7.
 s.s. *Parana*, Hejsterberg, ank. Aberdeen Pacific 17.7.
 s.s. *Paris*, Ovesen, ank. Yucaro 23.7.
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, afg. København forv. 30.7. til Portland Me.
 m.s. *Peru*, Larsen, ank. Las Palmas 26.7.
 s.s. *Polaris*, Holm, ank. Tyne 26.7.
 s.s. *Polly*, Nielsen, afg. Newport 21.7. til Sevilla.
 s.s. *Polonia* ank. København 22.7.
 s.s. *Primula*, Jacobsen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
 s.s. *Prins Knud*, Koch, afg. Wiborg 26.7. til Rotterdam.

R

s.s. *Randi* ank. Sevilla 20.7.
 s.s. *Rask*, Theiland, afg. København 28.7. til Danzig.
 s.s. *Rhodesia*, Madsen, ank. Cardiff 15.7.
 s.s. *Rhone*, Thomsen, afg. København 25.7. til London.
 s.s. *Rigmor*, Winther, ank. Sønderborg 25.7.
 s.s. *Rita*, Sonne, i København-Hamburg Ruten.
 s.s. *Robert Mærsk*, Jensen, afg. Königsberg 25.7. til Narva.
 s.s. *Roma*, Bejer, afg. Antilla 26.7. til Queenstown.
 s.s. *Romø*, Rathje, afg. Leningrad 24.7. til W. Hartlepool.
 s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. Jacobstad 26.7.
 s.s. *Rota*, Rivold, afg. København 28.7. til Odense.

S

s.s. *Saga*, Henriksen, afg. Antwerpen 26.7. til København.
 m.s. *Sally Mærsk*, Rohde, ank. Tavoy 2.7.
 s.s. *Scandia*, Simonsen, pass. Rockall 22.7. til New York.
 m.s. *Selandia*, Himmelstrup, ank. Samarong 27.7.
 m.s. *Siam*, Poulsen, ank. Sundsvall 28.7.
 s.s. *Sigrid*, Madsen, ank. Blyth 29.7.
 s.s. *Sigrun*, Jensen, ank. Sundswall 22.7.
 s.s. *Sigvald*, Andersen, pass. København 28.7.
 s.s. *Silkeborg*, Larsen, afg. Himango 26.7.
 s.s. *Simone*, Christensen, ank. Rouen 22.7.
 s.s. *Skaane*, Kyhre, ank. Leningrad 23.7.
 s.s. *Skagerak*, Hansen, ank. Hull 24.7.
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, ank. Trondhjem 23.7.
 s.s. *Skjold*, Nielsen, afg. Odense 29.7. til Antwerpen.
 s.s. *Skodsborg*, Grove, ank. Horsens 25.7.
 ss.. *Skotland*, Iversen, ank. Frederikshavn 25.7.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, ank. Leith 28.7.
 s.s. *Slesvig*, Weichardt, ank. W. Hartlepoll 25.7.
 s.s. *Smut*, Hansen, afg. Blyth 28.7. til København.
 s.s. *Sophie*, Thomsen, ank. Trangsund 23.7.
 s.s. *Spigerborg*, Jensen, afg. Fineidet 26.7.
 s.s. *Stal*, Clausen, afg. New York 17.7. til Cuba.
 ss.. *Stegelborg*, Hansen, ank. Windau 27.7.
 s.s. *Stella* ank. Riga 28.7.
 s.s. *Susan Mærsk*, Petersen, ank. Aberdeen 20.7.

s.s. *Svanhild*, Larsen, afg. Terneriffe 21.7. til Galveston.
 s.s. *Svanholm*, Petersen, ank. Aalborg 25.7.
 s.s. *Svava*, Christensen, ank. Blyth 26.7.
 s.s. *Svend Pii*, Møller, ank. Grangemouth 24.7.
 s.s. *Svend*, Hav, ank. Calais 25.7.
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, ank. Swansea 20.7.
 s.s. *Sønderjylland*, Jensen, i København-Haderslev-Aabenraa-Sønderborg Ruten.
 s.s. *Søborg*, Madsen, afg. Cardiff 26.7.

T

s.s. *T. M. Werner*, Marker, afg. Bordeaux 26.7. til Cardiff.
 s.s. *Taarborg*, Knudsen, afg. København 25.7.
 s.s. *Taarndholm*, Jørgensen, afg. Liverpool 26.7. til Swansea.
 s.s. *Taasinge*, Ankersen, i Dok i Helsingør 5.7.
 s.s. *Texas*, Dragsdahl, afg. St. Vincent 26.7. til Skandinavien.
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, afg. Newcastle 29.7. til Kbhvn.
 s.s. *Thyra* (Progress), Schmidt, ank. Honfleur 19.7.
 s.s. *Tiber*, Nellemann, afg. Memel 26.7. til Riga og Reval.
 s.s. *Tjaldur*, Munch, i København-Riga Ruten.
 s.s. *Tomsk*, Mikkelsen, afg. Lissabon 25.7. til Oporto.
 m.s. *Tongking*, Topp, pass. Dover 25.7. p. R. t. St. Thomas.
 s.s. *Transvaal*, Bronér, afg. Muroran 16.7. til Seattle.
 s.s. *Trondhjem*, Pedersen, i Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Tula*, Christensen, ank. Melilla 27.7.
 s.s. *Tyr*, Jensen, ank. Halmstad 27.7.

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, ank. Rouen.
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, ank. London 28.7.
 s.s. *Ulla*, Jessen, afg. København 26.7. til Riga.
 s.s. *Ulrik Holm*, Thoft, ank. Beckton 24.7.
 s.s. *United States*, Voldborg, afg. New York 25.7. til Kbhvn.
 s.s. *Uranienborg*, Ageriin, ank. Antwerpen 26.7.

V

s.s. *Valborg*, Hansen, ank. København 27.7.
 s.s. *Vega*, Madsen, ank. London 24.7.
 s.s. *Venus*, Blyth, ank. W. Hartlepool 23.7.
 s.s. *Vera*, Larsen, ank. London 23.7.
 s.s. *Veratyr*, Pedersen, afg. Soroka 25.7. til London.
 s.s. *Viborg*, Winther, afg. Gibraltar 13.7.
 s.s. *Vidar*, Clausen, i Eksportfart.
 s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), afg. Newcastle 11.7. til Portland, Me.
 Bark *Viking*, Ankersøe, ank. Hull 20.7.

W

s.s. *Wien*, Jørgensen, pass. Gibraltar 25.7.
 s.s. *Wilh. Colding*, Østergaard, afg. Marseille 24.7. til Oran.
 ss.. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. Boulogne 22.7.

Y

s.s. *Ydun*, Schmidt, i København-Horsens Ruten.
 s.s. *Yokohama*, Bast, afg. Antwerpen 25.7. til London.
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Fjeldborg, i København-Hamburg Ruten.
 s.s. *Yrsa* (Lauritzen) afg. Gaudia 26.7. til Liverpool.

Ø

s.s. *Ørkild*, Jensen, afg. New York 22.7.
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. Uleåborg 24.7.

POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE

Albert Mou, Rasmussen, ank. Korsør 22.7.
Dronning Louise, Hansen, ank. Aalborg 20.7.
Zampa, Rasmussen, ank. Paluden 2.7.
Ludvig, Jørgensen, ank. Kilrush 21.7.
Confidence, Mouritzen, ank. St. Brieux 22.7.
Sine, Christensen, afg. Horsens 22.7.
Galathea, Nielsen, afg. Normalling 19.7.
Agnes, Boye, afg. Danzig 22.7.
Chr. H. Rasmussen, Boye, ank. Sydney 21.7.
Skandia, Harris, ank. Frederiksstad 22.7.
Mars, Olsen, afg. Fogo til Sydney.
Start, Andersen, ank. Nord Sydney 22.7.
Curt, Jørgensen, ank. Frederikssund 24.7.
Kristian, Rasmussen, ank. Nyborg 24.7.
Johanne, Jensen, pass. Helsingør sydg. 23.7.
Emanuel, Petersen, ank. Svendborg 24.7.
Ørnen, Rasmussen, ank. Archangelsk 23.7.
Ruth, Sørensen, ank. Withley 24.7.
Gerda, Staugaard, pass. Dover 20.7.
Hertha, Christoffersen, ank. Kovda 23.7.
Agnes, Frederiksen, ank. København 24.7.
Niels, Rasmussen, ank. Larache.
Gerda, Nymann, afg. Setúbal 25.7.

Clytia, Hansen, ank. Carnavon 25.7.
Natalia, Eriksen, ank. Arzon 24.7.
Energi, Stegmann, ank. Sydney 23.7.
Herkules, Bager, ank. Aabenraa 24.7.
Fuglen, Schmidt, ank. Aarhus 24.7.
Polarstjernen, Hansen, ank. Danzig 24.7.
Venus, Boye, ank. Danzig 25.7.
Hans, Christensen, ank. Porsgrund 24.7.
San, Petersen, ank. Dysart Red 24.7.
Marna, Boye, afg. Kaskø 25.7.
Poseidon, Rasmussen, afg. Setúbal til Island 24.7.
Svalen, Rosenbeck, afg. Thorshavn til Cataleine 24.7.
Astraea, Dam, ank. Oporto 24.7.
Marie, Nielsen, ank. Raumo 25.7.
Vesta, Christensen, afg. Odense til Skellefteå 25.7.
Garibaldi, Jørgensen, afg. Rochester til Trondhjem 26.7.
J. M. Nielsen, Hansen, ank. Horsens 26.7.
Svendborgsund, Christensen, ank. Danzig 28.7.
Rossing, Baagøe, afg. Ipswich til Langesund 26.7.
Gefion, Lund, afg. Landernau til Kotka 26.7.
Concordia, Henriksen, pass. Dover p. R. t. Charlestown 27.7.
Willemoes, Eriksen, pass. Holtenau p. R. t. Svendborg 28.7.
Nordborg, Hansen, ank. Kemi 28.7.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I
ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL
 Abonnement
 i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar.

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
VESTRE BOULEVARD 38, KØBENHAVN B.
 Telefon 2070 - 12610
 samt paa alle Postkontorer

ATLAS

A/s Atlas, Nørrebrogade 198 · København L.

SKIBS-DAMPTURBINER

MED
TANDHJULSUDVEKSLING
i mest moderne Udførelse.

Grundlagt
1848

Teleg.-Adr.:
Amiante

M. B. COHIN

TOLDBODV. 22.

TELEFON · 1403

København K.

IMPORT & LAGER af
Maskiner,

Værktøj og tekniske Rekvizitter for
Damp- og Motorskibe og alle
industrielle Anlæg

W. L. Byers & Co., Ltd.

Sunderland

Stort Lager af Ankre og
Kæder i alle Størrelser
klar til øjeblikkelig
Afsendelse

★

Agent:

F. C. Dohmann · København

Telefon 9057

AKTIESELSKABET

KJØBENHAVNS FLYDEDOK OG SKIBSVÆRFT

MASKIN- OG
SKIBSBYGGERI

TELEFON 559

FLYDEDOKKER
TØRDOKKER

KAY DYHR

Kvæsthusgade 1 - København K.
Telefon: Cent. 8901-6885 · Teleg.-Adr.: Kaydyhr · København
Kunstig Træk- og Oliefydings-Anlæg
fra James Howden & Co.
GLASGOW

Den internationale Skibsfarve-Fabrik A.-S.

[SYSTEM HOLZAPFEL]

St. Annæplads 16, København.

Telefon: 56 01. — Teleg.-Adr.: »Holzandia».

[Holzapfel's

Bundfarver til Jern og Træskibe.
Lagoline i alle Farver til Dækshuse etc.
Danboline til Lastrum etc.
Yachtfarver til Lystbaade.

BJØRCHJENSEN & Co.

SKIBSPROVIANTERING

KØBENHAVN K · HOLBERGSGADE 24
TELEGR.-ADR. BJØRCHJENSEN
TELEF. 7262

BRØNDBERG & TANDRUP

Skibslanterner og Skibsinventar

KØBENHAVN

Telef.: Palæ 827 Telegr.: Skibelys

★

DE PRIVATE ASSURANDEURER
LIMITERET.
STIFTET 1786

SØ- og TRANSPORTFORSIKRING

SLOTSHOLMSGADE 5

KØBENHAVN K.

TELEFON CENTRAL 6 & 4106

TELEGRAM ADRESSE „PRIVATE“

AGENTURER I DE FLESTE PROVINSBYER.

DEN KJØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCE-FORENING

LIMITERET · STIFTET 1852

TEGNER

SØ- & KRIGS-

FORSIKRINGER PAA VARER · KASKO
FRAGT OG INTERESSE

TELEF. 42 · 3073

HOLBERGSGADE 1 · KJØBENHAVN K.

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



SKANDINAVIA

Forsikrings-Aktieselskabet
"SKANDINAVIA"
Stiftet 1899
Aktiekapital: Kr. 20000000

✳

Tegner
SØ og TRANSPORTFORSIKRINGER

✳

GENERALAGENTUR
A/S GRØN & WITZKE
KONGENS NYTORV 6 • KØBENHAVN K

TELEFON 9316
TELEGR. ADR. KANALEN

FREDERIKSHAVNS VÆRFT & FLYDEDOK A/S

MASKIN- & SKIBSBYGGERI

★

Enerepræsentant for Danmark

HOWDENS
VANDRØRSKEDLER

★

TELEGRAM: VÆRFTET
STATSTELEFON

4

2 TØRDOKKER · 2 FLYDEDOKKER

POUL MØLLER & H. RIIS-MAGNUSSEN

STATSAUTORISEREDE
REVISORER

★

TELEFON:
CENTRAL 9187-9198

★

RAADHUSPLADSEN NR. 2. II SAL
KØBENHAVN

HOLEBY SKIBS-DIESELMOTORER

INDTIL 4000 IHK

Leverandør til:

*Østasiatisk Kompagni,
Det forenede Dampskibs-Selskab
m. fl.*

Aktieselskabet

Holeby Dieselmotorfabrik
Holeby

Grundlagt 1877

*Fremstilling af Dieselmotorer
siden 1910*

*Telegramadr.: Oildiesel
Tlf. Holeby 26*

AKTIESELSKABET
DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI
(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

KØBENHAVN
FILIALER: BANGKOK OG SINGAPORE

Egne Agenturer: Soerabaya, Shanghai, Hankow, Vladivostock, Dalny, Harbin, New York, Valparaiso, San Francisco, Durban og Johannesburg. — Regelmæssig Rutebart paa Siam, Kina, Japan, Sydafrika, Australien, Java, Vestindien, Meksiko og Vestkysten af Nord- og Sydamerika. — Import til Europa af østasiske og andre oversøiske Produkter, Teak- og andre Træsorter. — Export til oversøiske Pladser af europæiske Produkter. — Skov- og Savmølle drift i Siam.

ALLE NÆRMERE OPLYSNINGER
ERHOLDES VED HENVENDELSE PAA KOMPAGNIETS HOVEDKONTOR,
HOLBERGSGADE 2, KØBENHAVN K.

DET FORENEDE
DAMP SKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

Telefon Nr. 6300, hvorigennem Omst. til samtlige
Kontorer og Afdelinger i Kvæsthusgade Nr. 7 og 9.

J. LAURITZEN'S
MÆGLERFORRETNING
Esbjerg

BEFRAGTNING · KLARERING · SPEDITION
TELEGRAM-ADRESSE: »LAURITZEN« · TELEFON Nr. 3 & 822

A. P. MØLLER
KØBENHAVN

REDERI · BEFRAGTNING · KLARERING
DAMP SKIPSEKSPEDITION · KØB OG SALG AF SKIBE
SKIBS BYGNING

Stats-Telefon: 33 · Telefoner: 514 (Omst. til samtlige Afdelinger)
Telegram-Adresse: »MERSK«

N I C. P E D E R S E N

HARALD CHRISTENSENS EFTERF.
SKIBSMÆGLER

FREDERIKSHAVN

Telegr.-Adr.: »Harkristensen« · Statstelefon 14 · Jydsk Telefon 10

CHR. JENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon .. 2256
Statstelefon 40

Telegr.-Adr.:
»SØBORG«

SKIBE

C. P. JENSEN

St. Annæ Plads 6 TELEFON 5430 KØBENHAVN K.

Telegram-Adr.: "FREIHTS"

A/S DAMPSKIBSELSKABET
ORION

JOHS. UTZON
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon 2075 & 2200
Statstelefon 2

Telegram-Adresse:
»UTZON«

HAVNEGADE 37 a **OVE STEEN** TELEF. BYEN 2720 x

Regelmæssig Line

DANMARK-POLEN (Danzig)

København-Danzig M/S »Venus« 600 tons d. w.

M/S »Polarstjernen« 500 tons d. w.

Aarhus-Danzig M/S »Agnes« 400 tons d. w.

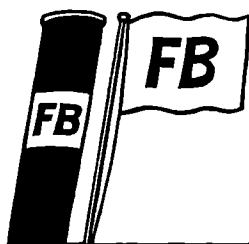
CARL V. D. HUDE
SKIBSMÆGLER
AARHUS

Statstelefon No. 3

Telegr.-Adr. Hude

King's
Liqueur

The
Aristocrat
of
Scotch
Whiskies



DE FORENEDE BUGSERSELSKABER

Telef.: Toldboddommen: Centrl. 3944 TELEGRAM-ADRESSE: Nattelf. for Bugsering: Vester 575 v
Kontoret: Central 291 · 13101 · 10592 »TUGBOATS« Nattlf. i Strandingstilfælde: Strand 1302

Bugsering · Bjergning · Vandforsyning

STØRST OG ÆLDST I KØBENHAVN

AMALIEGADE 36

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM · 32

FREDAG 8 · AUGUST 1924

31 AARG.

F R A U G E T I L U G E

A F A X E L G E R F A L K

Nationaltidende er forarget over, at Udkastene til Monumentet for Søfolkene, der forliste under Kri-gen, ikke er blevet tilgængelige for Offentligheden. Samme Offentlighed, hævder Bladet, var ganske naturligt forberedt paa, at det Øjeblik snart maatte komme, da »Den Frie Udstilling«s Døre blev aabnet for enhver, som havde Interesse af at se det Monument, der skulde vidne om danske Søfolks Trængsler, Mod og Offervilje og vise, hvad dansk Billedhuggerkunst og Arkitektur formaar, naar der endelig var en stor og betydningsfuld Opgave at løse.

I nævnte Artikel udvikler *Nationaltidende* med megen Følelse, at det kommende Monument for vore brave Sømænd bør staa som Københavns nye Vartegn, som et Udtryk for »hele Folkets Beundring og Taknemlighed overfor de Mennesker, der i den store Farens Stund havde sat Livet ind«. Den indeholder ligeledes en uskrømtet Anerkendelse af »Skibsredernes smukke, af Fædrelandssind og Menneskekærlighed prægede Tanke«.

Men — for der er et ret pinligt *men* ved samme Artikel — derefter gaar Bladet over til at mistænkliggøre den af Rederne nedsatte Bedømmelses-Komité. Den findes »højest uensartet sammensat«. Hvis derved menes — om der overhovedet menes noget — at Komitéen ikke udelukkende bestaar af Skibsredere, eller af Kunstnere, eller Arkitekter, eller af en bestemt Klike, eller Sømænd, eller Journalister, ja saa er Komitéen i allerhøjeste Grad »uensartet sammensat«. Hvad vel forøvrigt var Meningen. Den blev det i alt Fald, fordi den højtærede »Offentlighed« ved Konkurrencens Udskrivning med saa megen Larm hævdede det formastelige i, at Skibsrederne selv bestemte, hvilket Monument de kunde tænke sig at forære samme Offentlighed. Men maaske mener Bladet — og man skal intet forsværge i dette Kunst- og Kunstner-Snobberiets forjættede Land! — at Rederne ikke selv bør være repræsenteret i den Komité, der skal bestemme, hvilken Gave, de vil give.

Hvad der er i Vejen med den nedsatte Komité? Jo, *Nationaltidende*, der er forarget over »de hermetisk tillukkede Døre« paa Den Frie Udstilling, hvor Udkastene til Monumentet forefindes, ved — hvorfra? — at der blandt de udstillede Arbejder, som ikke har faaet Præmie, er flere, som en anden Domstol uden Tvivl og uden Tøven vilde have udpeget som særlig fremragende ved Formens Storhed og Tankens Dybde.

Utvivlsomt! Hvis for Eksempel Hr. *Gaugin*, for at nævne en af Deltagerne i Konkurrencen, fik Lov til at nedsætte en Komité, der ikke var »højest uensartet sammensat«, men hvis Medlemmer saa Øje til Øje med ham i alt, hvad Kunst anbelanger, var det næppe vanskeligt at gætte, hvilket Udkast, der vilde faa Præmie og tildelt Udførelsen af Monumentet. Enhver Klike-Domstol vil selvfølgelig præmiere ud fra sine Forudsætninger og Fordomme. Men det var vist netop det, der skulde undgaaes i en Sag, der ligger Folket saa meget paa Sinde, som denne. Heldigvis er Komitéen derfor blevet saa »højest uensartet sammensat«, og denne uensartede Sammensætning er i Virkeligheden den allerbedste Garanti for, at det Mindesmærke, der rejses vore krigsforliste, bliver et mandigt og værdigt Monument for tapre Mænds Daad.

Og med Hensyn til at slaa Dørene op paa vid Gab og lade Offentligheden konstituere sig som Overdommere af den foreløbige Konkurrencens Resultater, saa vilde det være en Utilbørlighed af Rang. *Nationaltidende* glemmer, at der er udskrevet en ny Konkurrence og udsat nye Præmier, og at antagelig den større Del af de nu indsendte Udkast igen vil blive indsendt til den ny Konkurrence. Naar Bedømmelses-Komitéen saa har udtalt sin endelige Dom, er det kun rimeligt, at Offentligheden faar Lejlighed til at gøre Bekendtskab med samtlige Udkast, vel at mærke, hvis Kunstnerne ikke har noget derimod. Iøvrigt staaer det jo disse frit for at indsende deres Udkast til de aarligt tilbagevendende Foraars- og Efteraarsudstillinger, hvis

SKIBSFARTENS TILLIDSMAND



GENERALKONSUL JOHAN HANSEN,

som baade Dampskibsrederne og Sejlskibsrederne valgte til deres Tillidsmand og Repræsentant i Valula-Raadet. I dette Numer af *DANSK SØFARTS TIDENDE* gengiver Generalkonsulen, paa vor Opfordring, i et interessant Bidrag sin og den danske Skibsfarts Opfattelse af vor nuværende økonomiske Situation samt fremsætter Forslag om, hvilke Midler der bør anvendes for at føre vort Statsskib i tryk Havn.

de mener, at en Appel til Offentlighedens Højesteret vil gavne deres Chancer.

SKIBSFART OG NOBEL-FREDSPRÆMIE

I indflydelsesrige Kredse i England arbejdes der kraftigt paa at skaffe den bekendte Arbejderfører, Mr. *Havelock Wilson* dette Aars Nobel Fredspræmie. Faa har fortjent en saadan Udmærkelse i højere Grad end *Havelock Wilson*. Han er den ideale Arbejderfører. Under hans kloge og myndige Ledelse har »The Sailor's and Firemen's Union of Great Britain« vokset sig stor og stærk. Talrige er de Fordele, han har opnaaet for sine Medlemmer og Kammerater. For dem, der har kendt ham for en halv Menneskealder siden, er det en Gaade, at han vedblivende lever; allerede da var hans Helbred undermineret, næsten lam klatrede han op paa en Talerstol med samme Kraftanstrængelse, som andre maatte udfolde for at bestige en vanskeligt tilgængelig Bjergtop. Men i et skrøbeligt Legeme flammede en ukuelig Aand, besjælet af den Tanke, at gøre denne Verden værd at leve i for alle, selv Samfundets svageste.

Til Tider har man fremstillet *Havelock Wilson* som en Revolutionens Hydra. Intet har nogensinde ligget ham fjernere. Han er ingen Frasehelt, men en Handlingens og Forhandlingernes Mand. Han har antagelig afværget flere Strejker end nogen anden Mand i Verden, og han har været den mest udprægede Modstander af alle Forsøg paa at etablere Generalstrejke i England. Uden nogensinde at tabe sine Medlemmers Interesser af Syne, har han Gang paa Gang akcepteret eller fremtvunget et Kompromis, hvor Kompromis syntes umuligt og uigennemførligt. Han har forstaaet, hvad kun altfor faa Arbejderførere evner at

forstaa, at kun i loyalt Samarbejde med Rederne kan Sømændene og Fyrbøderne opnaa virkelige Forbedringer i deres Kaar. Ved den aarlige Lunch, der fornylig afholdtes i Forbindelse med hans Fagforenings Generalforsamling, udtalte den bekendte engelske Skibsreder, Lord *Inchape*: »Jeg gratulerer baade Mr. *Havelock Wilson* og os Skibsredere til, at de mørke Skyer, der truede vort Samarbejde, er drevet over. Den lykkelige og heldige Forhandlingsmaade, som har præget den senere Tids Tvistigheder i vort Fag, giver gode Løfter om fremtidig Forstaaelse mellem Arbejdsgivere og Arbejdere. Jeg kan kun udtrykke det Haab, at denne gode Aand maa brede sig til andre Fag. Det er derfor ikke underligt, at Mr. *Havelock Wilson* nyder Respekt, Agtelse og Tillid ikke alene blandt Sømænd og Fyrbødere, men ogsaa hos os Redere.«

Ved samme Lejlighed udtalte den engelske Bladkonge, Lord *Burnham*, som præsiderede ved Frokosten: »Vi er alle i Gæld til Seamen's and Firemen's Union og til Shipping Federation for det gode Eksempel, som disse Organisationer giver os ved selv og uden Statens Mellekomst at ordne alle Mellemværender. Jeg nærer den allerstørste Beundring for den Mand, der har været selve Sjælen i dette Samarbejde — Mr. *Havelock Wilson*. Freden saavel som Krigen har sine Helte, og Mr. *Havelock Wilson* er en af Fredens største Organisatorer, som dette Land nogensinde har set.«

Paa Baggrund af saa megen Begejstring skulde man synes, at *Havelock Wilson's* Chancer for at faa tilkendt den Nobelske Fredspræmie ikke er smaa.



AMERIKANSK MOTOR-YACHT SEJLER 53.000 MILES UDEN BRUD AF NOGEN ART PAA MOTOREN

Den 8. Maj ankom Motoryachten »Ohio«, Ejer *D. E. W. Scripps*, til New York. Den var afgaaet fra Newport News i December 1922 og havde i de mellemliggende 16 Maaneder sejlet 53,000 miles, for Størstedelen i Troperne og med Besøg i det fjerne Østen.

Togtet gik først til Vestindien, derfra til Panama, San Diego, Hawaii, Japan, Kina, Filippinerne, Borneo, Java, Straits Settlements, Ny Guinea, Ny Hebriderne, Fiji Øerne, Selskabs Øerne, Marquesas Øerne og derfra tilbage til San Diego. Herfra fortsattes Rejsen til Vestindien med Ophold i La Paz i Californien, hvorefter Yachten atter vendte tilbage til Stillehavet, gik ned langs Kysten til Callao i Peru og aflagde derefter Besøg paa Galapagos Øerne. Derefter anløb Yachten Acapulco paa Vestkysten af Mexico, gik gennem Panamakanalen til Jamaica, Cuba, Florida, Baltimore og New York.

Den Rute, som Skibet fulgte med Besøg paa Steder, der ligger langt udenfor de sædvanlige Trafiklinjer, viser, hvilken absolut Tillid Ejeren havde til Skibets Dieselmotorer.

STOR TYSK SAMMENSLUTNING

Alle de tyske Dampskibslinjer paa Levanten er i disse Dage blevet sluttet sammen under Navnet: »Deutscher Levante & Orient Dienst«.

Sammenslutningen bestaar af følgende Selskaber: »Deutsche Levante Linie«, Hamburg, »Deutsche Orient Linie«, Hamburg og Stettin, samt »Argo« og »Atlas«, Bremen. Sammenslutningen disponerer over en Flaade paa henvend 50 moderne Skibe.

Sammenslutningen har fundet Sted for at opnaa en hurtigere og mere regelmæssig Forbindelse mellem de nordeuropæiske Havne og Levanten.

Togtet afgiver ogsaa Bevis for hvor godt Dieselmotorer egner sig til Anvendelse i Lystfartøjer, og Kaptajnen og Besætningen har kun rosende Ord for Motorens Ydedygtighed i al Slags Vejr og under alle Forhold. Yachten er tegnet af Firmaet Cox & Stevens og bygget af Newport News Shipbuilding & Drydock Company. Den gør Firmaet megen Ære, afgiver Bevis for, hvilke udmærkede Skibe, der kan bygges i Amerika, og dette gælder navnlig Skibets Dieselmotorer.

Minimalt Forbrug af Olie.

Yachten er forsynet med to 350 H.K. Winton Dieselmotorer, og at dømme efter, hvad Yachtens Kaptajn og første Maskinmester udtaler om Motorernes høje Ydedygtighed, er det givet, at en Mængde Lystfartøjer inden længe vil blive forsynet med Dieselmotorer, navnlig da de er saa økonomiske i Brug sammenlignet med anden Drivkraft.

Forbruget af Brændselolie var 22 Gallons pr. Time med en Gennemsnitshastighed af 10.5 Knob, eller omtrent 2 Gallons pr. mile.

CZEKOSLOVAKIET VIL FORPAGTE EN DEL AF HAMBORGS HAVN

Czekoslovakiet har tilstillet den tyske Regering en Note, hvori den forlanger, at en Del af Hamburgs Havneanlæg overlades Czekoslovakiet i Forpagtning. Ifølge Fredstraktaten er Tyskland forpligtet til at imødekomme Anmodningen.

LODSAFGIFTERNE I LÜBECK

Senatet i Lübeck har under 23. Juli vedtaget fra 1. August d. A. at fordoble Lodsafgifterne.

RATIONERING OG KREDITINDSKRÆNKNING

AF GENERALKONSUL JOHAN HANSEN

Paa et tidligere Møde i Valutaraadet tillod jeg mig i Korthed at fremhæve, hvor alvorligt man indenfor den danske Skibsfart saa paa den Situation, der i det sidste Aarstid eller mere har hersket paa vort hjemlige Pengemarked, en Opfattelse, som jeg ved støttes af den langt overvejende Del af den danske Skibsfart, idet jeg fremhævede, at hvilke Midler man end maatte kunne enes om for at kunne tilbagegive den danske Krone i hvert Fald noget af dens tidligere Værdi, maatte man, som Forholdene havde udviklet sig, være klar over, at man ikke kunde opnaa noget Resultat, uden at man for Alvor i Fællesskab kunde enes om en Fremgangsmaade, hvor Teorierne fra alle Sider blev lagt paa Hylden, og man søgte at finde den eneste praktiske Maade, paa hvilken Spørgsmaalet kunde løses. Af de hidtil i Valutaraadet førte Forhandlinger synes det at fremgaa, at nogen samlet Enighed er det ikke lykkedes at frembringe. Man har udtalt sig mere eller mindre velvilligt om de forskellige Midler, hvorledes de har virket, og hvad Gavn eller Skade der kunde ske, hvis man fortsatte ad samme Vej, hvorimod selve Kernepunktet i Sagen, saaledes som den stiller sig for mig personlig og en stor Del af Skibsfarten, og som man i første Række ikke kan komme udenom, er at hele Landet har levet og endnu stadig lever over Evne. En Afhjælpning af dette kan, forekommer det mig, kun ske ved en gennemført Rationering. Det er fra modsat Side gjort gældende, at hvis man forhindrede Folk i at købe mere, end de behøvede af Smør, Ost, Øl og hvad der nu tænkes kan, vilde det kun bevirke, at Pengene blev brugt paa anden Maade, og derved intet blev opnaaet. Jeg mener, at dette Ræsonnement er falsk, thi ikke blot vil den overvejende Del af Publikum, naar de ikke kan falde for Fristelsen ved Indkøb af en Mængde forskellige Varer, være kloge nok til at lægge i hvert Fald nogle af Pengene til Side, men hvad der for mig har nok saa stor Betydning, er den moralske Virkning af en saadan Rationering, idet den uundgaaelig maa vise Publikum, at nu er det Alvor. Rationering vil ramme i alle Kredse, hvorimod Importregulering, Kredit-Begrænsning og lignende kun interesserer en begrænset Del af Publikum og ikke naar ud i videre Kredse. Overhovedet bør de Foranstaltninger, der nu træffes, være sig paa den ene eller den anden Maade, saa vidt muligt naa rundt i alle Kredse, saaledes at enhver af Landets Indbyggere yder sin større eller mindre Skærv til at stabilisere Kronen. Det er nu ikke min Mening, at en Rationering skulde være det eneste saliggørende, tværtimod, jeg har den bestemte Opfattelse, at en fornuftig og hensynsfuld Importregulering og Kredit-Begrænsning maa virke sammen med Rationeringen. Aarsagerne til den Misere, vi er inde i, er jo mange, og lige saa sikkert som en brutal Kredit-Begrænsning og Importregulering kan gøre mere Skade end Gavn, lige saa sikkert vil den, benyttet med Hensyn til de alt eksisterende Værdier, være af afgørende Betydning. I Modsætning til, hvad der er fremsat fra andet Hold i Valutaraadet, mener jeg paa ingen Maade, at det er en uløselig Opgave for vore herværende Banker at fortsætte med en rimelig Kredit-Begrænsning, saaledes at der i første Række tages Hensyn til den for Landet nødvendige Import. Jeg ved af Erfaring, at der paa mange Punkter kan øves, og er øvet, en fornuftig Kritik fra Bankernes Side overfor Begæringer, saavel til ny Pengeanbringelse som fra alt eksisterende Virksomhed. For Importreguleringens Vedkommende kan der sikkert uden større Vanskelighed og efter en nøjere Undersøgelse fastsættes Grænser for, hvad der maa anses for at være overflødig Indførsel, derunder selvfølgelig i første Række Luksus. At selv en saadan

konsekvent, moderat virkende Regulering vil ramme Enkeltmand, er givet, men da Situationen er saa alvorlig og Udsigterne til at opnaa noget fornuftigt ved de hidtil benyttede Midler er lig 0, maa der ses bort fra disse sikkert ikke smaa Ulemper.

Lidt haardhændede Metoder.

Fra anden Side i Valutaraadet har Spørgsmaalet om Seddelindskrænkning været fremdraget, og naar det fra Nationalbankens Side er gjort gældende, at man næppe gjorde sig klart, hvad Følgerne af en saadan Seddelindskrænkning vilde betyde, ligger det sikkert i, at man har tænkt sig denne gennemført paa samme lidt haardhændede Maade, som man har haandhævet Kredit-Begrænsningen, men ved at se tilbage historisk paa Forholdene, kan man ikke være blind for, at det er langt lettere at bringe alvorlig Forstyrrelse ind i Landets Valutaforhold, end at faa disse paa Fode igen. Efter min Mening maa en fornuftigt benyttet Rationering i Forbindelse med en Kredit-Begrænsning og Importregulering og støttet af en langsomt fremadskridende Seddelindskrænkning fra Nationalbankens Side utvivlsomt føre til Maalet. At dette ikke kan og vil naas paa en Maaned, maaske heller ikke paa et Aar eller betydelig længere Tid, er givet, men der maa handles paa langt Sigt med videste Hensyntagen til de alt eksisterende Værdier, og det Resultat, der da i Løbet af længere eller kortere Tid vil vise sig, maa uvægerlig blive en Stabilisering af vor Krone. At søge dette gennemført ved at fratage ikke alene Erhvervene men Publikum i det hele taget en større eller mindre Del af deres Formue, forekommer mig at være en saadan Kur, at det turde være tvivlsomt, om Patienten overhovedet overlever denne. Uden i nogen Maade at ville hævde, at Optagelsen af et Statslaan skulde være en Faktor, der i det lange Løb vilde ophjælpe Kronen, tror jeg paa den anden Side, at det vil virke netop som en gavnlige Medicin, men kun for at bringe os udover den øjeblikkelige Situation, og under den bestemte Forudsætning, at Laanet delvis benyttes til Afløsning af den indenlandske Gæld. At optage et Statslaan, til Forrentning af hvilket man samtidig fratager Publikum større eller mindre Dele af deres Kapital, som for den langt overvejende Del er anbragt i Virksomheder eller Forretninger, er et Spørgsmaal, der kun kan betragtes gennem politiske Brillen, og som jeg derfor skal afholde mig fra nærmere at komme ind paa, men Urimeligheden af en saadan Fremgangsmaade under saa vanskelige Tider som de nuværende maa forekomme i hvert Fald den Mand, der arbejder i det praktiske Erhvervsliv, ganske indlysende. Af afgørende Betydning for at bringe vor Krone paa Fode igen og søge at opnaa en mere positiv Handelsbalance maatte det være, at Stat og Kommune yder en hjælpende Haand overalt, hvor det er gør ligt. En saadan Haandsrækning kan en yderligere Beskatning af Erhvervslivet ikke være, thi Skatterne hviler i Forvejen saa tungt i vide Kredse, at Landet simpelt hen ikke kan bære mere, og de store Formuer, som der fra visse Sider kastes længselsfulde Blikke til, vil utvivlsomt i Løbet af nogle Aar tilhøre Historien. Den bedste Haandsrækning, som Stat og Kommune vil kunne yde i denne Sag, bestaar i en fornuftig Administration med Begrænsning af et paa mange Punkter overflødigst Personale og en streng Økonomi i de Bevillinger, der ydes fra Rigsdagens Side.

De her fremførte Tanker deles, saavidt jeg ved, i overvejende Grad af den danske Skibsfart, men staar iøvrigt kun for egen Regning og som mit personlige Syn paa denne alvorlige Sag.

PANAMAKANALEN HOLDER 10 AARS JUBILÆUM

Den 15. ds. er det 10 Aar siden Panamakanalen blev daabnet for almindelig Trafik, og den amerikanske Presse bringer i den Anledning Oversigter over Resultatet af Driften for hidtil samt over Udsigterne for dens Fremtid, dømmende ud fra de Erfaringer, man har høstet i den forløbne Tid. *New York Times* udtaler, at en ny og større Kanal efter Ingeniørernes Mening vil være paakrævet om ikke ret mange Aar.

Da Dampskibet »Ancon« den 15. August 1914 passerede Kanalen med de officielle Repræsentanter om Bord, var Verdenskrigen i fuld Gang og gjorde Kanalens Fremtid problematisk. Men alligevel er den i Løbet af disse 10 Aar blevet en vigtig Faktor i Verdenshandelen, og har mere end indfriet de til den stillede Forventninger. »Ancon« var det første af over 25,000 Skibe, der har passeret Kanalen i det forløbne Decennium, og Kanalen betjener nu ikke mindre end $\frac{1}{4}$ af Verdens aktive Tonnage. Trafiken mellem de Forenede Staters Øst- og Vestkyst staar selvfølgelig højest paa Listen. I det første Kvartal i Aar udgjorde den 687,000 Tons eller ca. $\frac{1}{3}$ af den samlede Kanaltrafik i Kvartalet. Derefter kommer Farten paa Østasien, der i det nævnte Tidsrum androg 437,000 Tons, og som Nr. 3 kommer Farten mellem Nordamerikas Vestkyst og Europa og Sydamerikas Vestkyst og Europa. Store Mængder af Verdenshandelens vigtigste Varer som Korn, Olie, Jern, Staal, Bomuld, Salpeter og Kobber etc. fragtes aarlig gennem Kanalen, og alle producerende Lande og Markeder er interesserede, hvilket bidrager til at gøre Trafiken mere stabil.

Stærkt stigende Trafik.

Nedenstaaende Oversigt viser Trafiken og Indtægten af samme i de forløbne 10 Aar:

	Antal Skibe	Afgift i Dollars
1915	1,075	3,367,550
1916	758	2,408,080
1917	1,803	5,627,463
1918	2,069	6,438,853
1919	2,021	6,172,828
1920	2,478	8,513,935
1921	2,892	11,276,889
1922	2,786	11,197,832
1923	3,967	17,508,199

I Maj Maaned i Aar androg Kanalindtægten omtrent 2 Million Dollars, og efter denne Indtægt skulde Kanalen snart kunne indbringe 24 Millioner Dollars aarlig, hvoraf ca. $\frac{2}{3}$ skulde være ren Fortjeneste. Kanalen har med andre Ord vist sin Berettigelse ogsaa rent forretningsmæssigt set, ikke blot militært.

Hvor længe vil Kanalen være tilstrækkelig?

Det er imidlertid ikke saa meget Nutiden som Fremtiden, der nu optager Kanalledelsen og Washington. Hvor hurtig vil Kanaltrafiken vokse, og hvornaar vil den have naaet Kanalens største Ydeevne? Og hvilke Skridt vil da være nødvendige? Disse Spørgsmaal maa ifølge de Sagkyndiges Mening besvares i Løbet af de næste 2-3 Decennier. Kanalzonens Guver-

TYSKE SKIBSSALG TIL UDLANDET

En Del tyske Dampere er i den seneste Tid blevet solgt til udenlandske Købere. Saaledes har »Deutsche Levante Linien«, Hamburg, der er ved at anskaffe sig større Tonnage til sine Middelhavs- og Levanttruter, solgt nogle af sine mindre Baade, bl. a. har Selskabet solgt s.s. »Spalato«, ca. 1,400 tons d.w., bygget 1923, til norske Købere for en halv Million norske Kroner, og s.s. »Sebenico«, ca. 1,550 tons d.w., bygget 1922, ligeledes til Norge for £16,000.

Desuden har Rostock Rederiet F. W. Fischer til Norge solgt s.s. »Gustav Fischer«, ca. 2,600 tons d.w., bygget 1921, for £29,000, og s.s. »Hans Fischer«, ca. 2,600 tons d.w., bygget 1922 for £26,500. Endvidere er

nør, Oberst *Morrow*, mener, at Kanalen vil kunne betjene en 4-5 Gange saa stor Trafik som i 1923, og at en Udvidelse ikke vil blive nødvendig før om 30-40 Aar. Han mener ogsaa, at Kanalen af sine Indtægter vil kunne dække de Udvidelsesarbejder, som vil blive nødvendige.

Kanalinspektøren, Marinekaptajn *Hinds*, har paa Grundlag af Erfaringerne fra Suezkanalen beregnet Trafikforøgelsen i de kommende Aartier. Hans Beregninger for 1925 lyder paa 430 passerende Skibe pr. Maaned, men dette Tal er næsten naaet i Maj i Aar, da Antallet var 417. I 1930 vil Antallet af Skibe, der passerer Kanalen, efter *Hinds* Beregning have naaet 540 Skibe pr. Maaned, i 1940 760, i 1950 990, i 1960 1,210 og i 1970 1,430 pr. Maaned. Paa dette Grundlag kommer Kaptajnen til det Resultat, at den nuværende Kanal samt et Dampanlæg for at spare en Del af den Vandkraft, som nu bruges til Produktion af elektrisk Kraft, vil være tilstrækkelig indtil 1949, og bygges der et Par nye Reservoarer, vil denne Periode kunne udstrækkes nogle faa Aar yderligere.

En Nicaraguakanal eller et »Panama-Stræde«.

Senest i 1962 vil et nyt Slusesystem dog blive nødvendigt af Hensyn til den voksende Trafik. Men da Forberedelser og Nyanlæg kræver Tid, er i Virkeligheden det kritiske Tidspunkt for Kanalen meget nærmere, end efter *Hinds* Beregning, og der er derfor nu mange Talsmænd saavel for det saakaldte Nicaragua-Projekt som for et »Panama-Stræde«. De Forenede Stater har allerede for et Beløb af 3 Millioner Dollars sikret sig Ret til at bygge en Kanal langs San Juan River, gennem Nicaraguasøen og til Fonsecabugten, og skøndt den vil koste 1 Milliard Dollars, eller mere end dobbelt saa meget som Panamakanalen, har den som sagt mange indflydelsesrige Talsmænd.

En fransk Ingeniør, Oberstløjtnant *Bunau-Varilla*, har i adskillige Aar arbejdet for en uddybet Panamakanal i Niveau med Oceanet, hvilket han hævder er den eneste rationelle Løsning. Der skulde bortgraves eller bortsprænges 1,600,000 kubm Jord og Sten, hvorved Kanalen selv ved laveste Vandstand vilde være 50 Fod dyb, eller rigelig dyb selv for de største Skibe.

Bladet nævner sluttelig de store Forandringer, som Kanalen har medført i og omkring Panama. Der er nu stationeret en Styrke af 19,000 Mand dér, af hvilken $\frac{1}{3}$ er Amerikanere og $\frac{1}{6}$ er optaget med Skibstrafiken og Kanalvæsenet.

Kanalzonens Regering vedligeholder ikke blot Kanalen, men driver ogsaa en Jernbane, en Tørdok og Reparationsværksteder, Skibshandel, Brandvæsen, Skoler, Fængsel, Hospital, Fyrvæsen og Politi, som indbefatter en Forbudsstyrke, der som i ethvert andet Forbudsland har nok at bestille.

Dødelighedspromillen, der i sin Tid umuliggjorde Kanalbygningen, var i April i Aar 13,47 eller to Points højere end Gennemsnittet i de Forenede Stater, og den gule Feber er helt udryddet.

Hamburg Damperen »Margarete Schröder« solgt til Udlandet for £14,000. Denne sidste Baad er paa ca. 1,250 tons d.w. og er bygget i 1920.

SPANSK-TYSK SAMARBEJDE

Firmaet Krupp har sammen med den spanske Stat og en Industri-Sammenslutning dannet et Selskab under Navn af »Naval Levantec«, og dette Selskab har faaet Tilslutning fra en Del spanske Skibsfartsforetagender, Værfter og Metalværker. Formaålet med Sammenslutningen er at faa den spanske oversøiske Skibsfart udvidet, for derigennem at opnaa at faa en større Del i Verdenshandelen.

“DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

Man fristes i disse Tider til fuldstændig at undlade enhver Kommentar over Fragtmarkedet og ved en specificeret Opgivelse af de respektive Slutninger og Noteringer at lade de tørre Tal være et Udtryk for Stillingen. De enkelte Slutninger er som Regel Redegørelse nok, og for megen Kommentar vil i daarlige Tider let virke altfor trivielt; desuden er *Dansk Søfarts Tidende's* Fragtberetninger baseret paa at give et Billede af Fragtmarkedet som Helhed og ønsker hverken at profetere eller give Raad, omendskønt saadanne Ytringer til Tider maa forekomme og forhaabentlig vil være til Nytte og Vejledning.

TRÆLASTMARKEDET

Østersøen opviser intet lysteligt Skue, og Raterne samt de gode D.B.B. Laster lader meget tilbage at ønske.

Hvidehavet har sluttet yderligere Tonnage til ca. 2/- 4/- under, hvad der blev noteret for kort Tid siden.

Wiborg/Alexandria, 2,400 stds., Aug., er sluttet til 92/6d., fransk Baad, og 1,200 stds. Danzig/New York ca. 62/6d., dansk Baad; blandt andre Befragtninger kan bemærkes: Leningrad/Preston 700 stds. 48/9d., Leningrad/Østkyst, 1,350 Favne 41/-, Leningrad/Østkyst 900 Favne 42/-, Ræfso/London 750 stds., 42/6d., Trångsund/London 450 stds., 43/-, Danzig/Hartlepool 1,750 loads, 11/3d., Danzig/London, 1,600 loads 13/6, Danzig/Grangemouth, 1,100 loads 11/-, og betales der stadig ca. 46/- 50/- for Props fra Øvre Sverige til Østkysten og 40/- 41/6d. Pulpwood Finland/Calais-Rouen. Woodpulp fra Sverige til Nord-Amerika betinger ca. 4.75 Dollars og Vaadmasselasterne — ogsaa fra Norge — er uforandrede.

Canada har paa Grund af de lave Kornrater været i Stand til at faa Tonnage til ca. 2/6d. under de sidste Noteringer.

KUL, KOKS ETC.

En livligere Efterspørgsel kan mærkes, men der er stadig Overflod af Tonnage, og Raterne vil ikke komme op. Fra London er sluttet en Del Baade til omkring Kr. 9.25/9.50, København, og Humber/København 8/-, hvorimod Mersey/København kun noterer 7/9d. Per ultimo September har en 2,800 Tonner akcepteret Tyne/Norrköping 5/9d.

Fra Wales til Danmark/Sverige/Norge beløber den samlede Efterspørgsel sig til ca. et Dusin, mest mindre Baade, hvilket er betegnende for Markedets deprimerede Stilling.

Rotterdam/København er sluttet til 5/6d. for 3,300 Tonner, og blev denne Baad lastet paa under 24 Timer.

MIDDELHAVET ETC.

De Par Helligdage har sat deres Præg paa det ugaende Kulmarked, hvad Livløshed angaar. De for-

skellige Bunker-Stationer har dækket Behovet godt før Helligdagene til de gængse Rater, og nogen Variation i Raterne til de andre Havne er ikke mærkbar. Tyne/Braila har sluttet til 14/- for Kul 17/- Koks, hvilket betegner en mindre Nedgang.

Lidet opmuntrende virker stadig det hjemgaende Marked, men baade fra Sortehavet og Donau synes der at være mere Efterspørgsel, og de sidste Slutninger er: Sortehavet/Bordeaux-Hamburg 12/6., U.K. 13/-, Donau/U.K.-Cont. 17/- option Skandinavien 1/6d. extra, Alexandria/Danmark, 3,000 Oliekager noteres i 15/-, 1 Havn, og Alexandria/Southampton 13/-, 14/-.

NORD-AMERIKA, GULFEN, CANADA

De sidste Noteringer viser absolut ingen Bedring, og de Forretninger, som gøres, er ubetydelige, naar Hensyn tages til, at disse Markeder er Pulsaaeren for Verdenshandelen. Nogle — og maaske med Rette — sætter deres Forhaabninger til en Bedring her paa et gunstigt Resultat af de storpolitiske Forhandlinger; men et Resultat maa der maaske ventes længe paa.

SYD-AMERIKA

I sidste Uge blev der betalt 12/- til Monte Video, men er Kulraten nu nede i 11/9d., 11/6d., og selv til denne Rate er det yderst vanskeligt at placere en Baad før et godt Stykke ind i August.

De sidste Dage har imidlertid vist en ret livlig Befragtning i Korn til U.K.-Cont., og for spot Baad er betalt 26/3d. med Middelhavs Option 2/6d. extra, og af andre Slutninger hidsættes: 5,000 Tons Upriver/U.K.-Cont. 24/6d. Sept., 6,000 Tons Bahia Blanca/Antwerpen 24/9., prompt, 6,400 Tons Bahia Blanca/Avonmouth 24/10.-20. Aug., 6,000 Tons Buenos Ayres/U.K.-Cont. 23/- Aug.-Sept., 4,400 Buenos Ayres/U.K.-Cont. 25/- 15.-31. Aug., 4,700 Tons Upriver/U.K.-Cont. 25/- 25. Sept., 25. Oktober.

De skandinaviske Importører, som i længere Tid har været ret uvirksomme, er igen i Markedet, omend i mindre Maalestok.

ØSTEN

Australien har taget Tonnage til 36/3d. Decbr.-Jan., hvilket kun er ca. 1/6d. under, hvad Gennemsnitsraten var i Fjor, hvorimod Bombay/U.K.-Cont. 20/- er den laveste Slutning siden 1922. Jaca/Odessa 6,000 Tons sluttet 31/3d. og Dalny/U.K.-Cont., option Skandinavien 6.500 Tons 27/6d.

TIME CHARTER

5/6,000 d.w. Levering Østkyst Aug., 1-2 Hvidehavs-Rundrejser, noteres til 4/-, 4/3d., 2,000 d.w. 6 Mdr. europæisk Fart 6/6d., 4,000 d.w. Levering Ieith, 1 transatlantic round (Whisky trade) £1,300 per Md. Ellers er Time-Charter Markedet, som en naturlig Følge af de andre Markeder, ganske interesseløst.

DEN SKANDINAVISKE HAVNESAMMENSLUTNING

AARS-DELEGERETMØDE I AARHUS

I 1918 blev der paa Foranledning af nuværende Dampskibsekspeditor i Aarhus *N. L. Petersen*, der den Gang var ansat ved D.F.D.S.s Kontor i København som Hovedrevisor, samtidigt med at han var Selskabets Repræsentant ved Ordningen af forskellige Anliggender, der berørte Arbejdsforhold, i Forbindelse med Direktør *Heymann* i Stockholm etableret et nærmere skandinavisk Samarbejde, først mellem Danmark, Norge og Sverige, medens Finland kom med senere.

Hensigten med dette Samarbejde var ved et fælles Arbejde at skaffe bedre Forhold i Havnene, og det drejede sig ikke blot om Arbejdslønningerne, men ogsaa om Forholdet til Rederne. Der er allerede opnaaet forskellige Resultater af dette Samarbejde, og bl. a. er der blevet nedsat en permanent Stuverikomité, der

tæller en Repræsentant for hvert af de fire Lande, medens Häradshöfding *Hj. v. Sydow* er valgt til Formand. Komitéen holder Møde mindst een Gang hvert Aar, skiftevis i de forskellige Lande. Det er iaar Danmarks Tur til at være Vært ved Mødet, og efter forskellige Forhandlinger er man enedes om, at det bliver afholdt i Aarhus, og det er berammet til den 11. og 12. August.

I Mødet deltager foruden de ovennævnte Landes Delegerede ogsaa Delegerede, der repræsenterer de forskellige Arbejdsgiverforeninger, Havnesammenslutninger og Rederiforeninger.

De danske Repræsentanter i Mødet bliver: Direktør *Langkjær*, Direktørerne *Maegaard* og *Joh. Schrøder*, Dampskibsekspeditor *N. L. Petersen*, Aarhus, og Konsul *Fauerskov*, Randers.

ER EGNE REDNINGSBAADE UNYTTIGE FOR ET SYNKENDE SKIB?

I Løbet af Aaret 1923 er over 20 Skibe, deriblandt større Fragtdampere paa indtil 8,000 Tons, forsvundet. Der kan ikke siges noget bestemt om deres Besætningers sidste Kamp, med det maa antages, at der i hvert enkelt Tilfælde er bleven gjort alt, hvad der var muligt, for at benytte Skibenes egne Baade som sidste Redningsmiddel.

Kaptajn *Walther Freyer*, Hamburg, har i »Hansa« for 5. Juli fremsat en Række interessante Betragtninger angaaende Spørgsmaalet om Nyttens af egne Redningsbaade for et synkende Skib, bilagt med Eksempler, og naar til den Slutning, at man ikke kan regne med at have virkelig Nytte af egne Redningsbaade i Tilfælde af en Katastrofe. Kaptajn Freyer anfører, at alt hvad man har fundet fra den forsvundne tyske Dampere »Heinrich Kayser« var en tom Redningsbaad, og det samme var Tilfældet med de engelske Dampere »Mar del Plata« og »Rawlinson«. I intet af disse Tilfælde har de Baade, det var lykkedes at sætte i Vandet, reddet blot én Mand.

Andre Skibskatastrofer, ved hvilke enkelte af Besætningerne er blevet reddet, viser klart, i hvor ringe Grad Skibbrudne kan regne med at have Nytte af deres eget synkende Skibs Baade.

Kaptajnen reddede sig ved Svømning.

Den 30. August 1923 sank Dampere »Knüpfel« paa 3,000 Tons og med en Besætning af 41 Mand i Nordsøen i haardt Vejr. Dampere havde 4 gode Redningsbaade og havde saaledes rigelig Baadplads til Besætningen. Der var heller ingen ængstelige Passagerer om Bord paa den kullastede Dampere, der var i Vejen, da Baadene skulde sættes i Vandet, og Kaptajnen, der var den eneste Overlevende fra Katastrofen, gav Besætningen det bedste Skudsmaal med Hensyn til Disciplin og Sømandsdygtighed. Dampere havde stærk Slagside til Bagbord, og begge Bagbordsbaade blev, straks efter at de var svinget ud, slaaet bort af den høje Sø. Paa Luvsiden lykkedes det kun at sætte en af Styrbordsbaadene i Vandet, og med 1. Styrmand og 22 Mand af Besætningen kom den trods den høje Sø fri af Skibet. Den anden Styrbordsbaad kunde ikke sættes i Vandet paa Grund af, at Skibets Slagside til Bagbord var bleven endnu stærkere. Af hele Besætningen reddedes som nævnt kun Kaptajnen, der drev omkring i Søen i 6 Timer, før han blev bemærket af en hollandsk Trawler og trukket op af Vandet. Alle de øvrige omkom trods Redningsbaaden, der den følgende Dag blev fundet med Bunden i Vejret og med 4 Lig indenbords. En af Bagbordsbaadene blev senere fundet flydende og tom.

Spørøst forsvundet.

I November 1922 blev de kullastede tyske Dampere »Hermann Sauber« og »Herbert Sauber« Ofre for Nordsøens Vinterstorme. Dampere »Hermann Sauber« forsvandt spørøst med hele sin Besætning. Fra »Herbert Sauber« reddedes en Mand, Skibskokken, der efter at have drevet omkring i Vandet en Times Tid, blev taget op af en engelsk Trawler. Kokken berettede, at Kaptejnen, da Dampere paa Grund af en stadig tiltagende Styrebords-Slagside truede med at kæntrere, vilde lade begge Redningsbaade gøre klar for Besætningen, der talte 25 Mand, men at 1. Styrmand erklærede dette for unyttigt, da den ene Baad som Følge af Slagsiden ikke kunde sættes i Vandet, og den anden straks vilde blive knust af Søen.

Slagside umuliggør Brugen af Styrbordsbaadene.

Den 9. September 1922 sank den tyske Dampere »Hammonia« i Atlanterhavet udfør den spanske Kyst. Efter at Undersøgelsen i Sagen var sluttet, udtalte

Sørøtten, at de Skibbrudnes Redning hovedsagelig skyldtes den hurtige og energiske Hjælp, ydet af en traadløst tilkaldt engelsk Dampere. Af de om Bord paa »Hammonia« værende 73 Passagerer og Besætningen, 192 Mand, druknede dog 15 Passagerer og 4 Sømand, fordi 3 af de af Skibets Baade, der overhovedet kom i Brug, kæntrerede som Følge af, at de paa Grund af Ophidselse blandt Dele af Passagerer og Mandskab blev sat for hurtigt i Vandet. Kaptajnen erklærede, at det havde været umuligt at bemane Baadene i Overensstemmelse med Forskrifterne, da kun en Del af Baadene, grundet paa Skibets Slagside, kunde sættes i Vandet. Det fremgaar af Kaptajnen Beretning, at Udsvingningen af Baadene paa Luvsiden mislykkedes paa Grund af Slagside, kun én kom i Vandet, men kæntrerede. Baadene i Læ blev sat i Vandet, men to af dem kæntrerede, da de ophidsede og ængstelige Passagerer sprang ned i dem. De øvrige Baade blev kun delvis fyldt af Skibbrudne. Det blæste haardt, og der gik høj Sø, da det engelske Skib kom til Hjælp og i fuldkommen Ro og Orden satte fornødne Antal Baade i Vandet. Baadene blev først bjerget, hvorefter alle de endnu paa »Hammonia« værende Personer blev overført til den engelske Dampere »Kinfauns Castle«.

Nyttens af Baadene meget problematisk.

Naar disse Skibsulykker, der dog kun har bragt begrænsede Tab af Menneskeliv, lader erkende, at hverken Besætningerne paa Fragtdampere eller Passagerer og Besætning paa Passagerdampere kan regne med at have virkelig Nytte af Skibenes egne Baade, er dog de i tidligere Tider stedfundne Katastrofer særlig egnede til at bevise dette, og navnlig beviser de, at Passagerdampere, paa hvis Udrustning med Redningsbaade der var anvendt særlig Omhu, kun havde ganske ringe eller slet ingen Nytte af deres Baade, til Tider endog Skade af dem, saa at de bragte langt større Tab af Menneskeliv end den nyere Tids Søulykker.

Kaptajn Freyer har neppe Ret i sine Slutninger.

Uden at udtale sig for Afskaffelsen af Redningsbaadene om Bord paa Skibene, søger Kaptajn Freyer ved de af ham citerede Eksempler at vise, at et synkende Skibs Baade i al Almindelighed maa siges at være unyttige eller i hvert Fald af meget ringe Værdi for de paa Skibet værende Personer.

Vi mener dog at maatte udtale, at man paa Grundlag af de af Kaptajnen fremdragne Eksempler, ikke paa nogen Maade er berettiget til at drage de Slutninger, han drager, idet Skibsfartens Historie afgiver utallige Eksempler paa, at et Skibs Baade ved Skibets Undergang har været Midlet til at redde en Mængde Menneskeliv, som ellers uvægerligt vilde være gaaet tabt. Fra de senere Aars Skibsulykker kan vi som Eksempler nævne »Norge«, der forliste paa Rockall, ved hvilken Lejlighed antagelig alle de Ombordværende vilde være omkommet, hvis man ikke havde haft Baadene at ty til, »Titanic«, ved hvis Forlis som Følge af Sammenstød med et Isbjerg overhovedet alle de Mennesker, Baadene kunde rumme, blev frelste og »Lusitania«, hvis Passagerer og Mandskab utvivlsomt alle vilde være omkomme, hvis ikke Baadene havde været til Raadighed og hurtigt var blevet sat i Vandet, da Skibet sank i Løbet af et eller i hvert Fald ganske faa Minutter efter at være bleven ramt af den tyske Undervandsbaads Torpedo.

Vi mener derfor at maatte hævde, at Redningsbaadene i al Almindelighed maa siges at være til stor Nytte for et synkende Skibs Besætning og en absolut uundværlig Del af et Skibs Udrustning, selv om der kan være Tilfælde, i hvilke det af den ene eller den anden Grund viser sig at være umuligt at bruge dem.

NØGLEN TIL ØSTERSØEN

VIL STETTIN BLIVE STABELPLADSEN FOR HANDELEN PAA ØSTERSØEN?

Ingeniør P. G. Hörnell har i Tidsskriftet *Det nya Sverige* skrevet en Afhandling om Østersøproblemet, hvori han konstaterer, at Øresund for bestandig har udspillet sin Rolle som Hovedindløbet til Østersøen. Mange mener, at Sverige vilde have stor Fordel af en Uddybning af Øresund. Hörnell gaar imidlertid ikke ind paa Spørgsmaalet om, hvorvidt denne Opfattelse er berettiget, navnlig da dets Løsning ikke blot beror paa Sverige, men forudsætter et Samarbejde med Danmark. I hvert Fald har ingen vovet at stille i Udsigt en Uddybning af Øresund til en saadan Dybde, at den tillader Gennemfart af Skibe af den Maksimumsstørrelse, som svarer til den nuværende Dybde i København og i Havnene paa Sveriges Vestkyst. Og dog vil disse Skibe blive regnet som hørende til de mindre i oversøisk og Østersøfart. For meget store Skibe vil der aldrig blive Gennemfart gennem Øresund.

Kielerkanalen har medført en Deling af den nord-europæiske Søfart, der drives med Anvendelse af store Skibe. Kielerkanalen tager Sigte paa hele Østersøens Trafikomraade, der er befolket af 150-180 Millioner Mennesker, medens der for Trafikken via Skagen kun er Befolkningen i Vestsverige, det sydøstlige Norge og Dele af Danmark, ialt 4-6 Millioner, og Godsmængden vil antagelig omtrent svare til Befolkningsantallet. Større Godsmængder tillader Anvendelse af større Skibe og muliggør lavere Fragtsatser. Under Forudsætning af, at Undersøgelsen af Bundforholdene i Øresund ikke giver et overraskende heldigt Resultat, kan man allerede nu med Sikkerhed udtale, at Øresundsterskelen før eller senere vil markere en Grænselinje: udenfor Terskelen mindre Havne og højere Fragttakster, indenfor Terskelen større Havne og lavere Fragttakster.

De større Havne foretrakkes.

De større Havne vil trække Trafikken fra de mindre. Haabet om med Malmö, Landskrona og Helsingborg som Operationsbasis at kunne binde Trafikken paa den anden Side af Østersøen over Sverige kan ikke begrundes med, hvad man nu ved om Forholdene i Øresund. Det bliver sandsynligvis derimod Sveriges Vestkyst, som kommer til at betale Tribut til Havnene indenfor Øresundsterskelen, og det synes saaledes ikke, at man i Kampen for den oversøiske Trafik paa Østersøen vil kunne paaregne nævneværdig Støtte fra Vestkysthavnernes Side. Dette foranlediger Forfatteren til en Undersøgelse af Sveriges Resourcer ved Østersøen og Muligheden for i en svensk Østersøhavn at ophobe saadanne Varemængder, at de kan give Anledning til, at Havnen anløbes af store oversøiske Skibe.

Efter Forfatterens Mening maa man bedømme Sveriges Stilling i Østersøkonstellationen med den Antagelse som Baggrund, at Størstedelen af det oversøiske Varebytte vil komme til at foregaa i Havnene paa den anden Side af Østersøen, og Stettin bliver sandsynligvis den oversøiske Rutefarts første vigtige Tilknætningspunkt ved Østersøen, naar Udviklingen begynder at fastlægge sig i de Baner, som svarer til de geografiske og andre Forhold.

Hvad angaar Sveriges eneste dybe Havn ved Østersøen, fremhæver Forfatteren, at det eneste monopoliserede Opland, som Stockholm har haft, er Mälardalen. Om et Aar aabnes Södertäljekanalen, der kan tage Skibe saa store, at de med Fordel kan anvendes i Østersøfarten, og saa er ogsaa Mälardalens aabnede; enhver anden Transithavn kan gøre Stockholm Rangstridig, og om nogle Aar vil Södertäljekanalen blive kompletteret med Hammerbystrækningen af omtrent samme Dimension. Det er en bitter Skæbnens Ironi, at Mälartrafikken hovedsagelig vil blive indrettet paa Stettin, Stockholms farligste Konkurrent. Eksport

ten fra Mälardalen til Stettin vil forøge den til Distribution i Mälardalene, Stockholm og andre svenske Østersøhavne bestemte oversøiske Import til Stettin. Med Forøgelsen af Trafikken i Stettin følger en mere vidtstrakt Forbindelse med de forskellige Dele af Verden, hyppigere Fragtlejlighed og lavere Fragtsatser for oversøisk Transport, d. v. s. alle de Fordele, som Befragteren tager Hensyn til, naar han skal bestemme, hvilken Havn han skal dirigere sine Varer til. For de store oversøiske Skibe, som ved Indfarten til Stockholm befinder sig mellem Rügen og Skaane, er Afstanden til Stockholm 350 Sømil — 4 Gange længere end til Stettin. Tager man alt i Betragtning, kan man ikke komme bort fra, at Udviklingen truer med at foregaa i en for Sverige lidet gunstig Retning.

Forslag om Anlæg af en dyb Havn.

Det eneste, der kan gøre Sverige delagtig i den fremtidige internationale Trafik paa de forskellige Dele af det Omraade, som er befolket med $\frac{1}{2}$ af Europas Indbyggerantal, hvortil Kielerkanalen er den eneste Indgang — nordre og sydøstre Sverige indbefattet — er, at man faar en svensk dyb Havn i kort Afstand fra Østersøtrafikens Brændpunkt mellem Rügen og Skaane. Mange mener, at Opgaven tilkommer Malmö efter Gennembrydning af Øresundsterskelen, og denne Opfattelse er maaske rigtig. Trelleborg-Omraadet har iøvrigt ogsaa været paa Tale som Stedet for Anlæg af en saadan dyb Havn.

Hörnells Syn for pessimistisk.

The Scandinavian Shipping Gazette kommenterer i en ledende Artikel Ingeniør Hörnell's Syn paa Spørgsmaalet om Anlæg af en dyb Havn i Sydsverige og udtaler, at nogle af hans Præmisses er absolut rigtige, f. Eks. den, at de største eksisterende Skibe ikke kan gaa gennem Sundet til Østersøen. Hvorledes skal et Skib, der stikker 30', kunne passere et Løb, der paa en Stækning lige syd for København kun er 24' dybt? Næste Aar vil imidlertid Skibe, der stikker 26', uden Vanskelighed kunne gaa gennem Sundet, som Følge af, at Uddybningen af Drogden da vil være fuldført.

Sundet er ganske vist ikke den eneste Nøgle til Østersøen; der er andre, og en af dem er Kielerkanalen, som den svenske Ekspert frygter vil overtage den Rolle, som Sundet har haft i Aarhundreder. Hvorfor skulde den det? Det er en Selvfølge, at en Mængde Skibe vil vælge at benytte Kanalen, navnlig Skibe, der kommer syd fra, men hvorfor skulde Skibe, der f. Eks. kommer fra det nordlige England eller fra Nordamerika, foretrække Kielerkanalen for Sundet, eller hvis de stikker for dybt for den sydlige Del af Sundet, den udmærkede Vandvej Store Bælt, der er dyb nok selv for de Skibe, som ikke kan gaa gennem Kielerkanalen. Man maa huske, at Vejen til Østersøen er betydelig kortere rundt om Skagen og gennem Sundet eller Store Bælt for Skibe, kommende fra Nordengland eller Amerika, end gennem Kielerkanalen.

De Skibe, der almindeligvis benyttes i Farten paa Østersøen, stikker ikke nær saa dybt, som Minimumsdybden er i Øresund. Et stort Aantal større Skibe benytter København, Göteborg eller Christiania som Stapelplads, og den Del af Ladningen, som ikke er bestemt for de skandinaviske Lande, omlades dér til mindre Skibe eller Lægtene, der transporterer Varerne videre til Bestemmelsesstederne i Østersøen. Trafikken paa Københavns Havn og Københavns Frihavn er nu lige saa stor som paa noget Tidspunkt før Krigen, og det til Trods for de elendige Handelsforhold i Rusland. Skønt der saaledes ikke er nogen særlig Grund til at synge Klagesange ved Kysterne af den sølvblin-

kende Vej, der danner den naturlige Grænse mellem Danmark og Sverige, er en Udtalelse som Ingeniør Hörnells et udmærket Varselsraab til dem, der er tilbøjelige til at lægge sig til at sove i Tillid til, at Sundet, der har tjent den internationale Skibsfart, os selv og vore Forfædre saa godt, altid og under alle Forhold vil vedblive at være Hovedadgangen til Østersøen.

Hvis Tilbøjeligheden til at gøre Skibene større og større ikke svinder, er det en bydende Pligt for de to mest interesserede Lande, Danmark og Sverige, at uddybe de sydlige Sejlløb i Sundet endog udover, hvad der nu finder Sted.

Den svenske Trafikminister støtter delvis Hörnell.

Den svenske Trafikminister, Hr. *Sven Lübeck*, er fremkommet med en Udtalelse, der til en vis Grad kraftigt støtter det af Hr. Hörnell hævdede Synspunkt. Undersøgelsen maa, udtaler Hr. Lübeck, i første Række gaa ud paa gennem klare og ugendrivelige Tal at vise Skibsfartens Udvikling i de vigtigste Østersøhavne efter Krigen samt Tonnagen og dens Fordeling paa de forskellige Stræder, der fører til Østersøen, Øresund, de to Bælter og Kielerkanalen, og en saadan Undersøgelse finder nu Sted.

Hvis vi ikke har en dyb Havn, udtalte Hr. Lübeck, er der en Fare for, at vi bliver afhængige af Omladning i fremmede Havne med deraf følgende Ulemper

for en betydelig Del af vor Import og Eksport. Har vi derimod en saadan Havn, er der Mulighed for at forbinde Frihavns- og Transitvirksomhed og saaledes skabe og opretholde Forbindelse med andre Østersølande.

Med Hensyn til Spørgsmaalet om, hvorvidt der var Udsigt til, at Malmö blev den udvalgte dybe Havn i Sydsverige, udtalte Ministeren, at Beliggenheden tilsyneladende ikke var den bedste, men Udsigterne vilde blive bedre, naar Flinterenden blev tilstrækkeligt uddybet, d. v. s. til 9-10 Meters Dybde.

Stockholms Fremtid som Havn og Handelscentrum var efter Hr. Lübecks Mening ikke i større Grad afhængig af Spørgsmaalet om en dyb Havn i Sydsverige. Han mente heller ikke, at Aabningen af Mälaren for Skibe af Gennemsnitsstørrelse vilde betyde nogen alvorlig Konkurrence for Stockholms Havn. Efterhaanden som Trafiken fra Mälardalen steg, kunde Stockholm simpelthen ikke undgaa at vinde derved paa samme Maade som Göteborg vandt, da Skibsfarten paa Vänern udvikledes som Følge af Udvidelsen af Göta-kanalen for nogle Aar siden.

Vi maa, sluttede Ministeren, med stor Interesse og Opmærksomhed følge det svenske Havneproblem, der er skabt af den voksende Skibsfart i den sydlige Østersø, af Kielerkanalens stigende Betydning og af den Hindring for Skibsfarten, som Skellet mellem Øresund og Østersøen danner, og som i de sidste Aar er traadt stadig mere i Forgrunden.

INDIENS HANDELSMARINE FOR INDERNE

Indien synes at være slaaet ind paa en stærkt protektionistisk Politik, der giver Anledning til Uro i Forretningskredse. Det er utvivlsomt et Led i det systematiske Arbejde for indisk Selvstyre, en Bevægelse, som synes at udvikle sig langt hurtigere, end man i Europa almindeligvis er opmærksom paa.

Bevægelsen har nu ogsaa forplantet sig til det maritime Omraade. En Komité har, efter hvad *Times Simla Korrespondent* meddeler, beskæftiget sig med de med »Indian Mercantile Marine« forbundne Spørgsmaal; den anbefaler, at der aabnes Adgang for Indere til at blive Officerer om Bord, og man paatænker i denne Forbindelse at tilvejebringe Midler til Driften af et indisk Skoleskib. For at sikre de Elever, som Ski-

bet uddanner, Beskæftigelse, anbefaler Komitéen, at Kystfarten paa Indien lukkes for Udlændinge og reserveres Inderne.

De britiske Selskaber skal indtil videre have Lov til at fortsætte, men under strengt Licenssystem, og de skal senere forpligte sig til at tage indiske Elever om Bord og anvende indiske Officerer paa Dæk og i Maskine, og mindst Halvdelen skal være Indere. Komitéen foreslaar yderligere, at Inderne køber et af de eksisterende engelske Kystfartsselskaber, og ved fremtidige Kontrakter mellem det indiske Postvæsen og Dampskibsselskaberne vil det blive forlangt, at Selskaberne tager indiske Lærlinge om Bord.

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

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

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

„Alpha“ Motoren

Leveres
saavel i 4 Takt
som i 2 Takt

A/s Frederikshavns Jernstøberi & Maskinfabrik
F R E D E R I K S H A V N

M. KJÆR · AALBORG

VESTERAAGADE · VED PONTONBRØEN

Alle Maskin- og Skibsreparationer
udføres hurtigt

TELEGRAM-ADRESSE: »MASKINKJÆR« · TELEFON NR. 2371

ESBJERG MASKINFABRIK

JERN- & METALSTØBERI
CHRISTOFFERSEN & LARSEN

Specialitet:

ELEKTRISK SVEISNING · SKIBS-, MASKIN- OG KEDELARBEJDE
HURTIG STØBNING AF METAL OG JERN
KOBBERARBEJDE UDFØRES

ESBJERG JERNSTØBERI & MASKINFABRIK

JENSEN & OLSEN
Telegr. »Thor« ESBJERG Telef. Nr. 31

udfører Skibsreparationer af enhver Art

A/s RANDERS REBSLAAERI

Hamp- og Staaltraadstougværk- Fabrik
RANDERS



Tougværk af Hamp, Manila, og Cocos i alle
Dimensioner · Transmissionstouge · Jern- & Staal-
touge til Skibsbrug og Elevatorer

Oplag i København:
ANTON JENSEN · STRANDGADE 44

LAVALDER FOR BØRNS ARBEJDE TIL SØS

Kongeriget Danmark har tiltraadt følgende af den internationale Arbejdskonference i Genève vedtagne Konvention vedrørende Lavalder for Børns Arbejde til Søs:

Art. 1.

Ved Udtrykket »Skib« forstås i denne Konvention ethvert Skib eller Fartøj, af hvilken som helst Art, i offentlig eller i privat Besiddelse, der gaar i Fart udenfor indre Farvande, dog med Undtagelse af Krigsskibe.

Art. 2.

Børn under 14 Aar maa ikke beskæftiges med Arbejde til Søs undtagen paa saadanne Skibe, hvorpaa der kun er ansat Medlemmer af en og samme Familie.

Art. 3.

Bestemmelsen i Artikel 2 kommer ikke til Anvendelse paa Børns Arbejde paa Skoleskibe, saafremt Reglerne for dette Arbejde er godkendt og kontrolleres af offentlige Myndigheder.

Art. 4.

For at muliggøre Kontrollen med Anvendelsen af de i denne Konvention indeholdte Bestemmelser, skal hver Skibsfører føre et Register eller en Bemandingsliste, hvori alle Personer under 16 Aar, der er beskæftigede om Bord, skal opføres med Angivelse af Fødselsdag og -aar.

Art. 5.

Ethvert Medlem af den internationale Arbejds-Organisation, der ratificerer denne Konvention, forpligter sig til at bringe den til Anvendelse i dets Kolonier, Besiddelser og Protektorater, der ikke er fuldt selvstyrende:

- a) undtagen hvor lokale Forhold gør dens Bestemmelser uanvendelige, eller
- b) med saadanne Ændringer, som vil være nødvendige for at bringe den i Overensstemmelse med de lokale Forhold.

Hvert Medlem skal meddele det internationale Arbejdsbureau, hvilke Skridt der i denne Henseende foretages med Hensyn til hver af dets ikke fuldt selvstyrende Kolonier, Besiddelser og Protektorater.

Art. 6.

De officielle Ratifikationer af denne Konvention skal under de i Afsnit XIII af Versailles-Traktaten af 28. Juni 1919, Saint Germain-Traktaten af 10. September 1919, Neuilly-Traktaten af 27. November 1919 og Grand-Trianon-Traktaten af 4. Juni 1920 indeholde Betingelser meddeles General-Sekretæren for Nationernes Forbund og indregistreres af ham.

Art. 7.

Saa snart Ratifikationen af to Medlemmer af den internationale Arbejds-Organisation er indregistreret af Sekretariatet, skal General-Sekretæren for Nationernes Forbund meddele alle Medlemmerne af den internationale Arbejds-Organisation dette.

Art. 8.

Denne Konvention træder i Kraft den Dag, denne Meddelelse er udsendt af General-Sekretæren for Nationernes Forbund; den er da kun bindende for de Medlemmer, hvis Ratifikation er registreret. For ethvert andet Medlem træder derefter denne Konvention i Kraft samme Dag, som dette Medlems Ratifikation er blevet registreret i Sekretariatet.

Art. 9.

Under Forbehold af de i Artikel 7 nævnte Betingelser forpligter hvert Medlem, der ratificerer denne Konvention, sig til at bringe dens Bestemmelser til Anvendelse senest den 1. Juli 1922 og til at tage saadanne Forholdsregler, som er nødvendige for disse Bestemmelers Overholdelse.

Art. 10.

Ethvert Medlem, der har ratificeret denne Konvention, kan opsigte den efter 10 Aars Forløb at regne fra den Dag, Konventionen først traadte i Kraft, ved at sende til Registrering i Nationernes Forbunds Generalsekretariat en Meddelelse desangående. Saadan Opsigelse gælder tidligst fra Aarsdagen efter dens Registrering i Sekretariatet.

Art. 11.

Mindest en Gang hvert tiende Aar skal Bestyrelsen for det internationale Arbejdsbureau forelægge General-Konferencen en Rapport over Virkningerne af denne Konvention og træffer tillige Bestemmelse om, hvorvidt der paa Konferencens Dagsorden vil være at opføre Spørgsmaalet om dens Revision eller Ændring.

Værdi af Kost og Logi om Bord.

I Henhold til Bestemmelsen i Lov af 28. Juni 1920 om Forsikring mod Følger af Ulykkestilfælde har Socialministeriet fastsat Værdien af Kost og Logi for Mandskabet om Bord paa Damp- og Sejlskibe til 1,000 Kr. aarlig.

Dette Beløb vil i Tiden fra 1. April d. A. indtil videre være at lægge til Grund ved Beregning af de paagældende Arbejders samlede Aarsfortjeneste ved Fastsættelsen af de i Loven omhandlede Dagpengeydelse og Erstatningssummer.

STATSLAAN TIL ET HOLLANDSK DAMPSKIBSSELSKAB

Under 8. Juli vedtog den hollandske Rigsdag en Lov, ifølge hvilken Staten bemyndiges til at yde Dampskibsselskabet »Koninklijke Hollandsche Lloyd« et Laan paa 5,250,000 fl., til Gengæld for hvilket Selskabet forpligter sig til at opretholde en regelmæssig Dampskibsforbindelse mellem Holland, Brasilien og Argentina med mindst 42 Rejser om Aaret.

Sagens Behandling i Rigsdagen gav Anledning til en stærk Diskussion i Pressen, og Lovforslaget blev

angrebet fra forskellige Sider, navnlig af Bank- og Skibsinteresser i Rotterdam.

Paa en i Selskabet nylig afholdt Generalforsamling oplystes det, at Bedringen paa Fragtmarkedet og Besparelser i Driften af Selskabet havde resulteret i, at Driftstabet var gaaet ned fra 2,735,332 fl. i 1922 til 601,455 fl. i 1923, og at Driften for de første 6 Maanedere af 1924 har givet et Overskud af ca. 300,000 fl.

S T O R T O G S M A A T

Prøvetur.

Akts. Rødbyhavns Dok & Skibsværfts Nybygning Nr. 6 s.s. »Mariane« er bygget for Regning Akts. Dampskibsselskabet »Progress«. Prøveturen, som fandt Sted 1. August paa Rejsen fra Rødbyhavn til København, forløb i enhver Henseende til Rederiets fulde Tilfredshed.

Skibet er bygget til Bureau Veritas højeste Klasse, med Isforstærkning, og har følgende Dimensioner: Længde 235', Brede 37', Dybde 17', Bæreevne 1959 Tons d. w. Maskinen er en Triple Expansion med Overfladekondensation paa 585 ind. H.K. Kedlen er udrustet med Wilh. Schmidts Overhedere. Maskinen og Kedlerne er leveret af Akts. Frich, Aarhus.

Skibet, som er fuldt moderne udrustet, er forsynet med 4 store Lastluger, 4 Dampspil og 4 Stkr. 3-Tons Lossebomme.

Skoleskibet »Viking«

Den 26. Juli afgik Det forenede Dampskibsselskabs 4-mastede Bark »Viking« paa en ny Rejse, fra Hull til Santos, denne Gang som Skoleskib, med forøget Besætning — ialt 49 Mand —, og der kom 15 Lærlinge med, som vil faa Undervisning i den Udstrækning, som Tjenesten tillader. Der vil foruden almindelig praktisk Sømandskab særlig blive lagt

Vægt paa Undervisning i populær Meteorologi og Astronomi, Benyttelse og Aflæsning af Instrumenter, Historie, Geografi, Matematik, den danske Søfarts Historie, Hygiejne, og i det hele taget vil der blive givet Lærlingene et godt Grundlag for deres senere Uddannelse til Navigatorer. De unge Mennesker, som var med paa »Viking«s forrige Rejse og som kom paa Besøg, medens Skibet laa i Antwerpen — deriblandt 8 almenstrede Matroser, som nu gaar ind paa Navigationsskolen — var frejdige og glade, og Rejsen har givet gode Beviser for, hvad et saadant Skib betyder for Uddannelsen af vorde Officerer i Handelsmarinen, idet de gode Forhold, hvorunder de har levet, og de gode Eksempler, der er givet dem, sikkert vil efterlade Indtryk, som vil følge dem og være dem til Gavn Resten af deres Liv. De har levet under Forhold, som har vist dem noget af det bedste, som dansk Skibsfart kan yde, og Besætningen vil sikkert tænke tilbage derpaa med Taknemlighed.

Rederinty.

Dampskibet »Benny«, tilhørende »Friis & Lund«s Dampskibsselskab, Drammen, er blevet solgt til H. Bjelland, Christiania, som agter at anvende Skibet i Rutefart paa Øst-Norge-Sverige-Danmark.

Havnetaksterne.

Lørdag den 16. August skal der i Odense holdes et Møde mellem Repræsentanter for Havne under den fynske Øgruppe. Man vil her drøfte en Revision af — eventuelt en Nedsættelse — af Havnetaksterne. De fynske Byer holdt forleden Møde, og her var der, som man vil erindre, ikke Stemning for en generel Takstnedsættelse.

Nyt fra Værfterne.

Den 29. Juli løb paa Københavns Flydedok og Skibsværft Værftets Nybygning Nr. 162, s.s. »Ingeborg S.«, en Lastdamper til A/S D/S »Torm«, her af Stabelen. Hoveddimensionerne er: 235'0"×36'0"×15'9".

Skibet er bygget til British Corporation's højeste Klasse og bliver forsynet med en ca. 500 IHK. Dampmaskine. Afløbningen forløb smukt og uden Uheld.

Bogense Skibsværft brændt.

Bogense Skibsværft er totalt nedbrændt. Der brændte et stort Lager af tørt Træ og en Del Maskiner. Ilden opstod ved Uforsigtighed af en 5-aarig Dreng ved Cigaretrykning.

Ejeren, Skibsbygger Nielsen lider et stort Tab.

Lillebæltsbroen.

Ministeriet har udnævnt Ingeniør *Anker Englund* til Chef og ansvarshavende Bygmester for Lillebæltsbroen.

Ingeniør Englund bygger desuden for Tiden den store Bro ved Sønderborg samt Broen ved Frederikssund. Ingeniøren, der har faaet det ovennævnte betydelige Tillidshverv overdraget, er kun 36 Aar gammel. Han besøger for Tiden Wembley-Udstillingen og vil derfra foretage en Studierejse til Skotland og Frankrig.

OFFICIELLE BEKENDTGØRELSER**Ledige Lodspladser**

ved Kjøge og Odense Kanal Lodserier.

Fra den 1. Oktober d. A. bliver en Plads ledig som Lods ved Kjøge Lodseri og fra den 1. Januar 1925 bliver en Plads ledig som Lods ved Odense Kanal Lodseri.

Ansøgninger (jvfr. Lodslovens § 7 og 9) stiles og indsendes til Lodsdirektøren, Livjærggade 43, København Ø, inden den 15. August d. A. De respektive Havneudvalg medvirker ved Ansættelsen.

De, der udses til Pladserne, maa i nogen Tid forinden eventuel Ansættelse tjenstgøre ved det paagældende Lodseri uden Parthugning i Lodsfortjenesten, for at erhverve sig det i Lodslovens § 7 fordrede nøje Kendskab til vedkommende Lodseris Farvande og Forholdene i disse.

**SKIBS-
PROVIANTERINGS-
HANDLERE****København:**

J. Andersen & Co., Toldbodvej 7.
Bjærch-Jensen & Co., Holbergsgade 24.

Esbjerg:

H. P. Nielsen, Strandbygade 18.
Th. Thygesen Kirkegade 7.

Frederikshavn:

P. Saxbergs Eftf., N. Mogensen.

Randers:

A. L. Nielsen, ogsaa aut. Forhryingskontor.

POSITIONSLISTE PR. 4. AUGUST 1924

MEDDELT AF »DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Nielsen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Aalborg*, Egeholm, pass. Hithshals 4.8.
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i København-Aalborg Ruten.
s.s. *Aarhus*, Bloch, i København-Aarhus Ruten.
m.s. *Afrika*, Schmith, afg. Alexandria 31.7. til Marseilles.
s.s. *Aggersund*, Petersen, pass. København 4.8.
s.s. *Agnete Mærsk*, Rasmussen, afg. Alexandria 23.7., pass. Oran 31.7.
s.s. *Aladdin*, Nielsen, ank. Misane 30.7.
s.s. *Alexandra*, Holst, oplagt i Frederikshavn 20.7.
s.s. *Alf*, Thorkildsen, ank. Vilajoki 30.7.
s.s. *Alfa* pass. Gibraltar 1.8. p. R. t. St. Louis s. Rhone.
s.s. *Alfred Hage*, Andersen, ank. København 28.7.
s.s. *Algarve*, Sundvig, afg. Antwerpen 3.8. til Middelhavet.
s.s. *Allsund*, Nielsen, ank. London 30.7.
s.s. *Amalienborg*, Sørensen, ank. Braila 20.7.
s.s. *Angelica Mærsk*, Rask, ank. Leningrad 28.7.
s.s. *Anine*, Risøe, ank. Randers 4.8.
m.s. *Annam*, Rasmussen, afg. Tsingtan 2.8. til Shanghai.
s.s. *Anneberg*, Korff, ank. London 16.7.
s.s. *Arabien*, Harder, afg. Shimonoscki 31.7. til Hongkong.
s.s. *Argentina*, Wenk, afg. Cardiff 29.7. til Syd Amerika.
m.s. *Arizona*, Sonne, ank. Santos 30.7.
s.s. *Arkansas*, Snedker, ank. København 26.7.
s.s. *Arnold Mærsk*, Nielsen, ank. Murmansk 27.7.
m.s. *Asia*, Dahl, afg. Suez 3.8. til Colombo.
s.s. *Atlantehavet* afg. St. Vincent 29.7. til Buenos Aires.
s.s. *Atlantic*, Lund, ank. Menado 29.7.
m.s. *Australien*, Møller, afg. Hongkong 3.8. til Shanghai.
m.s. *Avance*, Hansen, ank. Dieppedalle, 30.7.
m.s. *Avant*, Sørensen, afg. Antwerpen 21.7. til Halifax.
s.s. *Axel*, Magleby, pass. Brunsbüttel 30.7. p. R. t. Nantes.

B

s.s. *Baldur*, Dam, i København-Bogense-Vejle Ruten.
s.s. *Beira*, Kjær, ank. Antwerpen 28.7.
s.s. *Belgien*, Hansen, ank. Kemi 31.7.
s.s. *Bellona*, Thrane, afg. København 4.8. til Odense.
s.s. *Benedikt*, Vilsøe, i København-Samsø-Odense Ruten.
s.s. *Bergenhuis*, Andresen, ank. Stettin 3.8.
s.s. *Berlin*, Vinding, ank. London 20.7.
s.s. *Bertha*, Jørgensen, ank. Trångsund 3.8.
s.s. *Betty Mærsk*, Thun, afg. Macoris 23.7. til Greenock.
s.s. *Birgit*, Borch Clausen, ank. København 2.8.
s.s. *Birthe*, Christensen, ank. Rochefort 25.7.
s.s. *Bjarke*, Poulsen, ank. Cardiff 27.7.

s.s. *Bodil* pass. Brunsbüttel 4.8.
s.s. *Bogø*, Rasmussen, ank. Leningrad 30.7.
s.s. *Bolivia*, Beldring, afg. Omura 1.8. til Java.
s.s. *Bornholm*, Hansen, afg. New York 2.8.
s.s. *Bothal*, Hansen, ank. W. Hartlepool 1.8.
s.s. *Botnia*, Lydersen, ank. Leith 3.8.
s.s. *Bottenhavet*, Duysen, ank. København 3.8.
s.s. *Brattingsborg*, Christensen, ank. Pisageia 2.8.
s.s. *Bretagne*, Hartmann, afg. Leningrad 1.8.
s.s. *Bretland*, Larsen, afg. Blyth 2.8.
s.s. *Britta* afg. Raumo 29.7. til Rochester.
s.s. *Brynhild*, Huus, ank. Wiborg 28.7.
s.s. *Børglum*, Møllerup, pass. Soldingen 3.8.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Roholm, i København-Aalborg Ruten.
m.s. *California*, Pedersen, i Dok i København 26.7.
s.s. *Carmen* afg. Raumo 31.7. til Fecamp.
s.s. *Charkow*, Petersen, ank. Windau 30.7.
m.s. *Chastine Mærsk*, Lundgreen, ank. Baltimore 1.8.
m.s. *Chile*, Tillisch, pass. Gibraltar 31.7. p. R. t. Le Havre.
s.s. *Chr. I. Kampmann*, Thomsen, ank. London 30.7.
s.s. *Christiansborg*, Lund, pass. Skagen 4.8.
s.s. *Cimbria*, Svan, i København-Randers Ruten.
s.s. *Cito*, Jensen, afg. København 2.8. Trångsund.
s.s. *Clara*, Jacobsen, ank. Washlat 2.8.
s.s. *Copenhagen*, Schrøder, pass. Cape North 1.8. p. R. t. Onega.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Poulsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
s.s. *Dagmar* (J. Lauritzen) afg. Marseilles 2.8. til Danmark.
s.s. *Danebrog*, Andresen, ank. København 3.8.
s.s. *Danefelt*, Lerche-Jørgensen, afg. Nykøbing F. 1.8. til Leningrad.
s.s. *Danefærd*, Grøndal, ank. Aarhus 2.8.
s.s. *Daneholm*, Petersen, afg. Archangel 26.7. til London.
m.s. *Danekonge*, Petersen, afg. Aalborg 13.7. til Ivigtut.
s.s. *Danelag*, Stage, afg. København 26.7. til Grønland.
s.s. *Danemark*, Hausgaard, pass. København 4.8. p. R. t. West Hartlepool.
s.s. *Danery*, Voss, afg. København 27.7. til Ivigtut.
s.s. *Danevirke*, Jørgensen, ank. Rio de Janeiro 31.7.
s.s. *Dania*, Benche, ank. København 2.8.
s.s. *Dansborg*, Mathiasen, pass. Malta 1.8.
s.s. *Delaware*, Folkenberg, afg. Montreal 2.8. til Skandinavien.
s.s. *Diana*, Tramp, ank. Newcastle 3.8.

s.s. *Dorrit* afg. Marseilles 1.8. til U.K.
s.s. *Douro*, Jørgensen, ank. København 4.8.
s.s. *Dronning Maud*, Hansen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
m.s. *Drogden*, Hansen, pass. Holtenau 1.8.
s.s. *Dublin*, Krogh, afg. Tyne 21.7. til New York, pass. Cape Race 3.8.

E

s.s. *E. M. Daigas*, Bloch, ank. Raumo 31.7.
s.s. *Ebba* afg. Hudiksvall 2.8. til Cartagena.
s.s. *Ebro*, Rosenhøj, afg. København 1.8. til London.
s.s. *Egholm* afg. Palermo 2.8. til Tarragona.
s.s. *Eleonora Mærsk*, Mortensen, ank. Danzig 1.8.
s.s. *Elie*, Duhn, ank. København 3.8.
s.s. *Elisabeth*, Petersen, ank. Hungerborg 28.7.
s.s. *Ella*, Hansen, i Hamborg-Aalborg Ruten.
s.s. *Ellen*, Fischer, afg. Bordeaux 1.8. til Dunsbon.
s.s. *Ellensborg*, Andersen, ank. Danzig 4.8.
s.s. *Elsborg*, Palm, ank. Ridham Dock 29.7.
s.s. *Emilie Mærsk*, Andersen, afg. Archangel 22.7. til Königsberg, pass. København 1.8.
s.s. *Emma Mærsk*, Mærsk-Møller, ank. Delagoa Bay 30.7.
s.s. *England*, Petersen, afg. Archangel 24.7., p. Lødingen 29.7.
s.s. *Erik*, Christensen, afg. Antwerpen 1.8. til Aarhus.
s.s. *Erik Boye*, Mathiesen, ank. Sunderland 28.7.
s.s. *Esbern Snare*, Dreyer, i Hamborg-Kolding-Vejle Ruten.
s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Hamborg-Aarhus Ruten.
s.s. *Ester* afg. Garston 30.7. til København.
s.s. *Esther Maria*, Bang, ank. Helsingfors 4.8.
s.s. *Estland*, Sørensen, afg. Riga 31.7.
s.s. *Estonia*, Christensen, afg. New York 30.7. til København.
s.s. *Expres*, Hansen, oplagt i København 21.7.
s.s. *Erle*, Arentz, afg. Colombo 28.7. til Penang.

F

s.s. *Falken*, Pedersen, i Ruten Kbhvn.-fynske m. fl. Pladser.
m.s. *Falstria*, Sørensen, pass. Gibraltar 28.7. p. R. t. Rotterdam.
s.s. *Fanø*, Michelsen, afg. Leningrad 1.8.
s.s. *Ficaria*, Rindby, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Fiona*, Pedersen, i København-Nakskov og København-Mariager-Fjord Ruten.
m.s. *Fionia*, Skjoldam, ank. Antwerpen 2.8.
s.s. *Flora*, Andresen, i Dok i Frederikshavn 21.7.
s.s. *Florida*, Holm, afg. Puerto 3.8. til Buenos Aires.
s.s. *Flynderborg*, Lund, ank. Beckton 2.8.
s.s. *Fredensborg*, Jensen, afg. New York 28.7.
s.s. *Fredensbro*, Olsen, ank. Hull 30.7.
s.s. *Frederik VII*, Mechlenburg, afg. Kbhvn. 2.8. til London.
s.s. *Frederiksborg*, Larsen, afg. Kingston 4.8.
s.s. *Frejr*, Jensen, oplagt i Esbjerg 1.7.
s.s. *Frieda*, Westergaard, ank. Calais 31.7.
s.s. *Frigga*, Jensen, i Esbjerg-London Ruten.
s.s. *Frode*, Hjorth, i Dok i København 26.7.
s.s. *Fylla*, Callesen, afg. Goole 1.8. til Kolding.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, afg. København 31.7. til Frankrig.
s.s. *Gautatyr*, Nielsen, Honfleur 25.7.
s.s. *Gerda* ank. Söderhamn 3.8.
s.s. *Geysir*, Olsen, afg. Norge 1.8. til England.
s.s. *Gorm*, Thomsen, afg. Cardiff 29.7. til Montreal.
s.s. *Grønland*, Kruse, afg. Liverpool 2.8.
s.s. *Grønsund*, Nielsen, ank. Terneuzen 26.7.
s.s. *Gudrun Mærsk*, Nielsen, afg. Antofagasta 24.7.
s.s. *Gunver* ank. Södertälje 30.7.

H

s.s. *H. Pontoppidan*, Aggerholm, afg. Methil 2.8. til Kbhvn.
s.s. *Haderslev*, Knudsen, ank. Fredericia 2.8.
s.s. *Hadsund*, Hansen, ank. Sheerness Road 1.8.
s.s. *Halfdan*, Jørgensen, afg. Bordeaux 2.8. til Pallice.
s.s. *Halland*, Christensen, afg. Trångsund 30.7.
s.s. *Hammershus*, Hveissel, ank. San Nicolas 30.7.
s.s. *Hans Broge*, Christensen, afg. Björkö 1.8. til Ghent.
s.s. *Hans Mærsk*, Petersen, ank. Archangel 27.7.
s.s. *Hans Tausen*, Hansen, ank. Drammen 28.7.
s.s. *Harald*, Christensen, ank. Aalborg 31.7.
s.s. *Harriet* afg. Cardiff 2.8. til Kenitra.
s.s. *Hebe*, Ankersen, ank. København 31.7.
s.s. *Hekla*, Bosch Kronika, ank. Råfsö 1.8.
s.s. *Helene* afg. Karrebæksminde 2.8. til Wiborg.
s.s. *Helga* ank. Jersey 28.7.
s.s. *Hellig Olav*, Peronard, ank. New York 1.8.
s.s. *Hengest*, Madsen, ank. Esbjerg 3.8.
s.s. *Henry Tegner*, Nielsen, ank. Blyth 30.7.
s.s. *Hertha Mærsk*, Møller, ank. Antwerpen 22.7.
s.s. *Hindsholm*, Møller, ank. Garston 31.7.
s.s. *Hjelm*, Falk, i Dok i Helsingør 14.7.
s.s. *Hjortholm*, Heiede, ank. København 2.8.
s.s. *Holland*, Jørgensen, afg. Boness 2.8. til København.
s.s. *Hroar*, Brocks, ank. Hull 2.8.
s.s. *Hugo*, Thorkelin, ank. Trångsund 2.8.
s.s. *Hulda Mærsk*, Børentzen, afg. Dunkirk 31.7. til Kbhvn.
s.s. *Hermod*, Clausen, afg. Methil 2.8.

I

s.s. *I. D. S. Adolph*, Krøyer, afg. Christianssand 30.7. til Dunkirk.
m.s. *Indien*, Jacobsen, ank. Grays Harbour 26.7.

s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Honfleur 1.8.
s.s. *Inge Mærsk*, Hansen, afg. 29.7. til Østnorge.
s.s. *Inger* ank. København 3.8.
s.s. *Irene Maria*, Ibsen Clausen, ank. Sunderland 3.8.
s.s. *Island*, Frandsen, ank. Reykjavik 3.8.
s.s. *Ivar*, Nielsen, afg. Newcastle 29.7. til Cuba.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Schjøning, afg. Danzig 2.8. til London.
s.s. *J. C. la Cour*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Jakob Mærsk*, Hansen, ank. Aberdeen 28.7.
s.s. *Jan*, Kurtzhals, ank. Rochefort 3.8.
m.s. *Java*, Knudsen, ank. Antwerpen 4.8.
s.s. *Jelling*, Andersen, pass. Sagres 3.8.
s.s. *Jenny* ank. Valencia 31.7.
s.s. *Jessie Mærsk*, Høgstedt, ank. Archangel, 29.7.
s.s. *Johanne* ank. Valencia 1.8.
s.s. *Jolantha*, Strufve, ank. København 2.8.
s.s. *Jomsborg*, Andersen, ank. København 5.8.
s.s. *Josey*, Nielsen, ank. Havana 28.7.
s.s. *Jungshoved*, Horn, pass. Skagen 3.8.
m.s. *Jutlandia*, Kolls, ank. Nakskov 23.6.
s.s. *Jægersborg*, Petersen, afg. Bergen 4.8.

K

s.s. *Kai*, Friis, ank. Tørefors 4.8.
s.s. *Karen*, Brinck, ank. Birkenhead, 3.7.
s.s. *Karla* afg. Hernösand til Watchet.
s.s. *Kasan*, Sørensen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Katholm*, Petersen, ank. Liverpool 28.7.
s.s. *Kejserinde Dagmar*, Uldall, ank. Rouen 30.7.
s.s. *Kentucky*, Nielsen, ank. Themsen 1.8.
s.s. *Kina*, Nielsen, ank. Dakar 24.6.
s.s. *Kirsten Mærsk*, Andersen afg. Kirkenes 26.7. til Middlesbro.
s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, i Kbhvn.-Aarh. Ruten.
s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, ank. Hull 3.8.
s.s. *Knud*, Clemmensen, ank. Blyth, 1.8.
s.s. *Koldinghus*, Madsen, i København-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
s.s. *Kong Haakon*, Gjerløff, i København-Kristiania Ruten.
s.s. *Kronborg*, Hillebrandt Lund, ank. Genoa 29.7.
s.s. *Kronprins Frederik*, Hejlsø, ank. Leningrad 1.8.
s.s. *Kurland*, Berndsen, ank. London 30.7.
m.s. *København*, Mortensen, pass. Skagen 22.7. p. R. t. Durban.

L

s.s. *Lars Kruse*, van Deurs, afg. Dakar 27.7. til Marseille.
s.s. *Laura Mærsk*, Løber, ank. Königsberg 30.7.
m.s. *Leise Mærsk*, Haumann, ank. Buenos Aires 25.7.
s.s. *Lexa Mærsk*, Børentzen, ank. Leningrad 30.7.
s.s. *Lifland*, Haure-Petersen, afg. Archangel 2.8.
s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, ank. Danzig 4.8.
s.s. *Lily*, Poulsen, ank. Bordeaux 26.7.
s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutefart Kbhvn.-Limfjords-Stat.
s.s. *Lithuania*, Jørgensen, afg. Portland, Engl., 3.8. til New Y.
m.s. *Louisiana*, Hyllested, ank. København 24.7.
s.s. *London*, Caspersen, ank. Hull 3.8.
m.s. *Lynetten*, Jensen, ank. Frederiksstad 1.8.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lebber, i Kbhvn.-Frederiksh.-Chria. Rut.
s.s. *Magnus*, Nielsen, i Dok i Frederikshavn 31.7.
s.s. *Maine*, Andersen, afg. Galveston 1.8. til New Orleans.
s.s. *Maj*, Holm Nielsen, ank. Perna 28.7.
s.s. *Maja*, Christensen, oplagt i København 21.7.
m.s. *Malaya*, Kruse, afg. Singapore 30.7. til Marseille.
s.s. *Margrete*, Mathiasen, ank. København 3.8.
s.s. *Marie* afg. Strömnäs 26.7. til Almeria.
s.s. *Marie Mærsk*, Kristensen, ank. Havre 22.7.
s.s. *Margit*, Jensen, ank. Calais 3.8.
s.s. *Martin Carl*, Olsen, ank. Odense 1.8.
s.s. *Martin Goldschmidt*, Lauritzen, ank. Stettin, 30.7.
s.s. *Mary*, Stabell, ank. Trångsund 26.7.
s.s. *Maryland*, Pape, ank. Las Palmas 31.7.
m.s. *Mexico*, Svarrer, pass. Lizard 29.7. p. R. t. Baytown.
s.s. *Middelhavet*, Olsen, ank. Rouen 31.7.
s.s. *Minsk*, Egense, i Dok i Frederikshavn 9.7.
s.s. *Mjølneur*, Rasmussen, afg. Troon 30.7. til Island.
s.s. *Moskov*, Jørgensen, ank. Danzig 1.8.
s.s. *Møen*, Olsen, i Kbhvn.-Stege og Kbhvn.-Nykøbing F. Rut.

N

s.s. *N. F. Høffding*, Klindt, ank. Tyne 1.8.
s.s. *Nancy* ank. Spjutsund 2.8.
s.s. *Natal*, Røder, afg. Tjilatjop 30.7. til Port Said.
s.s. *Nautik* afg. Valencia til London.
s.s. *Neptun* afg. Lissabon 1.8. til Libau.
s.s. *Nerma* pass. Holtenau 2.8. paa Rejse til Calais.
s.s. *Nevada*, Fischer, i Dok i Helsingør 25.7.
s.s. *Nidaros*, Sandborg, afg. Frederikshavn 3.8. til Esbjerg.
s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, ank. København 3.8.
s.s. *Niobe* ank. Barcelona 2.8.
s.s. *Nordland*, Clausen, afg. Burntisland 2.8. til Holbæk.
s.s. *Nordsoen* paa Rejse til Piteå.
s.s. *Normandiet*, Haure-Petersen, afg. Archangel 26.7.

O

s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-Kbhvn.-Göteborg Ruten.
s.s. *Olaf*, Danholt, afg. Helsingør 31.7. til Port Talbot.
s.s. *Olga*, Thoft, pass. Falmouth 1.8. paa Rejse til Bordeaux.

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/s

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

Sct. Anna Plads 28

Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

AF NYBYGNINGER

*

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

I FREDERIKSHAVNprovieres de Herrer Skibsførere bedst
og billigst hos**P. Saxbergs Eftfl. N. Mogensen**

Telegr. Adr. »Saxberg« · Telefoner 244 & 482

Skibshandel**SKIBSREPARATIONER****VIGGO JENSEN A/s**

MASKINFABRIK

TELFON: 2437

AARHUS**BOLINDERS** RAAOLIE-MOTORER
FOR SKIBE OG STATIONÆR

Ingen Vandindsprøjtning. Ingen Kompressor. Øjeblikkelig Igangsætning ved elektrisk Starteanordning. Meget ringe Brændstofforbrug.

ÆLDRE BOLINDERTYPER MODERNISERES Forlang Tilbud. OVER 15.000 BOLINDERMOTORER I DAGLIG DRIFT

Enerepræsentant for Danmark: **HARRY LEVIN** (Ingeniørfdlg.), **Frederiksgade 1, Kbhvn.** Telf.: Central 59-5995. Telegr.-Adr.: »Fairlevins«**DE FORENEDE JERNSTØBERIER**

AKTIESELSKAB



HOLMBLADSG. 47 · KØBENHAVN S.

TELEFON: 1630

**KABYS-KOMFURER OG SKIBS-OVNE**

I ALLE STØRRELSER TIL KUL OG OLIEFYRING

V. & E. MATHIESEN

BLIKKENSLAGER · SKIBSINVENTAR

Kabys- & Baadinventar, Lanterner med
Certificat, Kompashætter, Fortinning.**ALT SKIBSARBEJDE UDFØRES
TOLDBODGADE 6, KØBENHAVN · TELEF. 9445****KAY DYHR**

Kvæsthusgade 1 - København K.

Telefon: Cent. 8901-6885 · Teleg.-Adr.: Kaydyhr-København

Kunstig Træk- og Oliefydings-Anlæg
fra James Howden & Co.

GLASGOW

KIRKEGADE 7 ESBJERG TELEFON 266

TH. THYGESEN

SKIBSPROVIANTERING

GRUNDLAGT 1893

FRILAGER · VARER FOR UDFØRSEL

UNION TRANSPORT COMPANY, INC.**Stevedorer —**

HOVEDKONTOR: 42, BROADWAY, NEW YORK

TELEGRAM-ADR.: TRANSPORT, NEW YORK

Med egne moderne Pierer og en vidtspændende Organisation til vor Raadighed opgiver
vi »fat rates« inkluderende alt Arbejde i Forbindelse med Losning og Lastning.**H. P. NIELSEN**

Strandbygade 18 · Esbjerg

Skibshandler

Telefon: 197

Telegr.-Adr.: Skibsnielsen

DANRAAOLIE-MOTORER
FRA 2 TIL 140 HK.AKTIESELSKABET
MOTORFABRIKEN „DAN“
BRAGESGADE 10, L.
TELEFON C. 8006—8007**A/s SVENDBORG SKIBSVÆRFT & MASKINBYGGERI**

NYBYGNINGER & REPARATIONER · 2 FLYDEDOKKER

NUMER 1: FOR SKIBE INDTIL 600 TONS LADEEVNE

NUMER 2: FOR SKIBE INDTIL 4000 TONS LADEEVNE

TELEFONER: 76-269

TELEGRAM-ADRESSE: FLYDEDOKKEN

STATSTELEFON 21

s.s. *Oluf Bager*, Tvergaard, i Frederikshavn-Gøteborg Ruten.
s.s. *Oluf Mærsk*, Hansen, ank. Archangel 29.7.
m.s. *Oregon*, Mühlendorff, afg. København 30.7. til Wales.
s.s. *Orion*, Eggers, afg. Boulogne 3.8. til Immingham.
s.s. *Oscar II*, Schmidt, ligger i København.

P

s.s. *P. Madsen*, Christensen, ank. Boness 30.7.
s.s. *P. N. Damn*, Bøge, afg. Wiborg 1.8. til Calais.
s.s. *Pacific*, Matthiessen, pass. Sundastrædet 3.8. paa Rejse til Bolikpapan.
s.s. *Palnatoke*, Skou, ank. Velsen, 31.7.
m.s. *Panama*, Hjernum, ank. København 25.7.
s.s. *Parana*, Heisterberg, ank. Albemni 1.8.
s.s. *Paris*, Ovesen, afg. Cienfuegos 2.8. til Philadelphia.
s.s. *Pennsylvania*, Herskind, forv. Sarpsborg 6.8. til U.S.A.
m.s. *Peru*, Larsen, ank. Falmouth, 4.8.
s.s. *Polaris*, Holm, ank. Aalborg 2.8.
s.s. *Polly*, Nielsen, afg. Sevilla 31.7. til Marseilles.
s.s. *Polonia* ank. København 22.7.
s.s. *Primula*, Jacobsen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
s.s. *Prins Knud*, Koch, ank. Rotterdam 1.8.

R

s.s. *Randi* ank. Mogador 31.7.
s.s. *Rask*, Theilland, ank. Danzig 29.7.
s.s. *Rhodesia*, Madsen, pass. Hirtshals 4.7. paa Rejse t. Kbhvn.
s.s. *Rhone*, Thomsen, afg. London 2.8. til København.
s.s. *Rigmor*, Winther, ank. Turnøgrund 4.8.
s.s. *Rita*, Sonne, i Kbhvn.-Hamburg Ruten.
s.s. *Robert Mærsk*, Jensen, ank. Narva 28.7.
s.s. *Roma*, Beyer, afg. Antilla 26.7. til Quenstown.
s.s. *Romø*, Rathje, ank. W. Hartlepool 31.7.
s.s. *Rosenborg*, Jans, afg. Jacobstad 1.8.
s.s. *Rota*, Rivold, ank. Leith 3.8.

S

s.s. *Saga*, Henriksen, afg. København 2.8. til Antwerpen.
m.s. *Sally Mærsk*, Rohde, afg. Tavoy 26.7. til Marmogoa.
s.s. *Scandia*, Simonsen, ank. New York 2.8.
m.s. *Selandia*, Himmelstrup, afg. Singapore 2.8. til Penang.
m.s. *Siam*, Poulsen, ank. København 3.8.
s.s. *Sigrid*, Madsen, afg. Blyth 1.8. til Nakskov.
s.s. *Sigrun*, Jensen, afg. Sundsvall 30.7. til W. Hartlepool.
s.s. *Sigvald*, Andersen, ank. Visby 30.7.
s.s. *Silkeborg*, Larsen, pass. Brunnsbüttel 31.7.
s.s. *Simone*, Christensen, ank. Methil 31.7.
s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Leningrad 1.8.
s.s. *Skagerak*, Hansen, ank. Korsør 1.8.
s.s. *Skanderborg*, Andresen, ank. Harsbod 31.7.
s.s. *Skjold*, Nielsen, afg. Odense 1.8. til Antwerpen.
s.s. *Skodsborg*, Grove, ank. Danzig 4.8.
s.s. *Skotland*, Iversen, afg. Frederikshavn 30.7.
s.s. *Sleipner*, Dahm, ank. København 31.7.
s.s. *Slesvig*, Weichardt, ank. København 3.8.
s.s. *Smut*, Hansen, ank. Blyth 5.8.
s.s. *Sophie*, Thomsen, afg. Ryovaliniemi 30.7.
s.s. *Spigerborg*, Jensen, ank. Kastrup 1.8.
s.s. *Stal*, Clausen, ank. Cienfuegos 28.7.
s.s. *Stegelborg*, Hansen, ank. Windau 27.7.

s.s. *Stella* ank. Abo 2.8.
s.s. *Susan Mærsk*, Petersen, ank. West Hartlepool 1.8.
s.s. *Svanhild*, Larsen, afg. Teneriffe 21.7. til Gulfen.
s.s. *Svanholm*, Petersen, afg. Helsingør forv. 5.8. til Libau.
s.s. *Svaava*, Christensen, ank. Sønderborg 3.8.
s.s. *Svend Pii*, Møller, ank. Grangemouth 24.7.
s.s. *Svend*, Hav, afg. Rotterdam 1.8. til Køningsberg.
s.s. *Sønderborg*, Albertsen, ank. Swansea 20.7.
s.s. *Sønderjylland*, Jensen, i Kbhvn.-Haderslev-Aabenraa-Sønderborg Ruten.
s.s. *Søborg*, Madsen, ank. West Hartlepool 30.7.

T

s.s. *T. M. Werner*, Marker, ank. Barry 29.7.
s.s. *Taarnborg*, Knudsen, ank. Manchester 31.7.
s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, ank. København 4.8.
s.s. *Taasinge*, Ankensen, oplagt i København 1.8.
s.s. *Texas*, Dragsdahl, afg. Rio de Janeiro 12.7. til Kbhvn.
s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, afg. København 4.8. til Nakskov.
s.s. *Thyra* (Progress), Schmidt, afg. Hull 2.8. til København.
s.s. *Tiber*, Nellemann, ank. Reval 31.7.
s.s. *Tjaldur*, Munch, i København-Riga Ruten.
s.s. *Tomsk*, Mikkelsen, ank. København 2.8.
m.s. *Tongking*, Topp, pass. Dover 20.7. p. R. t. St. Thomas.
s.s. *Transvaal*, Broner, ank. Seattle 1.8.
s.s. *Trondhjem*, Pedersen, ank. Arendal 1.8.
s.s. *Tula*, Christensen, ank. Tunis 1.8.
s.s. *Thyr*, Jensen, ank. Hull 3.8.

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, afg. Rouen 1.8. til Blyth.
s.s. *Ulf*, Rasmussen, ank. Helsingør 4.8.
s.s. *Ulla*, Jessen, ank. Riga 29.7.
s.s. *Ulrik Holm*, Thoft, ank. København 2.8.
s.s. *United States*, Voldborg, afg. Kristians. 4.8. til Kristiania.
s.s. *Uranienborg*, Agerlin, ank. Antwerpen 26.7.

V

s.s. *Valborg*, Hansen, ank. Trångsund 2.8.
s.s. *Vega*, Madsen, ank. London 24.7.
s.s. *Venus*, Terkildsen, pass. Kbhvn. 2.8. p. R. t. Brahestad.
s.s. *Vera*, Larsen, ank. Immingham 3.8.
s.s. *Veratyr*, Pedersen, pass. Lødingen 30.7. p. R. t. London.
s.s. *Viborg*, Winther, ank. Halifax 29.7.
s.s. *Vidar*, Nielsen, ank. Newcastle 3.8.
s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), Jacobsen, ank. Boston 1.8.
Bark *Viking*, Ankersø, pass. Portland 3.8. paa Rejse til Santos.

W

s.s. *Wien*, Jørgensen, ank. Immingham 4.8.
s.s. *Wilh. Colding*, Østergaard, afg. Arzene 2.8. til Grangem.
s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, afg. Boulogne 4.8. til Seaham.

Y

s.s. *Ydun*, Schmidt, i København-Horsens Ruten.
s.s. *Yokohama*, Bast, afg. London 2.8. til Falmouth.
s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Fjeldborg, i Kbhvn.-Hamburg Ruten.
s.s. *Yrsa* (Lauritzen) afg. Valencia 26.7. til Liverpool.

Ø

s.s. *Ørkild*, Jensen, afg. New York 22.7.
s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, afg. Uleåborg 31.7.

POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE

Gerda, Staugaard, ank. Jersey (St. Helier) 28.7.
Caroline, Jørgensen, ank. Nykøbing S. 26.7.
Sine, Christensen, ank. Danzig 26.7.
Primo, Rasmussen, afg. Kotka til Casablanca 29.7.
Nordtrafik, Friis, ank. St. John 28.7.
Haabet, Groth, afg. Bergen 28.7.
Husavik, Hansen, afg. Husavik 28.7.
Harris, Haagensen, afg. Torquay 30.7.
Nathalia, Eriksen, ank. Vønnes 30.7.
Alfa, Christensen, ank. Rudkøbing 30.7.
Else, Jensen, ank. Archangelsk 29.7.
Albert Mau, Rasmussen, afg. Uleåborg 29.7.
Richard, Petersen, pass. Helsingør nordg. 30.7.
Fortuna, Jørgensen, ank. Wick 30.7.
Venus, Hansen, ank. Ørebak (Island) 31.7.
Start, Andersen, afg. North Sydney til Littlebay 30.7.
Svendborgsund, Christensen, ank. Korsør 1.8.
Martin Nisson, Jensen, ank. Dysart 1.8.
Concordia, Henriksen, ank. Charlestown 1.8.
Rossing, Baagøe, ank. Langesund 1.8.
Ruth, Sørensen, ank. Whitby 1.8.
Roma, Petersen, ank. Ramsay 31.7.

Jens Nielsen, pass. Helsingør 31.7. p. R. t. Dundrum.
Britannia, Rasmussen, ank. Aalborg 1.8.
Frem, Jørgensen, ank. Oporto 31.7.
Noa, Hansen, afg. Nordfjord 30.7.
Polarstjernen, Hansen, afg. Danzig 31.7.
San, Petersen, afg. Dysart 31.7.
Castenskiold, Christensen, ank. Kalmar 31.7.
Maagen, Mortensen, afg. Oporto til Cadix.
Herkules, Bager, ank. Prestø 31.7.
Zephyr, Christoffersen, ank. Aalborg 1.8.
Mars, Olsen, ank. Sydney 2.8.
Afrodithé, Watson, ank. Oporto 1.8.
Immanuel, Kromann, ank. 2.8. Korsør.
Glory, Christensen, afg. Bjørneborg 2.8.
Dronning Louise, Hansen, afg. Aalborg til Jakobstad 2.8.
N. P. Petersen, Larsen, afg. Umeå til Weymouth 3.8.
Concordia, Møller, ank. Rouen 2.8.
Ellen, Andersen, afg. Frederikshavn til Plymouth 2.8.
Vera, Larsen, ank. Landernau 2.8.
Dannebrog, Hansen, ank. Landernau 3.8.
Johanne, Jensen, ank. Holmesund 4.8.

DANSK SØFARTS TIDENDE

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

Abonnement
i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar.

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
VESTRE BOULEVARD 38, KØBENHAVN B.

Telefon 2070 - 12610

samt paa alle Postkontorer

L. WESTERGAARD

A. LARSEN

L. WESTERGAARD & CO.

EN GROS HANDEL I KOLONIALVARER · SKIBS- & MASKIN-FORSYNING
 MANILA-KABELTOV · BOMULD-DUCK
 TELEF.: CALVERT 9768

35, SOUTH GAY STREET

BALTIMORE, MD.

JOHN S. SAREUSSEN · FINN SILCHENSTEDT

INDEHAVERE AF:

NEW ORLEANS SHIPCHANDLERY CO. INC.

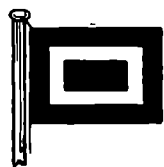
TELEGRAM-ADRESSE: »NOSCO«

NEW ORLEANS

JONATHAN MAY & SØNNER

Etableret 1876 · Telegram-Adresse »May« Philadelphia, Penna. Delaware Ave · Lombard & Swansea Sts.

DAMPSKIBS-FORSYNINGER · EN GROS HANDEL I KOLONIAL, KØD OG
 FØDEMIDLER · DÆK, MASKIN OG RESTAURATØR-
 UDRUSTNING



PRIVAT SIGNAL

DOCTOR F. C. WILLARD

DOCTOR JOHN D. FISKES EFTFLG.

BALTIMORE, MD.

*SÆRLIG BETJENING AF SKIBE*

Sekretær: E. T. REIERSEN. Telefon: Wolfe 9059

DEN
 DANSKE
 LANDMANDSBANK

GRUNDLAGT 1871

J. ANDERSEN & CO**SHIPS OUTFIT**

TOLDBODVEJ 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

AUGUST P. MOE · PHILADELPHIA PA.

Nattelef. Merchantville 132 W. NO. 10 PINE STREET Telf. Lombard 7263 · Main 2105

A. MOE & COMPANY*Almindelige Skibs-Reparationer · Elektriske Reparationer og Forsyninger*

GENERALAGENTER FOR MORRIS METALLIC PACKING CO.

THE C. T. SWETT COMPANYSLAGTERE & SKIBSHANDLERE
DÆKS- & MASKIN-FORSYNING**PORTLAND, MAINE**

Telefon: 6930 · 130-132 Commercial Street · Nat-Telf.: 1520

Telegram Adresse: OSHIPCO. Alle Coder benyttes.
Telefon: Broad 1753-4-5**OCEAN SHIPCHANDLERY Co., LTD.***En gros Handel i Fødemidler
Skibshandel & Sejlmageri*

60 PEARL STREET, NEW YORK

**EM. Z. SVITZER'S BJERGNINGS-ENTREPRISE**

TELEFON Nr. 5195-7278 KØBENHAVN K. STATS TELEFON NR. 2

Telegram-Adresse:
»SVITZERSALVAGE«

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

DANSKE LLOYD

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-
AKTIESELSKAB
STIFTET 1899

TELEFON:
CENTRAL 1160



TELEGR.-ADR.:
DANSKELLOYD

KJØBENHAVN
AMALIEGADE 29 B

ODENSE STAALSKIBSVÆRFT

VED A. P. MØLLER

TELEFON: 1859 · STATSTELEFON: 52

ODENSE

TELEGRAM-ADRESSE:
»STAALVÆRFT«

★

KONTOR I KØBENHAVN:

KONGENS NYTORV 8

★

NYBYGNING AF

Staalskibe indtil 10,000 Tons D.W.

★

SPECIALITET:

DIESELMOTORSKIBE

HOLEBY SKIBS-DIESELMOTORER

INDTIL 4000 IHK

Leverandør til:

*Østasiatisk Kompagni,
Det forenede Dampskibs-Selskab
m. fl.*

Aktieselskabet

Holeby Dieselmotor Fabrik

Holeby

Grundlagt 1877

*Fremstilling af Dieselmotorer
siden 1910*

*Telegramadr.: Oildiesel
Tlf. Holeby 26*

FORSIKRINGSAKTIESELSKABET

NATIONAL

KØBENHAVN

GRUNDLAGT 1905

Telefon C. 75 65 · Statstelefon 507

TELEGRAM-ADR.: »NATION«

TEGNER

SØ- & TRANSPORT FORSIKRINGER

Iøvrigt overtages
alle Arter Forsik-
ringer til de billigst
mulige Præmier

FORLANG TILBUD · AGENTURER OVERALT

AKTIESELSKABET
DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

KØBENHAVN
FILIALER: BANGKOK OG SINGAPORE

Egne Agenturer: Soerabaya, Shanghai, Hankow, Vladivostock, Dalny, Harbin, New York, Valparaiso, San Francisco, Durban og Johannesburg. — Regelmæssig Rute fart paa Siam, Kina, Japan, Sydafrika, Australien, Java, Vestindien, Meksiko og Vestkysten af Nord- og Sydamerika. — *Import til Europa af østasiske og andre oversøiske Produkter, Teak- og andre Træsorter. — Export til oversøiske Pladser af europæiske Produkter. — Skov- og Savmølle* drift i Siam.

ALLE NÆRMERE OPLYSNINGER
ERHOLDES VED HENVENDELSE PAA KOMPAGNIETS HOVEDKONTOR,
HOLBERGSGADE 2, KØBENHAVN K.

**DET FORENEDE
DAMPKIBSSELSKAB**

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

Telefon Nr. 6300, hvorigennem Omst. til samtlige
Kontorer og Afdelinger i Kvæsthusgade Nr. 7 og 9.

A. P. MØLLER

KØBENHAVN

REDERI · BEFRAGTNING · KLARERING
DAMPSKIPSEKSPEDITION · KØB OG SALG AF SKIBE
SKIBSBYGNING

Stats-Telefon: 33 · Telefoner: 514 (Omst. til samtlige Afdelinger)
Telegram-Adresse: »MERSK«

“PACIFIC”

AMALIEGADE 29 A

Telefon: 4212 · Telegram-Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMIDT

Korresponderende Reder

CHR. JENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

AALBORG

Telefon .. 2256
Statstelefon 40

Telegr.-Adr.:
»SØBORG«

HAVNEGADE 37 a **OVE STEEN** TELEF. BYEN 2720 x

Regelmæssig Line

DANMARK-POLEN (Danzig)

København-Danzig M/S »Venus« 600 tons d. w.

M/S »Polarstjernen« 500 tons d. w.

Aarhus-Danzig M/S »Agnes« 400 tons d. w.

JOHS. UTZON

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

AALBORG

Telefon 2075 & 2200
Statstelefon 2

Telegram-Adresse:
»UTZON«

ALFRED CHRISTENSEN

Tlgr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 24 Telf. 221-1735-5390

Dampskibsreder

Dampskibs- og Havariagent

Befragtningsforretning

CARL V. D. HUDE

SKIBSMÆGLER

AARHUS

Statstelefon No. 3

Telegr.-Adr. Hude

A · N · PETERSEN

A/S DET DANSK-FRANSKE DAMPSKIBSSELSKAB

Telef.: 1243-12843 — Telegr. Adr.: Danskiransk

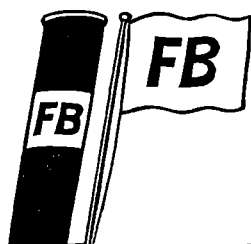
FREDERIKSGADE 9

Befragtning, Assurance, Køb og Salg af Skibe

Befragtningsagenter for Herrer Helsing & Grimm, Riga, Libau, Windau

King's
Liqueur

*The
Aristocrat
of
Scotch
Whiskies*



DE FORENEDE BUGSERSELSKABER

Telef.: Toldbodbommen: Centl. 3944 TELEGRAM-ADRESSE: Nattelef. for Bugsering: Vester 575 v
Kontoret: Central 291 · 13101 · 10592 »TUGBOATS« Natl. i Strandingstilfælde: Strand 1302

Bugsering · Bjergning · Vandforsyning

STØRST OG ÆLDST I KØBENHAVN

AMALIEGADE 36

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM. 33

FREDAG 15. AUGUST 1924

31. AARG.

F R A U G E T I L U G E

Maaske bør man ikke tage et Lovforslag fra en Minoritets-Regering altfor alvorligt. Et er at fremsætte et Forslag, et andet at faa det helskindet igennem Folketingets Scylla og Landstingets Charybdis. Men alligevel er der Anledning til at protestere ganske anderledes kraftigt end den borgerlige Del af Dagspressen har gjort overfor Hr. Borgbjergs sidste Forsøg paa at trumfe et Statsmonopol i Livs- og Ulykkesforsikring igennem.

Det er vanskeligt at forstaa den Mentalitet, der giver sig Udslag i at lade Statsdriftens kvælende Tornerose-Krat brede sig over ny Felter, og da navnlig paa et Tidspunkt, hvor de nationale Interesser i saa høj Grad kræver, at det private Initiativ ikke hæmmes, men opmuntres til at bygge op, hvad en sløset Krigs-Administration brød ned. Hvis Hr. Borgbjerg, som holder af at rejse paa Statskassens Bekostning, ikke var diskvalificeret i sproglig Henseende, vilde jeg anbefale ham at besøge Italien en Maanedstid og snakke med Avtoriteterne der om Virkningerne af Statens Forsikrings-Monopol, og hvorfor de efter kun fire Aars kostbare Erfaringer maatte slaa Bredse i Monopolet og lade det private Initiativ tage Affære igen.

De Forsikrede herhjemme har ikke lidt Tab ved de forskellige Krak, der har besøgt den private Forsikringsvirksomhed. De eneste Tab, de har lidt, er ved de vekslende Regeringers impotente Valutapolitik, som har reduceret og daglig reducerer Kronens Værdi. Den Mand, der i 1913 tegnede en Livsforsikrings-Police i Tillid til, at en Krone om ti Aar vedblivende var 100 Øre værd, er selvfølgelig blevet snydt. Men af hvem? Ikke af de private Selskaber, men af Staten, der ikke har forhindret den danske Kronens meningsløse Deroute. Var det hele ikke saa forbistret tragisk, maatte man le højt ved Tanken om, at et Kludre-Maskineri som dansk Stats-Administration vil lægge ny Virksomheder ind under sig.

Et farligt Præcedens.

Der er vel sagtens ingen alvorlig Grund til at frygte, at det Borgbjergske Misfoster bliver til Lov. Han som andre socialdemokratiske Ministre maa jo engang imellem røre de gamle socialdemokratiske Traverser. Det kræver Folket, og han kan jo saa senere i hellig Harne stemple de Folkefjender, der kastede hans Lovforslag i den politiske Skarnkasse, hvor det hører hjemme. Forslagets Vedtagelse vilde ogsaa skabe et farligt Præcedens. Lykkes det at gennemføre Statsmonopolet for nogle Forsikrings-Branchers Vedkommende, hvornaar kommer saa Turen til de andre? Forsikring og Skibsfart har alle Dage været stærkt sammenknyttet; Socialiseringen af den ene vilde automatisk føre til Socialiseringen af den anden. Naar det daarlige Monopol-Eksempel i Italien ikke har skræmmet Hr. Borgbjerg fra at fremsætte sit Forsikrings-Forslag, er der ingen Grund til at tro, at Amerikas fortvivlede og enormt kostbare Forsøg paa at skabe en statsejet Handelsflaade vilde virke afskræmmende paa Hr. Stauning. Her paa Bjerget ejer man

ikke den lykkelige Evne at kunne lære af andres tragiske Erfaringer, men kun igennem sine egne Dumheder.

Desværre har England i Øjeblikket en Minoritets-Regering af nøjagtig samme Tendens som vor egen. Ogsaa den prædiker den samme falske Lære om Statsdrift og »Nationalisering« af de forskellige nationale Virksomheder. En Mand som Philip Snowden, som siges at være det britiske Arbejder-Partis bedste og skarpeste Hovede, havde i forrige Uge den Frækhed at hævde under en Debat i Parlamentet, at den eneste virkelige Kur imod Arbejdsløshed var at »nationalisere« de store Industrier. Saa vilde der blive Arbejde for alle. Der ligger naturligvis deri den Indrømmelse, at Statens Arbejdere ikke udfører saa meget Arbejde som den private Arbejdsgivers. Men det var vel næppe det, Mr. Snowden mente.

En af hans Kolleger forsøgte ved samme Lejlighed at lægge den sidste Brødfordyrelse i England paa Skibsfartens Skuldre. De dyre Fragter bidrog deres til, at Brødpriserne steg.

Fragtudgifter og højere Brødpriser.

Sir Frederick Lewis, Formanden for Furness, Withy and Company, det kendte engelske Rederi, har kraftigt tilbagevist denne sidste Tilsnigelse fra Arbejderpartiets Side. I en meget citeret Tale, han holdt ved sit Rederis Generalforsamling sidste Uge, belyste han den »brødfordyrende Paastand« paa en saadan Maade, at Regeringen foreløbig har begravet dette Agitationsnummer. Med tørre Tal beviste han, at Fragten over Hovedet ikke spillede nogensomhelst Rolle ved Ansættelsen af Brødprisen; den beløb sig nemlig til cirka een Øre pr. Pund for Hvede, der blev sendt til engelsk Havn fra Kanada eller de Forenede Stater. Der er al Grund til at fremhæve dette netop nu, hvor vi her i Danmark staar overfor en Forhøjelse af Brødpriserne.

Ved samme Lejlighed forklarede Sir Frederick, hvorfor hans Rederi havde bestemt sig til ikke at udvide sin Flaade, men indtog en afventende Holdning: »Selv om vi er meget nærmere en Handels Renæssance end de forhaandenværende Kendsgærninger berettiger os til at tro, maa vi dog ikke glemme, at Handelsomsætningen stadig er mindre end i 1913, og at den eksisterende Tonnagemængde er betydelig større end Begæret — bortset fra, hvad der er oplagt af Tonnage i Udlandet, er der i Øjeblikket oplagt ikke mindre end 1,150,000 Tons i britiske Havne. Saalænge dette er Tilfældet, og saalænge udenlandske Regeringer er villige til at lade statsejede Skibe sejle med store Tab, kan man ikke vente nogen virkelig Bedring i shipping, der berettiger til at bygge nye Skibe.«

Ovenpaa de Snowdenske Bravader virker Sir Frederick's Udtalelser behageligt afkolende.

DEN TVUNGNE KASKOFORSIKRING I NORGE OPGIVET

Det om tvungen Kaskoforsikring fremsatte Forslag i Norge, der blev mødt med énstemmig Modstand fra Redernes Side, synes nu som Følge heraf at skulle opgives. N. H. & S. T. udtaler i denne Forbindelse bl. a.: Tvangsforsikringen skal glide ud af den aktuelle Politik, og det bør ske stille og ubemærket, som man begraver en Skifting. Man bør ikke unødvendigt saare Følelserne hos dem, der i velment Iver for at gavne og i overdreven Tro paa Statsforanstaltninger fremsatte dette Forslag. De var kommet paa gale Veje, delvis vildledt af Sagkyndige, der havde taget Standpunkt

uden at sætte sig tilstrækkeligt ind i Sagen. Forslaget har i det mindste gjort den Nytte, at Situationen er bleven klar, og det er bleven slaaet urokkeligt fast, at Rederne maa have deres Frihed.

Forhaabentlig er det nu slaaet fast for alle Tider, at Friheden til at dække sin Assurance, hvor det kan gøres bedst og billigst, er en Livsbetingelse for Skibsfarten, som paa den ene Side skal konkurrere i aabent Marked, og hvor paa den anden Side Assurancen spiller en saa stor Rolle for Slutresultatet.

SKIBSFARTEN I 1923

DEN STÆRKE STIGNING I VERDENSTONNAGEN FORHINDRER BEDRE TIDERS TILBAGEVENDEN

I de almindelige Betragtninger, som findes i Grosserer-Societetets Handelsberetning, angaaende Skibsfarten, hedder det bl.a.:

Der har været faa Lyspunkter, naar man ser tilbage paa Forholdene i 1923, et Aar, der tegnede til at skulle vise Fremgang paa mange Punkter, ikke mindst for Skibsfarten. Vanskelighed paa Vanskelighed har taarnet sig op og gjort alle gode Forventninger til Skamme. Først og fremmest den franske Besættelse af Ruhr, som, selv om den i nogen Tid gav lønnende Beskæftigelse til en hel Del Tonnage, saavel i Farten med Kul fra England og Amerika som paa anden Maade, saa dog lammede international Handel og Samkvem, som Verden sukker efter at faa paa Fode igen, i en ganske uhyre Grad. Hvad hjalp det saa, at Kulproduktionen i England og dermed Eksporten steg, naar samtidig Valutakurserne rystedes saaledes, at Alverdens Købmænd arbejdede med den største Forsigtighed og faktisk i lang Tid gjorde de færrest mulige Forretninger af Frygt for en uberegnelig Risiko. Chancer tilbød sig selvfølgelig for mange; men stabile Forhold blev ikke genoprettede. Hertil kom Strøjer i Amerika og England af større Omfang, paa Kontinentet mere af lokal Natur, men selvfølgelig virkende forstyrrende paa alle Dispositioner, foraarsagende Tidstab og dermed Pengetab.

Ruslands og Japans Tonnagekrav et Lyspunkt.

Et af Lyspunkterne var Rusland. Her lagdes for første Gang siden Revolutionen Beslag paa en ganske betydelig Mængde Tonnage. Som Europas nærmeste og naturlige Forsyner af Korn, Foderstoffer etc., var det det længe nærede Haab om Eksportens Genopstaen, som 1923 omend kun delvist saa realiseret, og dette, i Forbindelse med at Japan paa Grund af den forfærdelige Jordskælvskatastrofe tiltrak en meget stor Del af den større Tonnage, foraarsagede en bedre Fordeling af Verdens-Tonnagen paa de forskellige Markeder. Men paa Fragtniveauet hjalp det ikke. I det store og hele laa Fragterne under, hvad der kunde opnaas i 1922. Skal saa Slutresultatet gøres op, vil det vel alligevel vise sig, at gennemgaaende var det pekuniært for Skibsfarten ikke meget forskelligt fra, hvad der opnaaedes i 1922, hvortil kom, at Udsigterne ved Udgangen af 1923 paa mange Maader har en forbausende Lighed med samme Tidspunkt i 1922. Og man er da 12 Maaneder nærmere ordnede Forhold i Verden.

Omtrent som 1922.

Spørges der om Grunden til, at vel nok en overvejende Del af de i Redernærning interesserede Foretagender kan se tilbage paa et Aar, der omend med gennemgaaende lavere Fragter kan opvise nogenlunde gode Resultater og mindre Overskud ligesom i 1922, saa maa i første Række fremholdes Bestræbelser for Nedsættelser af alle Udgifter, alle Rederes Alfa og Omega i de sidste Aar. Overalt er et kæmpe-mæssigt Arbejde sat ind paa at bringe Krigstidens uhyrlige Udgifter og Overchargeringer ned. I tidligere Beretninger er dette vigtige Forhold bleven berørt, og det er glædeligt at kunne konstatere, at ved maalbevidst Samarbejde er det Gang paa Gang lykkedes de i Rederibedrift interesserede Organisationer at opvise smukke Resultater, Resultater, der ikke er opnaaede uden Kampe, men som den bitre Nød og de vanskelige Forhold i al Almindelighed har hjulpet frem. Allerede i 1921 stod det ganske klart for den fremsynede Reder, at den eneste Vej til Rentabilitet af hans Skibe var streng Økonomi og Samarbejde med andre imod de stærkt opskruede Omkostninger, Krigstidens sørgelige Efterladenskaber. Man lyttede til de store Organisationers gentagne Advarsler overfor Overchargeringer her og der, belært af egen Erfaring, fylkedes om dem, og ved Oplysningsarbejde Mand og Mand imellem kultiveredes Jordbunden for det Samarbejde, Rederibedriften saa sørgeligt havde manglet i

tidligere Depressionsperioder. Paabegyndt i 1920—1921, med gode Resultater fortsat i 1922, saa Aaret 1923 end yderligere Resultater. Frægternes nedadgaaende Tendens tvang Skibene bort fra Laste- og Lossepladser, hvor Omkostningerne var høje, og Ekspeditionerne langsomme.

Omkostningerne kom ned.

Den gamle Leveregel, at »Nød lærer nøgen Kvinde at spinde«, viste sig tilfulde at være rigtig; thi Fragtniveauet nødvendiggjorde, at Rederierne stadig væk saa Tanken om Oplægning lige for. Man kan overhovedet ikke sejle til dyre Pladser. Omkostningerne kom ned. De dyre Pladser saa Eks- og Importen aftage, og først paabegyndt maatte Bestræbelserne krones med gode Resultater, om ikke Handelen skulde stagnere. Forbavsende nok har navnlig Englænderne været meget sene til at forstaa Nødvendigheden af Tidens Krav. Gammel Overlevering fra tidligere Tider har vist sig meget vanskelig at overvinde, men det synes dog, som om man endelig har indset, at noget effektivt maatte gøres, og med Glæde noteres henimod Aarets Udgang, at stærke Bestræbelser udfoldes for at forbedre Ekspeditionerne, navnlig ved Udvidelser af Havneomraader og Indretning af nye Kajer etc. Redernes største Plage eller i alt Fald en af de største: »Congestion of traffic«, Sammenhobning af Tonnage, maa det saa forhaabentlig være forbeholdt kommende Aar at se om ikke bragt ud af Verden, for det er jo desværre ganske ugørligt, saa dog formindsket.

At stabilisere Raterne har der ikke været Tale om i 1923, tværtimod. En væsentlig Faktor, forhindrede Forholdenes gradvise rolige Udvikling henimod mere normale Tider, er og vil sandsynligvis i en Aarrække Verdenstonnagens Størrelse være i Sammenligning med før Krigsperioden.

Verdenstonnagen forøget med over 1 Million Tons.

Det forbavsende ved Sammenligning mellem Tallene for 1922 og 1923 er Forøgelsen af Verdenstonnagen paa over 1 Million Br. Reg.-Tons, i Særdeleshed naar man tager Skibsbygningsindustriens Stilstand i Betragtning i Forbindelse med den i England igennem ca. 8 Maaneder herskende Kedelarbejderstrejke. Og Grunden til Forøgelsen maa vel væsentlig tilskrives, at Ophugningen af gamle Skibe ikke er gaaet saa rask fra Haanden som almindelig ventet. Til Bevis for denne Antagelse kan nævnes, at til Trods for Meddelelser i 1922 om U. S. Shipping Boards Salg af deres samlede Træskibstonnage, paa Betingelse af, at Baadene ikke maatte benyttes som Dampskibe og omgaaende vilde være at aftakle, figurerer Amerika paa Listerne fra Lloyds Register med 777 Træskibe og Komposit-Dampere, udgørende ialt 1,010,000 Br. Reg.-Tons pr. 1. Juli 1923 i Sammenligning med 823 Baade udgørende 1,134,000 Br. Reg.-Tons pr. 1. Juli 1922.

Selv om nu Aaret 1924 vil være Vidne til, at forældede Skibe yderligere ophugges og dermed forsvinder ud af Konkurrencen, maa Koffardiflaadens nuværende Størrelse i Forbindelse med den mange Steder oplagte Tonnage, der efter nøgterne engelske Kilder anslaaes til ca. 7,000,000 Tons, af hvilke over to Trediedele skal være amerikansk, stadig siges at være en alvorlig Trusel mod en snarlig Tilbagevenden til bedre Tider.

Hvad hjælper det saa, at Udsigterne for en god Sæson i Sydamerikafarten og paa Australien synes at foresindes, og at man maaske tør haabe paa en Forbedring i international Handel og Samkvem! Verdenshandelen maa tage et ganske betydeligt Opsving og gammel Tonnage hensynsløst ophugges, for at Forholdene skal kunne udvikle sig henimod en effektiv Bedring for Skibsfarten. Hvis Byggeriet af nye Baade saa holdes indenfor rimelige Grænser, tør man maaske nære Haab om, at Tilbud og Efterspørgsel vil reguleres saaledes, at bedre Tider for Rederieringen ad Aare kan ventes.

RØMNING AF SKANDINAVISKE SØMÆND I AMERIKANSKE HAVNE

Det hævdes af Folk, som i hvert Fald er i Føling med Sømændenes Organisationer, at Rømningsondet, som det har udviklet sig i de sidste Aar, navnlig i de Forenede Staters Havne, hovedsagelig skyldes de Fristelser, der lægges paa deres Vej, for at faa dem til at søge Beskæftigelse om Bord i amerikanske Skibe, hvor Lønningerne i det Hele er højere. De Erfaringer, som den senere Tids Udvikling har bragt, viser imidlertid, efter hvad *The Scandinavian Shipping Gazette* meddeler, at man ikke skal tillægge denne Faktor for stor Betydning, thi til Trods for det Faktum, at europæiske Redere, der driver Skibsfart paa Amerika, i stor Udstrækning har forhøjet Lønningerne til praktisk talt samme Højde, som om Bord i amerikanske Skibe, finder der dog stadig et foruroligende stort Antal Rømninger Sted. Det synes ogsaa, at der blandt de Rømte er mange, med hvem der med Hensyn til Lønning var truffet et saadant Arrangement, at en vis Del af Lønningen blev holdt tilbage som Sikkerhed for, at de blev om Bord, og kun udbetaltes efter en vis Tids Forløb eller ved Afmønstring.

Hvor Giften stammer fra.

Rømningsondet er meget kompliceret. Til en vis Grad skyldes det selvfølgelig Lønspergmaalet, men i de senere Aar er det blevet langt alvorligere, og dette skyldes mere end noget andet den daarlige Paavirkning, Sømænd er Genstand for i amerikanske Havne, særlig af »The Industrial Workers of the World«. Sømændene bliver simpelthen truede paa alle mulige Maader og overtalt til at bryde deres Kontrakter. Agenterne for I.W.W. optræder overalt, møder ved Skibets Ankomst, paa Forhøringskontorerne, ja betænker sig end ikke paa at snige sig ind paa Konsulaterne for at paavirke Søfolkene, vanskeliggøre Paamønstringen og i det Hele ødelægge Forholdet mellem Officerer og Mandskab. Det er klart, at denne Agitation er beregnet paa at undergrave Disciplinen, der er saa absolut nødvendig om Bord paa et Skib saavel i rum Sø som i Havn. Den Gift, som denne Organisations samvittig-

hedsløse Agenter saar i de unge Sømænds Tanker, udvikler sig desværre ofte meget hurtigt.

Skandinaverne et let Bytte.

Skandinaviske Redere har forsøgt en Række forskellige Midler for at hidføre en Bedring i denne beklagelsesværdige Situation, og et intimt Samarbejde finder Sted mellem dem, Konsulaterne, Sømandsmissionerne og Sømåndshjemmene i Amerika. Det er imidlertid meget vanskeligt at hindre Agenternes ødelæggende Arbejde, og det har været umuligt at faa tilstrækkelig Støtte hos de amerikanske Myndigheder. Det er et almindeligt kendt Faktum, at Agenterne, der bliver mere og mere udfordrende, koncentrerer deres Anstrængelser mod danske, norske og svenske Skibe, sandsynligvis fordi de betragtes som let Bytte, idet de ikke kan regne med saa kraftig Støtte, som andre, større Stater er i Stand til at yde deres Sømænd i Udlandet ved diplomatisk Indgriben eller paa anden Maade.

Disse Rømninger berører imidlertid ogsaa andre Nationers Skibe, og der er derfor nu begyndt et internationalt Samarbejde. Forhaabentlig vil dette føre til, at de amerikanske Myndigheder yder den ønskede Støtte til Forhindring af revolutionær Agitation blandt Søfolk i amerikanske Havne.

Saalænge la Follette-Loven forbliver i Kraft, kan Desertører imidlertid ikke straffes i Amerika, og ej heller kan maa faa Politiets Hjælp til at bringe dem om Bord. Den svenske Rederiforening meddelte imidlertid forleden, at Politimyndighederne i New York ikke nægter at skride ind, naar det drejer sig om at holde I.W.W. Agenterne borte fra Skibene, idet en svensk Kaptajn, overfor hvem der var forsøgt Boycott, fordi han ikke vilde gaa ind paa Organisationens Krav, ved Henvendelse til Politiet fik fire Betjente til Hjælp. I et andet Tilfælde, hvor Skibet lossede ved en privat Mole, lykkedes det Kaptajnen at faa Ejeren, der ogsaa var Skibets Befragter, til at sætte Vagt ved Indgangen til Kajen, saaledes at I.W.W.'s Mænd blev holdt borte fra Skibet.

HAMBURGS SKIBSFART I 1923

Aarsberetningen fra Handelskamret i Hamburg for 1923 giver en meget pessimistisk Fremstilling af Begivenhederne i Aarets Løb og giver ikke Udtryk for lysere Forhaabninger for 1924.

I 1923 bragtes Genopbygningsprogrammet, ifølge hvilket de tyske Rederier var forpligtede til paany at tilvejebringe $\frac{1}{4}$ af den Tonnage, der var gaaet tabt, til Afslutning ved Hjælp af den i dette Øjemed af Staten til Raadighed stillede Sum. Schiffbau-Treuhandbank traadte derefter i Likvidation, efter at de forvaltede Rigsmidler var opbrugte. Forholdet var nu det, at en yderligere Udvidelse af Handelsflaaden maatte foretages af Rederierne selv for egen Regning, og dette vil medføre, at Nybygninger i en overskuelig Tid bliver umulige.

I Anledning af den i Udlandet herskende Opiattelse, at de tyske Rederier befinder sig i en Blomstringsperiode, udtaler Beretningen, at Udbyttet har været langt ringere end antaget, idet de tyske Rederier ikke drives for saa lave Omkostninger, som man mener, navnlig fordi Kul udelukkende maa købes i England, ligesom Materialerne maa købes i Udlandet til Guld-værdi. Selv om Hyren synes lav, bærer Rederierne paa den anden Side enorme Byrder, som Skibsfarten i andre Lande ikke kender.

Frugtmarkedet vigende.

I Aarets Løb blev Frugtmarkedet stadig daarlignere, og henimod Slutningen af Aaret maatte en større Del af Tonnagen i de regelmæssige Ruter ligge helt stille. En væsentlig Aarsag til Tilbagegangen finder Beret-

ningen i Jernbanernes Tarifpolitik, som har bevirket, at Gods, der var bestemt til Eksport, i stigende Grad er bleven ført til Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen og ganske særligt til Triest i Stedet for til Hamburg.

Passagerfarten, der ved Aarets Begyndelse var tilfredsstillende, er gaaet betydeligt tilbage, hvilket delvis skyldes Vanskeliggørelsen af Indvandring i visse oversøiske Lande. Beretningen imødegaaer den i Udlandet fremsatte Beskyldning mod de tyske Rederier for at trække Fragterne ned.

De usikre Pengeforhold har paaavirket Forsikringsvæsenet stærkt. Arbejdet i Transportforsikringen betegnes som utilfredsstillende, og skønt Skibsforsikringen ikke har givet Tab, har man dog ikke været i Stand til at styrke de indre Reserver. Søtransport-Forsikringen har bragt overordentlig store Tab.

Høje Kajafgifter.

Den stadige Nedgang i Værdien af Marken førte til en Forhøjelse af Kajafgifterne, og Indførelsen af Afgiftsbetaling i Guld i Forbindelse med Afgiftssatserne i Omladningsvirksomheden medførte en saadan Forhøjelse af alle Omkostninger, at der var Anledning til alvorlig Frygt med Hensyn til Hamburgs Konkurrencedygtighed som Havneplads. Under Handelskamrets Medvirkning blev der tilvejebragt en Nedsættelse af Kajafgifterne og de dermed i Forbindelse staaende Pladsafgifter, men Beretningen udtaler, at fuld Konkurrencedygtighed først kan sikres, naar der indføres en anden Regulering af Arbejdstiden og en Forøgelse af Arbejdsydelsen.

HAVNEAFGIFTERNE I BOULOGNE

Angaaende Havneafgifterne i Boulogne har den franske Præsident udstedt følgende Dekret:

Art. I. De ifølge Dekret af 2. November 1920 gældende midlertidige Havneafgifter i Boulogne-sur-Mer approberes.

Fra Offentliggørelsen af dette Dekret at regne vil Afgifterne i Boulogne til Fordel for denne Bys Handelskammer være:

I. AFGIFTER PAA SKIBE

A. Passagerskibe.

Afgift at anvende paa ethvert fransk eller udenlandsk Skib, der skal laste eller losse eller omlade Varer eller tage Passagerer om Bord eller sætte dem af enten fra Ankerplads i den ydre Havn eller i Inderhavnen, samt paa ethvert Skib anvendt til Passagerfart, og som iøvrigt ikke i Boulogne paa den paagældende Rejse har ind- eller udskibet Varer udover et Kvantum, som anslaaet i Fragttens er mindre end $\frac{1}{10}$ af Skibets Lastedrægtighed, 35 Centimer pr. Ton.

B. Fragtfartøjer.

Afgift at anvende paa ethvert fransk eller udenlandsk Skib, der skal laste, losse eller omlade Varer, indtage eller udskibe Passagerer, hvad enten det sker paa Ankerplads i Yderhavnen eller i Boulognes Inderhavn, paa ethvert Skib, som ikke anvendes til Passagerfart, eller som hvis det tager Passagerer, har ind- eller udskibet i Boulogne under den paagældende Rejse, Varer, hvis Totalmængde anslaaet i Fragtton overstiger $\frac{1}{10}$ af Skibets Lastedrægtighed:

- 1) Naar Skibet ikke gaar i regelmæssig Fart med i det mindste én Afgang fra Boulogne om Maanedens paa bestemt Dato, 2 Francs pr. Ton.
- 2) Naar Skibet gaar i regelmæssig Fart med mindst én Afgang fra Boulogne om Maanedens paa bestemt Dato:
 - a) For hver Ton Lastedrægtighed indtil 1,200 Tons, 2 Francs.
 - b) For hver Ton Lastedrægtighed over 1,200 Tons til 1,500 Tons, 85 Cent.
 - c) For hver Ton Lastedrægtighed over 1,500 Tons til 2,000 Tons, 65 Cent.
 - d) For hver Ton Lastedrægtighed over 2,000 Tons til 2,500 Tons, 50 Cent.
 - e) For hver Ton Lastedrægtighed over 2,500 Tons, 35 Cent.
- 3) Naar Skibe anvendes i regelmæssig Fart med i det mindste én Afgang fra Boulogne om Ugen paa bestemt Dag:
 - a) For hver Ton Lastedrægtighed indtil 1,200 Tons, 1,50 Francs.
 - b) For hver Ton Lastedrægtighed over 1,200 Tons til 1,500 Tons, 85 Cent.
 - c) For hver Ton Lastedrægtighed over 1,500 Tons til 2,000 Tons, 65 Cent.
 - d) For hver Ton Lastedrægtighed over 2,000 Tons til 2,500 Tons, 50 Cent.
 - e) For hver Ton Lastedrægtighed over 2,500 Tons, 35 Cent.

Fritagne for Afgiften under a og b er Skibe tilhørende Staten eller forrettende Tjeneste for den, Skibe, som kun i

Boulogne foretager en Kystfartshandling mellem Boulogne og en anden fransk Havn, Lods- og Bugserbaade, Skibe og Baade, der gaar i Kystfart, driver søgaaende Fiskeri eller Kystfiskeri, Lystfartøjer, Skibe, der er tvunget til at søge Havn, saafremt de ikke i Havnen foretager nogen Handelsoperation.

Ethvert Handelsskib, der anløber Boulogne, hvilken dets Afgangshavn og dets Bestemmelsessted end maatte være, faar nedennævnte Nedsættelser i Afgift (b):

- a) Hvis de ud- eller indskibede Varer, udtrykt i Fragttens, ikke overstiger $\frac{1}{4}$ af Skibets netto Tonnage, 70 pCt. af nævnte Afgift.
- b) Hvis de ud- eller indskibede Varer, udtrykt i Fragttens, overstiger $\frac{1}{4}$ af Skibets netto Tonnage uden at overstige Halvdelen, 60 pCt. af Afgiften.
- c) Hvis de ud- eller indskibede Varer, udtrykt i Fragttens, overstiger $\frac{1}{2}$ af Skibets netto Tonnage uden at audrage mere end $\frac{3}{4}$, 35 pCt. af Afgiften.

C. Fiskefartøjer.

Afgift at anvende paa alle Fiskefartøjer over 5 Tons brutto, der anløber Havnen for at forctage en Handelsoperation, 40 Centimer pr. brutto Ton at betale én Gang hvert Fjerdingaar, første Gang Fartøjet løber ind i Havnen efter 1. Januar, 1. April, 1. Juli og 1. Oktober.

II. PASSAGERAFGIFTER

Afgifter at anvende paa Passagerer, der landsættes eller tages om Bord af søgaaende Skibe, for hver Passager:

- 1) Passagerer, der kommer fra Havne udenfor Europa eller afgaar til saadanne:

Passagerer i Luksuskahyt eller I. Kl.	25 Francs.
—	II. - 10 —
—	III. - 5 —

Emigranter faar en Nedsættelse af Taksten.

Tredie Klasses Passagerer, der ankommer fra europæiske Havne eller afsejler til saadanne betaler en Afgift af 3 Francs.

Der er desuden en Række Nedsættelser for Lystrejsende og Børn.

III. AFGIFT PAA VARER

Afgifter at anvende paa ud- eller indskibede Varer:

- 1) Alle Varer, undtagne de under 2, 3, 4 og 5 nævnte betaler 1 Franc pr. Ton eller Brøkdelen af Ton.
- 2) Alle Varer henhørende under ovennævnte Takst, hvis Totalvægt er under 1,000 kg, betaler 10 Centimer pr. 100 kg eller Fraction deraf.
- 3) Træ og gammelt Papir 60 Centimer pr. Ton eller Fraction deraf.
- 4) Mineralisk Brændsel (Kul og Koks etc.), Cement og Asfalt 30 Centimer pr. Ton eller Fraction deraf.
- 5) Mineralier, Marmor, Skærver, Kaolin, Is og Brændsel indladet til Brug i Fiskefartøjer 10 Centimer pr. Ton eller Fraction deraf.

Afgifterne betales af Modtager eller Afsender, og fritagne for Afgifterne er Varer, der tilhører Staten, Varer til Skibenes eget Forbrug samt Varer, der blot omlades fra et Skib til et andet.

FREM GANG FOR KORNAVLEN I DONAUDALEN

De Omraader i Donaudalen, paa hvilke der dyrkes Korn, er i Færd med at genvinde deres tidligere Stilling. Ganske vist er Produktionen endnu langt mindre end før Krigen, men der er stærk Fremgang baade for Hvede, Byg og Majs. Hele Omraadet, der før Krigen omfattede Østrig, Ungarn, Tsekoslovakiet, Jugoslavien, Bulgarien og Rumænien, havde tidligere en meget betydelig Eksport af Hvede, Rug, Byg, Havre og Majs, men i 1921 var Hvedehøsten 96,000,000 Bushels mindre end Gennemsnitshøsten før Krigen, saaledes at der i 1921 maatte inføres 24,245,000 Bushels Hvede til Donaulandene. Siden da er Produktionen imidlertid vokset stærkt, saaledes at der i 1923 var et Overskud af 38,000,000 Bushels til Eksport, og en yderligere Stigning i Produktionen ventes.

INDSKRÆNKNINGER I DRIFTEN I FINSKE SAVVÆRKER

Tømmerhugsten skal indskrænkes stærkt i den kommende Vinter i Finland, og mange Savværker har allerede standset Driften. Grunden til denne Beslutning er de lave Markedspriser, som ikke kan dække Omkostningerne.

Træforædlingsindustriens Centralforbund anslaar

Formindskelsen i Produktionen næste Sæson til ca. 200,000 Standards.

Priserne ved Statens Tømmerauktioner i Begyndelsen af August ventes at ville blive betydelig lavere end i de foregaaende Aar.

DE NORSKE BRUTTOFRAGTER I 1923

Norges statistiske Bureau har nu offentliggjort Tallene for de af Skibsfarten indtjente Bruttofragter i 1923.

Der er af norske Skibe i udenrigsk Fart indtjent ialt ca. 480.8 Mill. Kroner, eller 18 Mill. Kroner mere end i 1922. Tallene for 1923 er dog kun foreløbige, og de endelige Tal vil vise et lidt gunstigere Billede, saaledes at man antagelig kan regne med en Opgang paa 20 Mill. Kroner. Der er Opgang for baade Damp-, Motor- og Sejlskibe, men Motorskibene og Sejlskibene viser forholdsvis størst Opgang.

Omtrent $\frac{1}{4}$ af Bruttofragten blev i 1923 tjent som Turfragt og $\frac{1}{4}$ som Maanedsfragt.

Den største Bruttofragt falder paa Christiania med 154 Mill. Kroner, hvorefter Bergen følger med 116.6 Mill. Kroner, Tønsberg med 60, Haugesund med 41, Drammen med 17.1, Stavanger med 16.6, Trondhjem med 16.3 og Christianssand med 11.4 Mill. Kroner.

I 1920 var Bruttofragten 1,280 Mill. Kroner.

A A B N I N G A F 3 F R I H A V N E I M E X I C O

I Slutningen af Juli Maaned foretoges den højtidelige Aabning af tre Frihavne i Mexico, nemlig Puerto Mexico paa Atlanterhavskysten og Salina Cruz og Guaymas paa Stillehavskysten. Hver af Havnene har et Areal af henved 50 ha, og Frihavnskommissionen har allerede modtaget en Række Anmodninger om Oplagsplads fra amerikanske Fabrikanter.

Puerto Mexico er i god Stand; Indløbet dannes af en stor Flod, der er saa dyb, at selv store Skibe, der stikker dybt, kan løbe ind og lægge til ved Molen. Varehusene er i daarlig Tilstand, men man er i Færd med at reparere dem.

Salina Cruz er praktisk talt øde for Tiden; en stor amerikansk Muddermaskine er ved at opmudre Indløbet, der for Øjeblikket er næsten fuldkommen utilgængeligt for Skibsfarten. Varehusene er i god Stand og Kraner og andet Materiel ligeledes. Tørdokken, der kan tage Skibe, som stikker indtil 30', er ogsaa i god Stand.

Forestaaende mægtig Udvikling af Tampico.

En af de vigtigste Havne i Mexico er dog Tampico, der nu gaar en endnu større Fremtid i Møde, idet man endelig i Midten af Juli har paabegyndt den længe udsatte Opmudring af Sejlløbet i Panucofloden. Regeringen har under 2. Juli underskrevet en Kontrakt med »United Dredging Company«, Tampico, om Udførelsen af dette Arbejde, der vil bestaa i en Uddybning af det oprindelige Sejlløb fra Barren indtil 500 m paa den anden Side af Tolddodmolen til 10 m ved Ebbe. Undersøgelser, som man har foretaget for nylig, har vist, at Dybden i Midten af Sejlløbet lige nedenfor den nordlige Mole er mindre end 7 m, og bag Molerne er Dybden kun 3-4 m paa Sydsiden og 5-6 m paa Nordsiden, og Undersøgelser forskellige andre Steder viste en Dybde af næppe over 6 m.

Uddybningen af Sejlløbet i Panucofloden og Bortgravningen af Barren vil være af stor Betydning baade for Dampskibsselskaberne, der anløber Havnen, Olie-selskaberne, Handelsfirmaerne, Byen selv og Regeringen. Det er let at forudsige Følgerne, hvis Sejlløbet ikke bliver holdt vedlige og uddybet. Regeringen har en stor Indtægt af Eksportafgiften paa Olie, og skulde

Forholdene i Havnen vanskeliggøre Olieeksporten, vilde det betyde et stort Tab for Regeringen. Paa den anden Side vil Regeringen drage Fordel af Uddybningen ved, at Skibene da vil være i Stand til at indtage fuld Last, og derigennem forøge de Afgifter, den opkræver, idet Afgifterne opkræves efter Kvantum og Vægt af Ladningen.

Transatlantiske Dampere, der begynde at benytte Tampicos Havn i den Periode, Havnen i Vera Cruz var spærret, vil kunne vedblive at anløbe Tampico, og saaledes give denne Havn en langt større Betydning end den tidligere havde. Dette er af største Betydning for Handelsverdenen og vil bidrage til at forøge Eksporten fra Havnen. Afskibere i det indre af Landet vil kunne sende deres Varer til Tampico og være sikre paa Skibsforbindelse indenfor en rimelig Frist til de ledende Havne i Verden.

Olieselskaberne vil have stor Fordel af et 10 m Sejlløb, da de uomtvisteligt lider store Tab ved at maatte gaa ud med halv Last. Det amerikanske Handelskammer udtaler, at et Skib har mistet saa meget som 16,000 Dollars i Fragt ved at maatte forlade Havnen stikkende 3' mindre, end hvis den var fuldtlastet.

Tampico,

Mexicos kommercielle Hovedstad.

Naar Sejlløbet i Panucofloden er uddybet, behøver Tampico kun en kort Jernbanelinje til Mexico City for at udvikle sig til Mexicos førende Havn. Hvis der kan skaffes Penge til denne Linje, vil Tampico utvivlsomt kunne blive Republikkens kommercielle Hovedstad.

Uddybningsarbejdet, der vil strække sig over 2-3 Aar, udføres af to store amerikanske Muddermaskiner.

Udover de ovennævnte store Arbejder vil der i en nær Fremtid blive underskrevet Kontrakt om en Udbedring og Forlængelse af Molerne ved Indgangen til Tampicos Havn. Omkostningerne i Forbindelse med dette Arbejde anslaaes til 5-10 Millioner Dollars, men fra sagkyndig Side udtales det, at saafremt den nordlige Mole gøres forsvarligt i Stand og forlænges 800 m, er det sandsynligt, at det, naar Uddybningen paa Barren er fuldført, ikke vil være nødvendigt at foretage yderligere Arbejder i de første 12 Aar.

“DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERTNING

Hjemgaaende La Plata er stadig det eneste vigtige Marked, som med Rette kan siges at være fast. De udgaaende Kulrater er imidlertid nu nede i 11/6d., 11/9d., og da Udgifterne baade paa Laste- og Lossepladserne er høje, bliver det et Spørgsmaal, om det i det hele taget kan svare Regning at tage udgaaende Last. Losseprisen for Kul i River Plate og Brazilien holdes stadig i 3/- per ton — eller i danske Penge ca. Kr. 5.20.

Rederne Verden over venter med Utaalmodighed paa at se en lille Lysning.

TRÆLASTMARKEDET

Østersøen er om muligt endnu svagere end i forrige Uge, og de Beretninger om Ekspeditioner o.s.v., som er indløbet fra forskellige Havne, gør det ikke bedre. Havnestriken i Danzig er nu en Kendsgerning, og maa formodes ikke blot at være af forbigaaende Natur. I West Hartlepool laa der forleden 19 Dampere paa Tørn; i Hull er der Congestion i enkelte Dokker, og i London gaar Losningen langsomt. Det er derfor intet Under, at Rederne undgaa saadanne Havne; men Resultatet er bare, at Raterne til andre Havne — specielt franske, belgiske og hollandske — trykkes yderligere.

Af de seneste Slutninger hidsættes: 1,200 stds. Trångsund & Björkö/London 42/6d., 700 stds. Ljusne &

Skutskær/London 42/6d., 600 Hamnholmen & Råfsö/London 42/6d., 600 Trångsund/London 43/9d., 500 Trångsund/Hull, 45/- Hull terms, 1,000 Trångsund & Kotka/Dieppe 38/-, 775 to Wiborg & Kotka/Antwerpen 38/-, 610 Fredrikshamn & Kotka/Antwerpen 38/-, 640 to Björneborg/Dieppedalle 39/9d., 675 Favne Himango/Calais 41/6d., 1,000 Favne Reval/Calais 39/6d., 1,150 stds. Wartsala & Jacobstad/Le Havre 40/- Oktober, 1,800 loads Riga/Lowestoft 12/6d., 1,800 loads Danzig/Grangemouth 12/9., 1,250 loads Hungerburg/Grangemouth 14/-.

Props Haparanda/E.C.C.P. noteres i 45/-, 46/- for store Baade, Uleåborg/Cardiff 50/-, Newfoundland props er nede i 35/- f.i.o. for 2,000 Favne Baade, 37/6d., 40/- mindre. Archangel/Kings Lynn 700 stds. sluttet 64/-.

KUL, KOKS ETC.

Befragterne har stadig ingen som helst Vanskelighed ved at faa den Tonnage, de behøver. De allerfleste Laster paa 3/2,000 Tons bliver sluttet med det samme, og Raterne faar ikke en Gang Tid til at rette sig. Der rapporteres en Del store Salg af Kul og Koks for Afskibning i de nærmeste Maaneder, og det skulde være mærkeligt, om den længe ventede Opgang nu ikke skulde komme. De sidste Slutninger fra Østkysten er gjort til forrige Uges Fragter. En 1,400 Tons Koksbaad London/København til Kr. 10.00 og 1,100 Llanelly/ Kø-

benhavn, Kul, 7/3d., medens Koksraten fra Mersey til København er gaaet ned fra 8/- 7/9d. til 7/6d. De svenske Fragter ligger paa samme lave Niveau.

MIDDELHAVET ETC.

Wales/Øerne er kommet ned i 8/10½d. og 8/6d. for 4/5,000 Tons Baade, medens 2/3,000 Tons Baade stadig kan faa 9/-, og Gibraltar er gjort til 7/9d. mod 8/- sidst. Det er mærkeligt, at de udgaaende Kulrater ikke kommer op, specielt da de hjemgaaende Tilbud er alt andet end fristende. Wales/Huelva 8/6d., kombineret med Huelva/Malmö 10/9d. eller Huelva/Königsberg 9/- fri Losning kan til Nød dække Udgifterne for en 3,000 Tons Baad. Til Østen slutes 5,000 Tons Baade til 14/6d. Bombay, 14/- Colombo. Raterne fra Østkysten og Scotland er uforandrede, og Korn- og Oliiekagelasterne fra Sortehavet ligesaa. Espartolasterne fra Nord-Afrika/Glasgow-Granton er i ca. 20/6d. for September. Frugt Spanien/U.K. 23/- per 100 Fod, 80,000 Kubikfod.

NORD-AMERIKA, GULFEN, CANADA

Om disse Markeder er der desværre intet godt at sige, endnu. Kul Wales/Quebec-Montreal stadig 7/6d., 1,000 fri. En 2,400 Tons Baad har akcepteret clay Fovey/Montreal 15/- for 2,000 Tons.

Gulfen og Montreal har i Forhold til de sidste 2/3 Uger taget ret mange Baade; 14½, 15 cents, Gulf/Antwerpen-Rotterdam, 16½ cents, Montreal/Vest Italien, 2/10½ Montreal/U.K., og Cuba/U.K. 20/6d. To Baade er sluttet Gulfen/Murmansk 11½ og 12½ cents per Kubikfod.

Northern Range/Rio \$3.15, Santos \$3.50. North Pacific/U.K.-Cont. 30/-, Delagoa Bay 32/6d., 35/-. Gulfen/Monte Video-Buenos Aires pitchpine, 148/9d. Septbr./Oktbr.

SYD-AMERIKA

Som nævnt er de udgaaende Kulrater elendige, og

det er en fattig Trøst, at det hjemgaaende Marked er fastere; og hvis der ikke kan slutes hjemgaaende samtidig med udgaaende er Risikoen for at komme ind i et faldende Marked overvejende stor. Da Rederne saavidt muligt undgaar Rio-Santos, bliver Tilgangen af Baade til La Plate saa meget større. Danske Befragtere har forgæves søgt Tonnage for Cement til Santos, Option Rio til 17/-, 18/-.

Kornbefragtningen til U.K.-Cont. har ikke undergaaet væsentlige Forandringer; men Efterspørgselen er stadig god til omkring 25/- Basis Up River, eller Bahia Blanca Aug./Sept. En dansk 5,500 Tons Baad er taget til 29/- Up River/3 Havne Bergen-Stockholm-Danmark, prompt. Naar Kornpriserne kommer ned, vil det danske Marked sikkert kunne anvende en pæn lille Flaade. Chile/U.K.-Cont. Novbr. 29/- Salpeter, New York \$5.25.

ØSTEN

Vladivostok/Dalny-U.K. 28/9d., Skandinavien 30/- og Vladivostok/Hull eller Liverpool 30/- Novbr., Makatea/Danmark-Sverige 6/7,000 Tons Fosfat 32/- Septbr. og Novbr.

Vest Australien/U.K.-Cont. 36/3d. Decbr./Januar, Syd Australien 37/6d. Rangoon/Cuba, 8,000 Tons Ris 33/9d. Basis 6 Lossehavne.

TIME CHARTER

Dette Marked er en vigtig Rettesnor, da Spekulanterne plejer at have en god Næse. Endnu er der kun en Ordre nu og da, antagelig for Regning af Ruteselskaber eller for at udtage Spekulationslaster.

SEJLSKIBE

Fredriksstad/Durban 5/600 stds. 72/6d., 75/-, Delagoa Bay 75/-, Göteborg/Adelaide 7/800 stds. 72/6d., Danzig/Buenos Aires 4/600 stds. 75/-.

København, den 12. August 1924.

VISERING AF SUNDHEDSPAS TIL HAVNE I SYRIEN OG LIBANON

Da Anvendelsen af Bestemmelserne i Art. 15 og 16 i Dekret Nr. 1241 af 11. Februar 1922 har givet Anledning til Vanskeligheder, der synes at skyldes Forskel i Opfattelsen af disse Artikler, gentages herved de Regler, der skal anvendes i syriske Havne under fransk Mandat ved Konsulaternes Visering af Sundhedspas.

A. Skibe, der ankommer til en af disse Havne.

1. KATEGORI

Skibe, hvis sidste Anløbshavn er en udenlandsk Havn.

Sundhedspasset skal viseres af den franske Konsul i denne sidste Havn, og der kræves ikke fransk Visum fra de tidligere Anløbshavne.

2. KATEGORI

Skibe, hvis sidste Anløbshavn er en fransk Havn eller en Havn under fransk Mandat.

Sundhedspasset skal ikke viseres af de franske Myndigheder i disse Havne. Eksempler:

Et Skib, der kommer fra Alexandria-Jaffa-Haiffa-Beirut-Tripolis-Alexandrette præsenterer i Beirut et Pas viseret af den franske Konsul i Haiffa.

Et Skib, der kommer fra Marseille-Algier-Tripolis har ikke noget Konsulatsvisum paa sit Sundhedspas.

Et Sejlskib, der kommer fra Larnaka-Latakia-Beirut præsenterer i Latakia kun et Sundhedspas viseret af den franske Konsul i Larnaka.

B. Skibe, der kommer fra en syrisk Havn under fransk Mandat.

Alle Skibe maa af Sanitetshensyn hos Konsulatsmyndighederne af samme Nation som den Havn, hvortil de afgaar, opfylde alle de Formaliteter, der kræves af Myndighederne paa Bestemmelsesstedet. Eksempel:

Et Skib, der afgaar fra Beirut til Haiffa maa før Afgangen fra Beirut opfylde alle de Formaliteter, der kræves af de britiske Sanitetsmyndigheder for Adgang til Havnen i Haiffa.

Et Skib, der afgaar fra Alexandrette til Marseille maa i

Alexandrette opfylde alle de Formaliteter, som de franske Sanitetsmyndigheder kræver for Adgang til Marseilles Havn.

Opfyldelsen af disse Formaliteter vedrører kun Kaptajnens Ansvar overfor Karantænemyndighederne i Ankomsthavnen. Det tilkommer dem at foretage de fornødne Undersøgelser og i Tilfælde af Unladelser at foretage de foreskrevne Forholdsregler.

De franske Myndigheder i Syrien og Libanon skal altsaa kun skride ind i Tilfælde af Forsyndelser mod Bestemmelserne konstateret af Sanitetspersonalet ved Ankomsten for at indkassere de Afgifter, der skal betales som Følge af, at Passet ikke er blevet viseret.

Hvad de Skibe angaar, der afgaar fra Havnen, indskrænker Myndighedernes Rolle sig til at udstede Visa, som Kaptajnerne forlanger, idet disse er de eneste Dommere med Hensyn til Naturen af de Formaliteter, der skal opfyldes for at give dem Adgang for deres Skibe til Havnene i de Stater, hvortil de har til Hensigt at begive sig.

Bestemmelserne i denne Note refererer udelukkende til Visering af Sundhedspas og omfatter ikke Konsulaternes Virksomhed ved Ekspeditionen af Skibene.

DEN FØRSTE ELEKTRISKE DIESEL-BUGSERBAAD

Den første elektriske Diesel-Bugserbaad, der nogensinde er bygget, er nylig bleven fuldført af Pennsylvania Jernbaneselskabet, og der foretages for Tiden Prøveture med den i Hudsonfloden og paa New York-Bugten. Skroget, der er af Staal, er bygget paa Staten Island Skibsværft.

Skibet er forsynet med to Motorer, der bruger Diesel-Olie, og som hver driver en Westinghouse Generator, der afgiver den elektriske Strøm, som derefter benyttes af en 575 S.H.P. Westinghouse Motor, der er i Stand til at give Skruen 125 Omdrejninger i Minuttet.

Baaden adskiller sig fra alle andre ikke alene ved, at den drives ved Electricitet, men ogsaa ved, at den, der styrer, direkte kontrollerer Drivkraften saavel som Roret.

RENE KONNOSSEMENTER MOD SKADESLØSBREVE

Den kendte svenske Ekspert paa Søforsikrings-Området, Formanden for Internationaler Versicherungs Verband, Direktør *Axel Rinmann*, har under Overskriften »Rene Konnossementer mod Skadesløsbreve« i *Mitteilungen für Internationaler Versicherungs Verband* skrevet en Artikel, som blev gengivet af *Fairplay*, og hvori han udtaler sin Tilfredshed med den Holdning, den i Juni Maaned i London afholdte internationale Skibsfartskonference har indtaget overfor Spørgsmaalet om »Rene Konnossementer mod Skadesløsbreve«, idet Konferencen vedtog 3 Resolutioner gaaende ud paa 1), at Rederne og deres Agenter hele Verden over bestemt skulde modsætte sig, at Skibsførerne blev tvunget til at underskrive Konnossementer med en utilstrækkelig Beskrivelse af Ladningens Mængde og Tilstand, naar Ladningen ikke er i Overensstemmelse med Konnossementet, der er udstedt af Afskiberen, eller at tillade Skibsførere eller Agenter at underskrive saadanne Konnossementer mod Skadesløsbrev fra Afskiberen, 2) at det efter Konferencens Mening, hvis der var et *bona fide* Spørgsmaal angaaende Ladningens Tilstand eller Kvantum, skulde bemærkes paa Konnossementet og 3) at Konferencens Delegerede, hver i sit Land, og dens Sekretærer internationalt skulde træffe Foranstaltninger, der sikrede aktiv Støtte for Handels-, Bank- og Forsikringsinteresserne.

Direktør Rinmann udtaler, at dette fra Assurandørernes Synspunkt ser meget tilfredsstillende ud, og mener, at en bestemt formuleret Skrivelse fra Rederne til deres Agenter og Skibsførere vilde være tilstrækkelig til at bringe Orden til Vej i Løbet af kort Tid.

Rinmann imødegaas.

En Reder kommenterer i *Fairplay* Direktør Rinmanns Artikel og imødegaar dennes Udtalelse om, at Spørgsmaalet let vil kunne ordnes af Rederne. Hvad angaar ubestrideligt bedrageriske Forsøg, udtaler »Rederen«, er Direktør Rinmanns Standpunkt utvivlsomt

rigtigt, men Vanskelighederne viser sig, naar det drejer sig om en *bona fide* Overensstemmelse og ikke nogen bedragerisk Hensigt eller Fremgangsmaade, og disse Vanskeligheder viser sig ved mange forskellige Slags Varer i højere eller ringere Grad, men de er *bona fide* og viser sig Gang paa Gang. En Ting vil Rederne i hvert Fald antagelig ikke gøre, og det er, at lægge Baand paa deres Skibsofficerer med Hensyn til Udstedelse af Kvittering for, at Varerne er i tilsyneladende god Tilstand, naar dette er en Kendsgerning, og Problemet bliver derfor, at Købmænd og Banker ordner sig med Hensyn til, hvorledes de vil drive deres Forretninger i Overensstemmelse med Kendsgerningerne.

Direktør Rinmann svarer.

Direktør Rinmann har tilstillet *Fairplay* et Svar paa de ovenanførte Bemærkninger af »Reder« og udtaler heri, at »Reder« synes at overse, at alt, hvad Rinmann har fremført, er baseret paa de af Rederne vedtagne 3 Resolutioner paa Konferencen i London, og mener, at »Reder«, hvis han vil læse disse, vil faa en anden Opfattelse af Rinmanns beskedne Bidrag til Diskussionen.

Direktør Rinmann er klar over, at der er Tilfælde, i hvilke der ikke tilsigtes Bedrageri, og at Assurandører ogsaa i adskillige Tilfælde har tjent ved den omtalte Fremgangsmaade, men trods alt mener han dog, at London-Konferencen har handlet rigtigt i at underkaste Spørgsmaalet den moralske Undersøgelse, som resulterede i de tre Resolutioner.

En international Forstaaelse mellem Assurandørerne vilde utvivlsomt have givet dem en Stilling, der var stærk nok til at sætte dem i Stand til at tvinge saavel Redere som Købmænd til at afholde sig fra at benytte en Fremgangsmaade, som de nu gennem deres egne Repræsentanter er blevet anmodet om bestemt at modsætte sig. Den enkelte Assurandør kan kun gøre meget lidt til Fremme af Sagen.

THE HAGUE RULES

»The Baltic and White Sea Conference« har fra »The Liverpool Steamship Owners' Association« modtaget følgende Henvendelse:

The Liverpool Steamship Owners' Association holdt den 29. Juli et Møde, paa hvilket man overvejede Spørgsmaalet om den Dato, der var fastsat for Ikrafttrædelsen af Loven om Transport af Varer til Søs. Det er foreslaaet Handelsministeriet, at Loven skal træde i Kraft den 1. Januar 1925, hvilket Liverpool Rederforbund giver sin Tilstutning.

Efter Rederforbundets Mening er det imidlertid af Betydning at sætte Lovens Bestemmelser i Kraft saa hurtigt som muligt uden at afvente Datoens Fastsættelse. Grundene hertil er følgende: 1) Lovens Bestemmelser er i Hovedsagen mere favorable end Haag-Bestemmelserne af 1921, hvad angaar Lovens Afdelinger 2 og 5. 2) Da engelske Redere paa et tidligt Tidspunkt kommer under Loven, er det i deres Interesse at faa andre Lande og de engelske Dominions til at vedtage Loven saa snart som muligt, og efter Rederforbundets Mening vil det hjælpe, navnlig i de Forenede Stater og de britiske Dominions, hvis Selskaberne har bragt Lovens Bestemmelser til Anvendelse uden at afvente den fastsatte Dato.

Rederforbundet har paalagt mig at henvende mig til Dem og anmode om, at ovenstaaende maatte blive taget under Overvejelse af The Baltic and White Sea Conference.

Selvfølgelig vil den nøjagtige Affattelse kræve nogen Overvejelse, fordi selve Loven ikke træder i Kraft før

den fastsatte Dato, og Loven ikke vil gælde for indgaaende Ladninger, skønt dens Bestemmelser ved Overenskomst kan indsættes i Konnossementet, undtagen i de Lande, der arbejder efter Harter-Lovens Principper.

TAL SAGTE

Et Blad i Hamburg meddeler paa en stærkt fremtrædende Maade, at det tyske Flag i Trafikken paa Amerika paa en Række nærmere angivne Ruter har overfløjet alle andre udenlandske Flag. Meddelelsen skal iflg. *Hansa* støtte sig paa Indberetninger fra den amerikanske Konsul i La Guayra og trænger altsaa til Bekræftelse, da det meget vel er muligt, at den amerikanske Konsul ved Udbredelsen af saadanne Meddelelser arbejder for de Kredse i Amerika, der kæmper for Statsstøtte til Skibsfarten.

Gaar man imidlertid ud fra, at den amerikanske Embedsmands Meddelelse er korrekt, er det da ønskeligt, at vi paa en reklæmemæssig Maade bringer Meddelelsen videre? Har vi glemt en ikke fjern Fortids Lære? Er vi allerede nu ikke længere klar over, at vi ved vor anmassende Fremhæven af vort Held i Verdensomsætningen paadrog os andre Nationers Misundelse og Uvilje? Og at saadanne Stemninger gjorde Englands Arbejde paa en Indkredsningsspolitik overfor Tyskland lettere. Intet, ikke et Ord maa vi offentliggøre, hvis vi virkelig en Gang skulde faa Lejlighed til at konstatere, at vi havde været heldige i Konkurrencen med de fremmede Flag, udtaler Bladet.

HAVNEAFGIFTERNE I SVENSK E HAVNE

Det svenske Kommerskollegium er for Tiden beskæftiget med at indsamle Materiale til en Undersøgelse af, hvorvidt de nu i de forskellige svenske Havne gældende Havneafgifter kan siges at være tidsvarende, og hvorvidt det maatte være nødvendigt at skride til en gennemgaaende Revision af Forordningerne af 31. December 1907 angaaende Takster for Havneafgifter og Takster for Lastepladser.

Den direkte Anledning til ovennævnte Skridt er et af Bestyrelsen for »Sveriges Allmänna Sjöfartsförning« til Regeringen indsendt motiveret Andragende, hvori det henstilles:

at der snarest muligt og i størst mulig Udstrækning tilvejebringes en Nedsættelse af Havne- og Lastepladsafgifterne til det Niveau, der forelaa før Krigs- og Krisetiden, at samtlige i Forbindelse med disse Afgifter staaende Sager

overføres til Handelsministeriet, hvor de efter deres Natur ogsaa synes at henhøre, at der bl. a. ved Fastsættelsen af Formularerne for Havne-regnskaberne skabes Mulighed for en skærpet Kontrol med Anvendelsen af Havnens Midler, at der foranstaltes en Undersøgelse med Hensyn til, hvorvidt Staten rettelig bør yde sin Medvirkning til Lastepladsafgiftens Bibeholdelse eller til dens fuldstændige eller delvise Ophævelse, at den nu forekommende Urimelighed, at et Skib, der anløber Lasteplads indenfor visse Havneomraader, rammes af dobbelte Afgifter, undgaas, at Grundlaget for Vurderingen af lastede, respektive lossede Varer i Forhold til vedkommende Skibs Registertonnage bringes i Overensstemmelse med de nu almindelig anvendte Skibes Bygningskonstruktion, og at de i Trafiken interesserede Parter paa en mere effektiv Maade end hidtil kan komme til at medvirke ved de forskellige Takstsagers Undersøgelse og Taksternes Fastsættelse.

PROTEST MOD BJERGELØNNEN TIL "ISBJØRN"

Anledning af den Bjergeløn paa 60,000 Kr., som det danske Handelsministerium ved Dom fik tilkendt fra Rederiet for den tyske Damper »Capella« for Tjeneste ydet af den danske Statsisbryder »Isbjørn«, minder det kendte tyske Tidsskrift *Hansa* om de Tilfælde afvigte Vinter, i hvilke tyske Krigsskibe reddede udenlandske Skibe ud af Farerne i Isen. Herved paa-trænger sig, udtaler Bladet, Spørgsmaalet om, og hvor højt — udtrykt i Mark og Pfennig — den tyske Marine har ladet sig betale for de overordentlige Tjenester, den har ydet udenlandske Skibe. Paa en i den Anledning til de officielle Myndigheder rettet Forespørgsel har Bladet modtaget følgende Svar:

»Paa Deres Forspørgsel angaaende Krigsskibenes Assistance under Isperioden og Erstatningsspørgsmaalet meddeles: Krydseren »Medusa« og Slagskibet »Braunschweig« har i Febr.-Marts 1924 hjulpet ca. 50 Dampere ud af Isen til aabent Vand eller i Havn og delvis bugseret dem. Blandt disse Dampere var der 2 hollandske, 3 danske, 2 norske, 1 estnisk, 6 svenske og 2 engelske.

Bjergeløn eller Erstatning for de hafte Udgifter er i intet Tilfælde blevet forlangt hverken af tyske eller af fremmede Skibe, skønt flere af Skibene havde lidt Havari og var i Havsnød.«

DAARLIGE FORHOLD PAA RUSSISKE HANDELSSKIBE

Som bekendt arbejder Russerne paa at skabe sig en rationelt arbejdende Handelsflaade paany, men tilsyneladende har de ikke uddannet Personale til Raadighed, hvilket tydeligt fremgaar af den Mængde Klager, som fremkommer fra Afskibere og Modtagere af Varer, transportererede paa russiske Skibe.

Indladning af Gods i russiske Skibe sker ikke sjældent ved Hjælp af Folk uden nogensomhelst Fag- eller Sagskundskab og giver derfor ved Losningen Anledning til store Beskadigelser. Det har f. Eks. i adskillige Tilfælde været umuligt at losse en Del af Ladningen, saaledes at det har været nødvendigt at tage den med til en anden Havn. At tunge Varer indlades ovenpaa lette Varer er ikke usædvanligt, og trods mange Klager er disse Ulemper ikke blevet afhjulpet. Kommissariatet for Udenrigshandelen er imidlertid nu skredet ind mod disse Skibe og har givet Handelsdelegationerne Ordre til at faa gjort Ende paa disse Tilstande.

DEN NYE HAVN I PETROGRAD

Rusland er selvfølgelig stærkt interesseret i Konkurrencen mellem de baltiske Handelsflaader og Havne. Den Modernisering af Petrograds Havn, der har fundet Sted i de sidste to Aar, er nu fuldendt, og der kan atter finde Losning og Ladning Sted ved samtlige Kajer. Til Importen er der 3 Kajer til Raadighed med Plads til henved 30 Dampere. To af disse Kajer benyttes ogsaa for Eksporten af Stykgods (ca. 20 Dampere), og desuden er der en særlig Eksportkaj med 3 Elevatorer (12-15 Dampere). Til den store Tømmereksport benyttes næsten udelukkende Barotchny-Havnen, i hvilken 25-30 Dampere samtidig kan laste Tømmer ved Hjælp af Lægtene. Kulimporten søger man at besørge i en speciel Kulhavn, i hvilken 7-8

Dampere samtidig kan losses ved Hjælp af elektriske Kraner, men desuden kan 10-12 Dampere losse i Lægtene i selve Havnen. Der er ogsaa en særlig Havn for Naftaeksporten, i hvilken 2-3 Dampere kan tage Ladning ind samtidig.

Ganske vist kan kun 25 pCt. af Trafiken paa Havnen besørge af Statens baltiske Flaade, der i Øjeblikket bestaar af 23 søgaaende Dampere paa ialt 73,000 Tons, 5 Bugserbaade, 3 Sejlskibe og 7 Kuttere. For Rutefarten paa Hamburg er der bestemt 3 Dampere, og to med Køleanlæg forsynede Dampere er bestemt til Udførsel af ca. 50,000 Tons Smør og Æg til London, og disse Dampere skal paa Tilbagevejen anløbe Hamburg og Stettin for at komplettere deres Ladning. Da Statens balliske Handelsflaade ikke er stor nok, maa de store Eksportører i Petrograd, bag hvem Sovjetregeringen staar, i en vis Udstrækning fragte udenlandsk Tonnage.

HANGØ FRIHAVN

A/S Hangø Frihavn har erklæret sig villig til at lade den finske Stat overtage Selskabets Frihavnsanlæg for et Beløb af 14 Millioner Fmk.

Frihavnen er lige fra Begyndelsen bleven betragtet som mislykket paa Grund af de vanskelige Naturforhold. En planlagt og nødvendig Bølgebryder vil koste 30 Millioner Fmk., og en fuldstændig Udbygning af Havnen vil koste 200 Millioner Fmk.

I en Omtale af Havnen udtaler Bladet *Hangø*, at Besejlingen af Frihavnen allerede i Vinter viste sig vanskelig, og at den nu, da den er isfri, er næsten umulig. Naar Vinden er østlig, tør Damperne ikke tage Risikoen ved at gaa alene ud, da Faren for at løbe paa Grund paa Vestsiden af Molen er overhængende. Der-til kommer yderligere, at det synes, som om det opmudrede Omraade atter er ved at fyldes som Følge af den stærke Strøm.

DANZIGS HANDELSFLAADE PR. 1. APRIL

Den samlede Tonnage for Danzig Handelsflaade androg pr. 1 April 95,674 Br. Reg.-Tons, hvoraf 82,978 Tons hører til Kategorien Skruedampere, medens Motorskibe er opført med en Tonnage af 9,932 Tons.

Iøvrigt fordeler Tonnagen sig paa følgende Rederier:

	Br. Reg. Tons
Reederei Sieg & Co.	2,517
Bohnke & Sieg	6,169
Danziger Reederei A/G	3,267
Hamburg-Danzig Linie, G. m. b. H.	2,842

	Br. Reg. Tons
Balt.-Amerikanische Petrol Imp., G. m. b. H.	36,837
F. G. Reinhold	12,059
Artus, Danziger Reederei & Hdls. A/G	26,997
Weischsel, Danziger Dampfschiffart & Secbad A/G	1,031
Balt. & Weissmeer Hdls. & Schiffart Gesellschaft m. b. H.	3,050
Wilh. Seeger	68
F. Schichau	374
Hieronimus, Schiffartgesellschaft m. b. H.	459

S T O R T O G S M A A T

Nedsættelse af Afgifter i Lissabon.

Latsnings- og Losningsafgifterne i Lissabon er for de forskellige Sorter af Varer nedsat med fra 3 d. til 1 sh. pr. Ton.

Klareringsafgifterne for Dampere, der lossere Kul eller laster Kork, Salt eller Mineralier er nedsat med 1.0.0. sterl. og for Stykgodsampere med 3.3.0. sterl., saaledes at en 2,000 Tons Baad, der tidligere betalte henholdsvis 11.11.0. sterl. og 19.19.0. sterl., nu betaler 10.10.0. sterl. og 16.16.0. sterl.

To Fiskere overfaldet paa Søen.

To tyske Fiskere, der har været i Rødbyhavn, har fortalt Loll.-Falst. Flkt. følgende uhyggelige Hændelse, som de har været ude for en Nat, da de laa et Stykke uden for Femern.

Om Natten vaagnede Fiskerne, der laa i deres Lukaf og sov, ved, at de syntes Baaden sejlede. Klokken var da to om Morgenen. Da de stak Hovedet op af Lukafet, blev de modtaget med Revolverskud. Den ene fik et Skud i Skulderen og et i Armen. Den anden Fisker fik ligeledes et Skud i Skulderen.

Det lykkedes nu Fiskerne at faa fat i en af Angribernes Haandled med det Resultat, at et Skud gik af og ramte Angriberen i Panden, hvorefter de overmandede ham og kastede ham over Bord.

Han svømmede hen til en Pram, der var fortojet til Baaden, kappede Trossen over og gik i Drift med Prammen.

Den anden ombordværende Røver greb imidlertid Ror-pinden og gik løs paa Fiskerne med denne.

Men nu var Fiskerne to mod en, saa de fik ret hurtigt Overtaget, og Kursen sættes mod Burg paa Femern. Her afleverede Fiskerne ham til Politiet og afgav Beretning.

Den anholdte var en ganske ung Mand, ca. 18 Aar.

Den anden Røver var med Prammen drevet øst paa. Ved 8-Tiden om Morgenen fandt man ham helt udmattet af Blodtab, da Skudsåret i Panden havde blødt stærkt.

For Retten forklarede han, at det havde været Hensigten at dræbe de to Fiskere, naar de var kommet ud i rum Sø, og kaste dem over Bord. Derefter vilde han være sejlet til Norge for at sælge Baaden.

Naar Fiskerne var dræbt og kastet over Bord, mente han, det vilde blive vanskeligt at opdage Forbrydelsen.

Det var ligeledes hans Hensigt at dræbe sin Kammerat, forinden han gik i Havn, saa han ikke behøvede at dele Salgssummen med nogen.

"Thor" bliver ophugget.

I de sidste Dage har der været ført en Række Forhandlinger mellem det Sønderborg-Rederi, der ejer »Thor«, og Skibets Assurandører, idet Rederiet, der havde Damperen bogført for ca. 80,000 Kr., medens den kun var assureret for 40,000 Kr., ønskede den repareret for at kunne tage den i Brug igen. Dette Ønske har imidlertid ikke kunnet opfyldes. Skibet er for medtaget. Det bliver i den nærmeste Fremtid stillet til offentlig Auktion. Det menes at kunne indbringe ca. 20,000 Kr.

Svenske Passagerbaade i Fart paa Sydamerika.

Det svenske Rederi »Nordstjernan« har til sin Sydamerikalinie hos »Göta Verket« bestilt to kombinerede Passager- og Laste-Motorskibe. Skibene, som bliver paa 7100 Tons med 3400 ind. H.K., der kan give dem en Fart af 12 Knob, faar Plads til ca. 60 Passagerer.

Dansk Skibsfører belønnet.

Kaptajn Hans Poulsen, Fører af Damperen »City of Los Angeles«, der gaar i Fart mellem Los Angeles og Honolulu og ejes af »Los Angeles Dampskibsselskab«, fik nylig af Formanden for Handelskamret i Los Angeles William Lacy overrakt et Guldur som Belønning for den udmærkede Maade, hvorpaa han havde ført sit Skib paa en Rejse, som Handelskamrets Medlemmer havde foretaget med Skibet til Honolulu.

Var Branden paa "Bergensfjord" paasat?

»Bergensfjord« er nu gaet til Reparation paa Nylands Værft. Reparationen vil vare ca. 6 Uger.

Efter hvad Norges Handels- og Sjøfartstidende oplyser, er der indledet udenretlig Undersøgelse angaaende Brandens Opstaaen. — Saa vidt vi forstaaer, skriver Bladet, fremkommer Anmodningen som en Følge af, at Rygterne sætter de strejkende Havnearbejdere under den sidste Konflikt i Forbindelse med Branden.

Prøvetur.

Den officielle Prøvetur med Københavns Flydedok Nr. 161, s.s. »Astrid«, bygget for Regning Dampskibs- Aktieselskabet »Myren«, København, afholdtes Fredag i Sundet.

Skibet er bygget til Bureau Veritas' højeste Klasse og har følgende Hoveddimensioner:

Længde mellem Perpendikulærerne.....	260'—0"
Bredde paa Spant	39'—9"
Dybde paa Spant	19'—8"

og det er forsynet med en 800 I.H.K. Triple Expansion Dampmaskine med Wilh. Schmidt's Overheder.

Prøveturen forløb tilfredsstillende.

Stabelafløbning.

Ved A/S Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri sættes Lørdag den 9. August en Passager- og Lastdieselmotorbaad til Del Forenede Dampskibs-Selskabs København-Odense Rute i Vandet. Skibet fik Navnet »Odense«.

Det er bygget helt af Staal til British Lloyds højeste Klasse, og dets Dimensioner er følgende: 180' langt, 31' bredt og 13'—6" dybt. Maskineriet, bestaaende af 1 Stk. 6-Cylinder Hoveddieselmotor af Burmeister & Wains Type, samt Hjælpeomotor m. m. leveres af A/S Høleby Dieselmotorfabrik. Paa den ledige Bedding lægges Kølen til en Fragtdamper til Dampskibsselskabet »Heimdals« i København.

Brand om Bord.

Dampskibet »Assistent« af Stavanger er ankommet til Hjemstedet fra Hamburg for at reparere en Brandskade, som Skibet for kort Tid siden fik under en Rejse fra Skotland til Hamburg med en Ladning fersk Sild. Branden opstod i en Petroleumstank i Maskinrummet som Følge af Uforsigtighed fra en af Maskinbesætningens Side. Det lykkedes efter store Anstrængelser at slukke Branden. Skaden er meget betydelig.

Nyt norsk Dampskibsselskab.

I Sarpsborg er for Tiden et nyt Dampskibsselskab under Dannelse. Selskabet, der faar Navnet »Sarpfoss«, vil faa en Minimumskapital paa 200,000 Kr. Maksimum 400,000 Kr., fordelt paa Aktier à 1,000 Kr. Der er paa Forhaand tegnet 85,000 Kr., og Resten vil blive udbudt til offentlig Tegning. N. K. Witnes bliver korresponderende Reder for det nye Selskab.

Strid om et Skib.

I Kalundborg Havn har i nogen Tid ligget en Galease, »Minister, Dr. Lucius«. Det mærkeligste ved Skuden er dog ikke Navnet, men Ejerforholdet. En Tid lang vidste man faktisk ikke, hvem der ejede Skibet, og der har herom paa Mæglerkontoret i Kalundborg været ført en Række meget langvarige Forhandlinger mellem Rederen, Kapt. Eriksson fra Sverrig og Skibets tyske Fører, Kapt. Breede.

Efter hvad »Kalb. Av.« har faaet oplyst, er Sagens Sammenhæng som følger:

»Ministeren« var blevet kondemneret i Sverrig. Som Følge heraf kunde Eriksson ikke lade Skibet sejle under svensk Flag, men besluttede at lade det sejle under tysk. En Betingelse herfor var imidlertid, at Kaptajnen, som førte Skibet, ejede en Trediepart af det, og der blev derfor udfærdiget pro forma Papirer, som gik ud paa, at Kapt. Breede var Ejer af en Trediepart og havde betalt derfor. Da Skibet saa kom til Kalundborg, var Parterne blevet uenige, idet Rederen vilde fragte Skibet til Sverrig, medens den tyske Kaptajn vilde til Tyskland.

Da begge Parter mente, at Skibet tilhørte dem, blev der af Fogden afsagt den Kendelse, at Skibet tilhørte Kapt. Eriksson, hvorefter hele den tyske Besætning blev sat i Land og hjemsendt.

Skibet bliver foreløbig liggende i Kalundborg, hvor Rederen haaber at faa det solgt.

Søforsikrings-Selskabet "Triton" i Åbo.

Søforsikrings-Selskabet »Triton«, som for nogen Tid siden besluttede at ophøre med Nylægning af Forsikringer og at forlange Aktionærernes Garantiforskrivninger indbetalt til Konsolidering af Selskabets Stilling, har nylig paa en Generalforsamling vedtaget at lade Selskabet erklære konkurs.

Kollision i Helsingør Havn.

D.F.D.s Damper »Ulf« er, da den løb ind i Helsingør Havn forleden af Strømmen ført ned mod Galeasen »Freja« af Marstal, der led nogen Skade ved Kollisionen.

»Freja« var lastet med Splitved, og Skibet var forsikret i Søassuranceforeningen »Æro«. Hvor stor Skade, der er forvoldt, vides endnu ikke.

Nogle Lystbaade, der laa i Havnen, blev ligeledes beskadigede.

Ny Skibsinpektør paa Fyn.

Skibssynsmand Olaf Gudmann Christiani er udnævnt til Skibsinpektør for Fyn (Svendborg) fra 1. September.

Dom i en Kollisionsag.

I December 1922 kolliderede den norske Damper »Asturias«, tilhørende Fearnly & Eger udfor St. Nazaire med en lille fransk Rutebaad, der sank, medens »Asturias« ikke tog nogen Skade. Sørensen i St. Nazaire har nu afsagt Dom i

Sagen og tilpligter ved Dommen hver af Parterne at bære sin egen Skade. En af den norske Damper stillet Garanti paa 1.2 Mill. Frs. blev samtidig frigivet.

SKIBS- PROVIANTERINGS- HANDLERE

København:

J. Andersen & Co., Toldbodvej 7.
Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24.

Esbjerg:

H. P. Nielsen, Strandbygade 18.
Th. Thygesen Kirkegade 7.

Frederikshavn:

P. Saxbergs Eftf., N. Mogensen.

Helsingør:

K. F. Marstrands Eftf.

Randers:

A. L. Nielsen, ogsaa aut. Forhyringskontor.

POSITIONSLISTE PR. 11. AUGUST 1924

MEDDELT AF »DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Nielsen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Aalborg*, Egeholm, afg. København 9.8.
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i København-Aalborg Ruten.
s.s. *Aarhus*, Bloch, i København-Aarhus Ruten.
m.s. *Afrika*, Schmidt, ank. Valencia 10.8.
s.s. *Aggersund*, Petersen, ank. Stockholm 6.8.
s.s. *Agnete Mærsk*, Rasmussen, afg. Casablanca 6.8. t. Aalborg.
s.s. *Aladdin*, Nielsen, afg. Messane 8.8. til Grimsby.
s.s. *Alexandra*, Holst, oplagt i Frederikshavn siden 26.7.
s.s. *Alf*, afg. Nyborg 4.8.
s.s. *Alfa*, afg. St. Louis du Rhone 9.8. til San Carlos.
s.s. *Alfred Hage*, Bjørn Andersen, ank. Wasa 10.8.
s.s. *Algarve*, Sinding, afg. Ceuta 10.8. til Melilla.
s.s. *Allsund*, Nielsen, ank. London 30.7.
s.s. *Amalienborg*, Sørensen, pass. Constantinople 7.8.
s.s. *Angelica Mærsk*, Rask, ank. Leningrad 28.7.
s.s. *Anine*, Risøe, afg. Randers 8.8. til Gefle.
m.s. *Annam*, Rasmussen, afg. Shanghai 8.8. til Tarakon.
s.s. *Anneberg*, Korff, pass. Holtenau 10.8. p. R. t. Brahestad.
s.s. *Arabien*, Harder, ank. Hongkong 5.8.
m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Rio de Janeiro 7.8. via Bahia og Madeira til Danmark.
s.s. *Arkansas*, Snedker, afg. København 5.8. til Cardiff.
s.s. *Arnold Mærsk*, Nielsen, ank. Jakobsnæs 4.8.
m.s. *Asia*, Dahl, pass. Perim 7.8. paa Rejse til Colombo.
s.s. *Atlantehavet*, afg. St. Vincent 29.7. til Buenos Aires.
s.s. *Atlantic*, Lund, ank. Macassa 8.8.
m.s. *Australien*, Møller, afg. Shanghai 9.8. til Hankow.
m.s. *Avance*, Hansen, ank. London 9.8.
s.s. *Ævel*, Magleby, ank. Nantes 4.8.
s.s. *Astrid*, Bjark, afg. København 8.8. til Wiborg.
s.s. *Argentina*, Wenk, afg. Cardiff 29.7. til Syd Amerika.

B

s.s. *Baldur*, Dam, i København-Bogense-Vejle Ruten.
s.s. *Beira*, Kjær, ank. København 5.8., afg. forv. Libau 13.8.
s.s. *Belgien*, Hansen, afg. Kemi 5.8.
s.s. *Bellona*, Thrane, ank. Leith 10.8.
s.s. *Benedikt*, Vicsø, i København-Samsø-Odense Ruten.
s.s. *Bergenhuis*, Andresen, i Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
s.s. *Berlin*, Vinding, ank. Immingham 9.8.
s.s. *Bertha*, J. Jørgensen, afg. Kotka 9.8. til Morlaix.
s.s. *Betty Mærsk*, Thun, afg. Macoris 23.7. til Greenock.
s.s. *Birgit*, Clausen, ank. Norsundet 8.8.
s.s. *Birte*, Christensen, pass. Holtenau 10.8. p. R. t. Uleåborg.
s.s. *Bjarke*, Poulsen, ank. Cardiff 27.7.
s.s. *Bodil*, ank. Memel 9.8.
s.s. *Bogø*, Rasmussen, ank. Leningrad 30.7.
s.s. *Bolivia*, Beldring, afg. Omura 1.8. til Java.
s.s. *Bornholm*, Hansen, ank. Quebec 9.8.
s.s. *Bothal*, Hansen, ank. W. Hartlepool 1.8.
s.s. *Botnia*, Lydersen, i Rutefart København-Leith-Færøerne-Island.
s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, ank. Gøteborg 8.8.
s.s. *Brattingsborg*, Christensen, ank. Caleta Buena 5.8.
s.s. *Bretagne*, Hartmann, ank. Sunderland 10.8.
s.s. *Bretland*, Larsen, ank. Grangemouth 11.8.
s.s. *Britta*, afg. Grimsby 9.8. til Uleåborg.
s.s. *Brynhild*, Christensen, afg. Frederikshavn 9.8. til Rouen.
s.s. *Børglum*, Møllerup, ank. Grangemouth 8.8.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Roholm, i København-Aalborg Ruten.
m.s. *California*, Pedersen, i Dok i København siden 26.7.

s.s. *Carmen*, ank. Rouen 10.8.
s.s. *Charkow*, Petersen, i Libau-Danzig-London-Danmark-Libau Ruten.
m.s. *Chastine Mærsk*, Lundgreen, afg. Baltimore 7.8. til New York.
m.s. *Chile*, Tillisch, ank. Dunkerque 10.8.
s.s. *Chr. I. Kampmann*, Thomsen, ank. London 30.7.
s.s. *Christiansborg*, Lund, pass. Prawle 8.8.
s.s. *Cimbria*, Svan, i København-Randers Ruten.
s.s. *Cito*, B. Jensen, ank. Skogby 8.8. fra Trangund.
s.s. *Clara*, Jacobsen, afg. Wasklot 8.8. til Antwerpen.
s.s. *Copenhagen*, Schrøder, ank. Onega 4.8.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Poulsen, i Dok i Frederiksh. sid. 9.8.
s.s. *Dagmar* (J. Lauritzen), afg. Marseilles 2.7. til Nykøb. F.
s.s. *Danebrog*, Andresen, ank. København 8.8.
s.s. *Danefelt*, Lerche-Jørgensen, ank. Leningrad 6.8.
s.s. *Danefærd*, Grønland, ank. København 9.8.
s.s. *Daneholm*, Petersen, ank. London 7.8.
m.s. *Danekonge*, Petersen, afg. Aalborg 13.7. til Ivigtut.
s.s. *Danelag*, Stage, pass. Methil 29.7. paa Rejse til Grønland.
s.s. *Danemark*, Hausgaard, ank. West Hartlepool 7.8.
s.s. *Danery*, Voss, afg. København 27.7. til Ivigtut.
s.s. *Dania*, Bencke, ank. Christiania 11.8.
s.s. *Dansborg*, Mathiasen, pass. Gibraltar 6.8.
s.s. *Delaware*, afg. Montreal 2.8. til Skandinavien.
s.s. *Diana*, Tramp, ank. København 8.8.
s.s. *Dorrit*, ank. Grao 9.8.
s.s. *Douro*, Jørgensen, i Kbhvn.-Königsberg-Libau Ruten.
s.s. *Drogden*, Hansen, ank. Dunkerque 10.8.
s.s. *Dronning Maud*, Hansen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Dublin*, Krogh, ank. New York 8.8.
s.s. *Danevirke*, Jørgensen, afg. Rio de Janeiro 7.8. til Middlesbrough.

E

s.s. *E. M. Dalgas*, Bloch, afg. Raumo 10.8. til Calais.
s.s. *Ebba*, afg. Hudiksvall 2.8. til Cartagena.
s.s. *Ebro*, Rosenhøj, i Danmark-London Ruten.
s.s. *Egholm*, ank. Cadiz 10.8.
s.s. *Eleonora Mærsk*, Mortensen, ank. Leningrad 6.8.
s.s. *Elie*, Duhn, ank. Trangund 9.8.
s.s. *Elisabeth*, H. M. Petersen, pass. Hirtshals 9.8. p. R. t. Kings Lynn.
s.s. *Ella*, Hansen, i Hamborg-Aalborg Ruten.
s.s. *Ellen*, P. Fischer, afg. Dunston 11.8. til København.
s.s. *Ellensborg*, Andersen, ank. Danzig 4.8.
s.s. *Elsborg*, Palm, ank. Ridham Dock 29.7.
s.s. *Emilie Mærsk*, Andersen, ank. Königsberg 3.8.
s.s. *Emma Mærks*, Mærsk-Møller, ank. Delogoa Bay 30.7.
s.s. *England*, ank. Hartlepool, 2.8.
s.s. *Erik*, Christensen, ank. Randers 9.8.
s.s. *Erik Boye*, Mathiesen, ank. Sunderland 28.7.
s.s. *Erlé*, Arentz, afg. Singapore 9.8. til Bangkok.
s.s. *Esbern Snare*, Dreyer, i Hamborg-Kolding-Vejle Ruten.
s.s. *Esbjerg*, Jensen, Hamborg-Aarhus Ruten.
s.s. *Esther Maria*, Bang, ank. Helsingfors 4.8.
s.s. *Estland*, Sørensen, ank. Seaham 9.8.
s.s. *Estonia*, Christensen, ank. Danzig 11.8.
s.s. *Expres*, Hansen, oplagt i København siden 21. Juli.

F

s.s. *Falken*, Pedersen, i Ruten Kbhvn.-fynske m. fl. Pladser.
m.s. *Falstria*, Sørensen, afg. London 8.8. til Hull.

s.s. *Fanø*, Michelsen, ank. Westhartlepool 8.8., pass. Hanstholm 6.8. paa Rejse til West Hartlepool.
 s.s. *Ficaria*, Rindby, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Fiona*, Petersen, i Kbhvn.-Nakskov og Kbhvn.-Mariagerfjord Ruterne.
 m.s. *Fionia*, Skjoldam, pass. Ushant 9.8. paa Rejse til Colombo via Suez Kanal.
 s.s. *Flora*, Andresen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Florida*, Holm, ank. Buenos Aires 3.8.
 s.s. *Flynderborg*, Lund, ank. København 11.8.
 s.s. *Fredensborg*, Nielsen, ank. Progreso 8.8.
 s.s. *Fredensbro*, Olsen, ank. Hull 30.7.
 s.s. *Fredericia*, ank. København 6.8.
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, ank. København 11.8.
 s.s. *Frederiksborg*, Larsen, ank. Cayes 7.8.
 s.s. *Frejr*, Jensen, opl. i Esbjerg siden 1.7.
 s.s. *Frieda*, Westergaard, afg. Calais 6.8. til Kotka, pass. København 9.8. paa Rejse til Kotka.
 s.s. *Frigga*, Ingemann Andersen, i Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Frode*, Ankersen, afg. København 7.8. til Swansea.
 s.s. *Fylla*, P. Callesen, ank. Kolding 6.8. fra Goole.
 s.s. *Føina*, tidsbefragtet for 6 Maaneder.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, i Rutefart franske Havne-København-Østersøen.
 s.s. *Gautatyr*, Nielsen, afg. Cardiff 9.8. til Ivigtut.
 s.s. *Gerda*, afg. Søderhamn 7.8. til Tarragona.
 s.s. *Geysir*, Olsen, ank. Grimsby 9.8.
 s.s. *Gorm*, Thomsen, afg. Cardiff 29.7. til Montreal.
 s.s. *Grønland*, Kruse, afg. København 8.8.
 s.s. *Grønsund*, Nielsen, afg. Burntisland 9.8.
 s.s. *Guðrun Mærsk*, Nielsen, afg. Tocopilla 6.8. til Cape Town.
 s.s. *Gunver*, afg. Sødertølle 6.8. til Barcelona.

H

s.s. *H. Pontoppidan*, Aggerholm, afg. København 11.8. til Gamla Karleby.
 s.s. *Hadsund*, Hansen, afg. London 9.8.
 s.s. *Halfdan*, Jørgensen, i Rutefart franske Havne-Kbhvn.-Østersøen.
 s.s. *Halland*, Christiansen, ank. London 7.8.
 s.s. *Hammershus*, Hveissel, afg. San Nicolas 5.8.
 s.s. *Hans Broge*, S. M. Christensen, ank. Ghent 8.8. fra Bjørkø.
 s.s. *Hans Mærsk*, Petersen, afg. Archangel 7.8. til Manchester.
 s.s. *Hans Tausen*, Hansen, ank. Drammen 1.8.
 s.s. *Harald*, Christensen, i Rutefart Antwerpen-danske Havne.
 s.s. *Harriet*, ank. Kenitra 9.8.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, i Exportfart mell. Newcastle-Kbhvn.
 s.s. *Helene*, ank. Helsingfors 8.8.
 s.s. *Helga*, ank. Blyth 10.8.
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, afg. New York 8.8. til Kbhvn.
 s.s. *Hengest*, Jensen, i Exportfart-Esbjerg-Parkestone.
 s.s. *Henry Tegner*, A. H. Nielsen, ank. Nakskov 9.8. fra Blyth.
 s.s. *Hermod*, Clausen, ank. Methil 9.8.
 s.s. *Hertha Mærsk*, Møller, ank. Antwerp 22.7.
 s.s. *Hindsholm*, Møller, ank. Liverpool 8.8.
 s.s. *Hjelm*, Falk, i Dok i Helsingør.
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, i Rutefart vesteng. Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Holland*, afg. København 8.8.
 s.s. *Hroar*, Brocks, i København-Hull Ruten.
 s.s. *Hugo*, Thorkelin, ank. Kotka 6.8.
 s.s. *Huida Mærsk*, Schou, ank. København 4.8.

I

s.s. *I. D. S. Adolph*, Krøyer, ank. Blyth 11.8.
 m.s. *Indien*, Jacobsen, ank. Grays Harbour 26.7.
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Honfleur 1.8.
 s.s. *Inge Mærsk*, Hansen, ank. Sarpsborg 2.8.
 s.s. *Inger*, ank. København 3.8.
 s.s. *Irene Maria*, Clausen, ank. København 10.8.
 s.s. *Island*, Frandsen, i Rutefart Kbhvn.-Leith-Island.
 s.s. *Ivar*, Nielsen, afg. Brevik 24.7. til Cuba.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Schønning, i Libau-Danzig-London-Danmark-Libau Ruten.
 s.s. *J. C. la Cour*, Madsen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jakob Mærsk*, Hansen, afg. Aberdeen 9.8. til Blyth.
 s.s. *Jan*, Kurtzhals, ank. Rochefort 3.8.
 m.s. *Java*, Knudsen, afg. Antwerp 10.8. til Colombo via Suez Kanal.
 s.s. *Jelling*, Andersen, pass. Sagres 3.8.
 s.s. *Jenny*, afg. Valencia 6.8. til Liverpool.
 s.s. *Jessie Mærsk*, Høgstedt, afg. Archangel 7.8. til Manchester.
 s.s. *Johanne*, afg. Valencia 9.8. til Gandia.
 s.s. *Jolantha*, Strufve, i Stettin-Kbhvn.-Christiania Ruten.
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, ank. København 5.8.
 s.s. *Josey*, Nielsen, afg. Manzanillo 8.8. til Progreso.
 s.s. *Jungshoved*, Horn, pass. Dover 8.8.
 m.s. *Jutlandia*, Kolls, ank. Nakskov 23.6.
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, afg. Thamshavn 8.8.

K

s.s. *Kai*, Friis, ank. Karlsborg 9.8.
 s.s. *Karen*, N. Th. Brinck, ank. Whitehaven 9.8. fra Birkenhead.

s.s. *Karla*, ank. Watchet 11.8.
 s.s. *Kasan*, Sørensen, i Dok i Frederikshavn siden 8. August.
 s.s. *Katholm*, Petersen, i Rutefart vesteng. Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Kejserinde Dagmar*, H. C. Uldall, ank. Methil 8.8. fra Rouen.
 s.s. *Kentucky*, afg. Themsen 9.8. til Humber Mouth, New Foundland.
 s.s. *Kina*, Nielsen, ank. Dakar 24.7.
 s.s. *Kirsten Mærsk*, Andersen, ank. Middlesbro 3.8.
 s.s. *Kjøbenhavn (D.F.D.S.)*, Christensen, i Kbhvn.-Aarhus Rut.
 s.s. *Kjøbenhavn (Pacific)*, Larsen, ank. Sønderborg 11.8.
 s.s. *Knud*, Clemmensen, ank. Blyth 1.8.
 s.s. *Koldinghus*, Madsen, i Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Possønt, i København-Christiania Ruten.
 s.s. *Kronborg*, Hillebrandt Lund, afg. Genova 8.8.
 s.s. *Kronprins Frederik*, Hylsøe, afg. forv. Leningrad 11.8. til Hull.
 s.s. *Kurland*, Berndsen, ank. London 30.7.
 m.s. *København*, Mortensen, pass. Skag. 22.7. p. R. t. Durban.

L

s.s. *Lars Kruse*, van Deurs, ank. Marseille 7.8.
 s.s. *Laura Mærsk*, Løber, ank. Yxpila 6.8.
 m.s. *Leise Mærsk*, Houmann, ank. Buenos Aires 25.7.
 s.s. *Lexa Mærsk*, Bærentzen, afg. Leningrad 8.8. til Methil.
 s.s. *Lifland*, Haure-Petersen, afg. Archangel 2.8.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, ank. Danzig 4.8.
 s.s. *Lily*, J. H. Poulsen, afg. Bordeaux 9.8. til Oporto.
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutefart Kbhvn.-Limfjordsstation.
 s.s. *Lithuania*, Jørgensen, ank. Halifax 8.8.
 s.s. *London*, Caspersen, ank. København 10.8.
 m.s. *Louisiana*, Hylsted, ank. Vejle 9.8.
 m.s. *Lynetten*, Jensen, afg. Frederiksstad 8.8.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Sepper, i Kbhvn.-Frederikshavn-Christiania Ruten.
 s.s. *Magnus*, Nielsen, i København-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Maine*, ank. Savannah 9.8.
 s.s. *Maj*, V. Holm Nielsen, pass. Helsingør 10.8. p. R. t. Kings Lynn.
 s.s. *Maja*, Christensen, oplagt i Kbhvn. siden 21.7.
 m.s. *Malaya*, Kruse, afg. Singapore 30.7. til Marseilles via Suez Kanal.
 s.s. *Margrethe*, H. Mathiasen, ank. Kotka 10.8. fra København.
 s.s. *Marie*, ank. Almeria 8.8.
 s.s. *Marie Mærsk*, Kristensen, ank. Cardiff 5.8.
 s.s. *Margit*, Jensen, pass. Kbhvn. 10.8. p. R. t. Wiborg.
 s.s. *Martin Carl*, Olsen, ank. Trångsund 11.8.
 s.s. *Martin Goldschmidt*, H. P. Lauritzen, ank. Leningrad 10.8. fra Stettin.
 s.s. *Mary*, Stabell, pass. Brunsbüttel 10.8. p. R. t. Dunkirk.
 s.s. *Maryland*, Pape, afg. Las Palmas 7.8. til Galveston.
 m.s. *Mexico*, Svarrer, pass. Lizard 29.7. p. R. t. Baytown.
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, ank. Immingham 8.8.
 s.s. *Minsk*, Egense, i Dok i Frederikshavn siden 9.7.
 s.s. *Mjølner*, Rasmussen, ank. Reykjavik 5.8.
 s.s. *Moskov*, Jørgensen, i Rutefart Danzig-London med Emigr.
 s.s. *Møen*, Olsen, i Kbhvn.-Stege og Kbhvn.-Nykøbing F. Rut.

N

s.s. *N. F. Høffding*, Klindt, afg. Tyne 8.8. til Gamla Karleby.
 s.s. *Nancy*, afg. Spjutsund 4.8. til Hull.
 s.s. *Natal*, Røder, afg. Tjilcitzjak 30.7. til P. Said (for Ordre).
 s.s. *Nautik*, afg. Valencia 1.8. til London.
 s.s. *Neptun*, afg. Lisbon 1.8. til Libau.
 s.s. *Nerma*, afg. Rouen 11.8. til Blyth.
 s.s. *Nevada*, Fischer, afg. Helsingør 6.8. til Barry.
 s.s. *Nidaros*, Sandborg, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, i Rutefart paa Danzig m. Emigr.
 s.s. *Niobe*, afg. San Carlos 11.8. til Finland.
 s.s. *Nordland*, afg. Holbæk 9.8.
 s.s. *Nordsøen*, afg. Gefle 8.8. til Melilla.
 s.s. *Normandiet*, Haure-Petersen, ank. London 6.8.

O

s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, Danholt, ank. Port Talbot 5.8.
 s.s. *Olga*, Th. Thoft, ank. Bordeaux 4.8. fra Karlholm.
 s.s. *Oluf Bager*, Tvergaard, i Frederiksh.-Gøteborg Ruten.
 s.s. *Oluf Mærsk*, Hansen, afg. Archangel 7.8. til Manchester.
 m.s. *Oregon*, Mühlendorff, ank. Cardiff 4.8.
 s.s. *Orion*, Bendsen, ank. Hamnholmen 11.8.
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, afg. Kbhvn. 7.8. til New York.

P

s.s. *P. Madsen*, Christensen, ank. Grangemouth 9.8.
 s.s. *P. N. Damn*, Bøge, ank. Calais 8.8.
 s.s. *Pacific*, Matthiessen, ank. Amorang 10.8.
 s.s. *Palnatoke*, Skou, ank. Warkworth 6.8.
 m.s. *Panama*, Hjernum, ank. Gøteborg 10.8.
 s.s. *Parana*, Heisterberg, afg. Vancouver 6.8. til Australia.
 s.s. *Paris*, Ovesen, ank. Philadelphia 10.8.
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, afg. Hurum 8.8. til Portland.
 m.s. *Peru*, Larsen, ank. Avonmouth 8.8.
 s.s. *Peter Mærsk* ex. *Haderslev*, Knudsen, ank. Fredericia 2.8.
 s.s. *Polaris*, Holm, ank. Riga 11.8.

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

Set. Anna Plads 28

Tlf.: 1535-5836. Statslf.: 527

AF NYBYGNINGER

*

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

MAX MØLLER A/S

DÆK OG MASKIN STORES

Telefon: Central 7986 12536
Telegr.-Adresse: Powermax**KØBENHAVN K**

NYHAVN 44

K. F. MARSTRANDS EFTFL.

CONSUL P. SVENDSEN

HELSINGØR

FORRETN. GRUNDL.

1833

SKIBSPROVIANTERINGAlle Varer leveres ufortoldet
Naar en Ordre modtages rettidig
leveres Provianten paa Reden
uden Ophold for Skibet**6 STORE FRILAGERE**Telegr.-Adr.: »Marstrands«
Telefon: Kontoret 27-46-427-Privat-
Telefon: 227-1002-545-Nat-
telefon: 427-Statstelefon: 5

JOHN S. SAREUSSEN · FINN SILCHENSTEDT

INDEHAVERE AF:

NEW ORLEANS SHIPCHANDLERY CO. INC.

TELEGRAM-ADRESSE: »Nosco«

NEW ORLEANS

JONATHAN MAY & SØNNER

Etableret 1876 · Telegram-Adresse »May« Philadelphia, Penna. Deleware Ave · Lombard & Swansea Sts.

DAMPSKIBSFORSYNINGER · EN GROS HANDEL I KOLONIAL, KØD OG

FØDEMIDLER · DÆK, MASKIN, OG RESTAURATØR-

UDRUSTNING

L. WESTERGAARD

A. LARSEN

L. WESTERGAARD & CO.

EN GROS HANDEL I KOLONIALVARER · SKIBS- & MASKIN-FORSYNING

MANILA-KABELTOV · BOMULD-DUCK

TELEF.: CALVERT 9768

35, SOUTH GAY STREET**BALTIMORE, MD.****UNION TRANSPORT COMPANY, INC.***Stevedorer —*

HOVEDKONTOR: 42, BROADWAY, NEW YORK

TELEGRAM-ADR.: TRANSPORT, NEW YORK

*Med egne moderne Pierer og en vidtspændende Organisation til vor Raadighed opgiver vi »flat rates« inkluderende alt Arbejde i Forbindelse med Losning og Lastning.***THE C. T. SWETT COMPANY**SLAGTERE & SKIBSHANDLERE
DÆKS- & MASKIN-FORSYNING**PORTLAND, MAINE**

Telefon: 6930 · 130-132 Commercial Street · Nat-Telf.: 1520

Telegram Adresse: OSHIPCO. Alle Coder benyttes.
Telefon: Broad 1753-4-5**OCEAN SHIPCHANDLERY CO., LTD.**En gros Handel i Fødemidler
Skibshandel & Sejlmageri

60 PEARL STREET, NEW YORK

WATTS, WATTS & CO., Ltd.

London, NEWCASTLE-ON-TYNE, Cardiff, Blyth, Liverpool & Newport (Mon.)

SHIPBROKERS · BUNKER CONTRACTORS · COAL EXPORTERS

Bunkers supplied at all ports between Blyth and Humber · Contractors for the supply of coals at all ports at home and abroad

Agent for Denmark: **R. A. ROBERT · COPENHAGEN**, Amaliegade 29 A

Telegrams: Robertus · Telephones: 6357 · 6358 · Stats 188

s.s. *Polonia*, ank. København 22.7.
s.s. *Primula*, Jacobsen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
s.s. *Prins Knud*, Koch, ank. Grangemouth 9.8.

R

s.s. *Randi*, afg. Mogador 3.8. Hull.
s.s. *Rask*, Theilland, ligger i Danzig grundet paa Strejke.
s.s. *Rhodesia*, Madsen, afg. Limhamn 9.8.
s.s. *Rhone*, Thomsen, i Danmark-London Ruten.
s.s. *Rigmor*, M. Winther, ank. Piteå 5.8. fra Furuøgrund.
s.s. *Rita*, Sonne, i Kbhvn.-Hamburg Ruten.
s.s. *Robert Mærsk*, Jensen, afg. Hungerburg 3.8. til Brügers.
s.s. *Roma*, Bejer, afg. Antilla 26.7. til Quenstown for Ordre.
s.s. *Romø*, Rathje, ank. W. Hartlepool 31.7.
s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. Cardiff 10.8.
s.s. *Rota*, Rivold, i Exportfart, afg. København 11.8. til Leith via Odense, Aarhus og Aalborg.

S

s.s. *Saga*, Henriksen, i Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
m.s. *Sally Mærsk*, Rohde, ank. Marmagoa 5.8.
s.s. *Scandia*, Simonsen, pass. Cape Race 8.8. p. R. t. Nyborg.
s.s. *Seine*, i Rutebart franske Havne-Kbhvn.-Østersøen.
m.s. *Selandia*, Himmelstrup, afg. Penang 4.8. til Colombo.
m.s. *Siam*, Hansen, ank. København 3.8.
s.s. *Sigrid*, S. P. Madsen, afg. Nakskov 8.8. til Skovvik.
s.s. *Sigrun*, Jensen, ank. West Hartlepool 5.8.
s.s. *Sigvald*, Andersen, ank. Leningrad 7.8.
s.s. *Silkeborg*, Larsen, ank. Cardiff 5.8.
s.s. *Simone*, Christensen, ank. København 8.8.
s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Leningrad 1.8.
s.s. *Skagerak*, E. Hansen, ank. København 9.8. fra Korsør.
s.s. *Skanderborg*, Andresen, ank. Vardø 7.8.
s.s. *Skjold*, Nielsen, afg. forv. Antwerpen 10.8. til Aarhus, Odense og København.
s.s. *Skodsborg*, Grove, ank. Danzig 4.8.
s.s. *Skotland*, ank. Terneuzen 6.8.
s.s. *Steipner*, Dahm, i Rutebart Kbhvn.-Leith-Færøerne.
s.s. *Slesvig*, Weichardt, ank. Windau 9.8.
s.s. *Smut*, Hansen, ank. Blyth 5.8., afg. Blyth 8.8. til Kbhvn.
s.s. *Smut*, Hansen, ank. København 11.8.
s.s. *Sophie*, M. Thomsen, ank. Ghent 7.8. fra Ryovaliniemi.
s.s. *Spigerborg*, Jensen, afg. Bergen 9.8.
s.s. *Stadion II*, i Stettin-København-Christiana Ruten.
s.s. *Stal*, Clausen, afg. Francisco 9.8. til New York.
s.s. *Stegelborg*, Hansen, pass. Skagen 10.8.
s.s. *Stella*, ank. Abo 2.8.
s.s. *Susan Mærsk*, Petersen, ank. Lübeck, 7.8.
s.s. *Svanhild*, Juul-Larsen, ank. Galveston 9.8.
s.s. *Svanhild* (D.F.D.S.), ank. Galveston 9.8.
s.s. *Svanholm*, Petersen, ank. Libau 7.8.
s.s. *Suava*, Christensen, afg. Sønderborg 8.8. til Frederikshavn.
s.s. *Svend Pii*, Møller, ank. København 10.8.
s.s. *Svend*, Hav, ank. Königsberg 6.8.
s.s. *Søborg*, Madsen, ank. Fredericia 9.8.
s.s. *Sønderborg*, Albertsen, ank. Swansea 20.7.

s.s. *Sønderjylland*, Jensen, i Kbhvn.-Haderslev-Aabenraa-Sønderborg Ruten.

T

s.s. *T. M. Werner*, Marker, ank. Barry 29.7.
s.s. *Taarnborg*, Knudsen, afg. Manchester 9.8.
s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, i Rutebart vesteng. Havne-Danmark-Østersøen.
s.s. *Taasinge*, Ankensen, oplagt i Kbhvn. siden 1.8.
s.s. *Texas*, Dragsdahl, afg. Lissabon 6.8.
s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, i Exportfart mell. Newcastle og København.
s.s. *Thyra*, C. Schmidt, ank. Gefle 11.8. fra København.
s.s. *Tiber*, Nellemann, i Rutebart franske Havne-København-Østersøen.
s.s. *Tjaldur*, Munch, i Kbhvn.-Riga Ruten.
s.s. *Tomsk*, Mikkelsen, afg. Aarhus 9.8. til Middelhavet.
m.s. *Tongking*, Topp, pass. Panama Canal 8.8. paa Rejse til Los Angeles Harbour.
s.s. *Transvaal*, Bronér, ank. Vancouver 7.8.
s.s. *Trondhjem*, Pedersen, i Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
s.s. *Tula*, Christensen, ank. Genoa 9.8.
s.s. *Tyr*, Jensen, i Halmstad-Malmö-Hull Ruten.

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, ank. Blyth 3.8.
s.s. *Ulf*, Rasmussen, ank. Libau 7.8.
s.s. *Ulla*, J. P. Jessen, pass. Kielerkanalen 8.8. p. R. t. Brest.
s.s. *Ulrik Holm*, P. H. Toft, ank. Jacobstad 11.8. fra Kbhvn.
s.s. *United States*, Voldborg, ank. København 6.8.
s.s. *Uranienborg*, Agerlin, pass. Lizard 9.8.

V

s.s. *Valborg*, B. Hansen, afg. Trangsund 9.8. til Poole.
s.s. *Vega*, Madsen, afg. Immingham 9.8. til Walkour.
s.s. *Venus*, Terkildsen, ank. Brahestad 6.8.
s.s. *Vera*, Larsen, ank. Aarhus, 10.8.
s.s. *Veratyr*, Pedersen, ank. London 6.8.
s.s. *Viborg*, Winther, ank. New York, 9.8.
s.s. *Vidar*, Nielsen, i Exportfart, afg. Kbhvn. 11.8. til Newcastle via Nakskov, Odense, Aarhus.
Bark *Viking*, Ankensø, afg. Hull 31.7. til Santos, pass. Portugal 3.8.
s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), Jacobsen, ank. Philadelphia 9.8.

W

s.s. *Wien*, Jørgensen, ank. Christianssund 10.8.
s.s. *Wilhelm Colding*, C. C. Østergaard, pass. Gibraltar 4.8. p. R. t. Grangemouth.
s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, afg. Leaham 11.8. til Kbhvn.

Y

s.s. *Ydun*, Schmidt, i Kbhvn.-Horsens Ruten.
s.s. *Yokohama*, Bast, afg. Falmouth 5.8. til Trinidad.
s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Fjeldborg, i Kbhvn.-Hamborg Ruten.
s.s. *Yrsa* (Lauritzen), ank. Liverpool 11.8.

Ø

s.s. *Ørkild*, Jensen, ank. Liverpool 9.8.
s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, pass. Brunsbüttel 5.8.

POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE

Albert Mau ank. Ulåborg 4.8.
Noah, Jørgensen, afg. Vannes til Helsingør 4.8.
Concordia, Møller, ank. Rønne 4.8.
Marie, Nielsen, afg. Raumo til Benic 4.8.
Ingrid, Gotfredsen, ank. Sabine p. R. t. Orange 4.8.
Willemoes, Jensen, ank. Ballina 2.8.
Energi, Stegmann, ank. Carbonear 2.8.
Maagen, Mortensen, ank. Cadiz 5.8.
Venus, Boye, ank. København 4.8.
Polarstjernen, Hansen, ank. København 2.8.
Elisabeth, Christensen, afg. Laguna 4.8.
Arietis, Rasmussen, afg. English Harbour for Ordre 2.8.
Bien, Petersen, ank. Odense 6.8.
Castenskiold, Christensen, ank. Karlshamn 5.8.
Pallesen, Jensen, ank. Kotka 6.8.
Olga, Mouritzen, ank. Miramicki 5.8.
Ella Eff, Hvenegaard, ank. Sønderborg 4.8.
Erhardt, Poulsen, ank. Londonderry 2.8.
Primula, Jørgensen, ank. Dysart 6.8.
Garibaldi, Jørgensen, ank. Trondhjem 6.8.
Kaj Hvitsom, Wulff, ank. Wiborg 7.8.
Rossing, Baagøe, afg. Langesund til Ipswich 7.8.
Zephyr, Christoffersen, ank. Hou 7.8.
Herkules, Bager, ank. Koge 7.8.

Agnes, Frederiksen, ank. Danzig 7.8.
Fylla, Kromann, afg. København 7.8.
I. M. Nielsen, Hansen, ank. Lovisa 7.8.
Ørnen, Rasmussen, afg. Archangelsk til Teignmouth 7.8.
Neptun, Sørensen, ank. Vestmagerne 7.8.
Valdemar, Christensen, ank. Sundsvall 7.8.
Svendborgsund, Christensen, ank. Helsingborg 8.8.
Ludvig, Jørgensen, ank. Leanelly 6.8.
Sigrid, Hansen, afg. Yersey til Kotka 8.8.
Christian, Rasmussen, ank. Kotka 8.8.
Emanuel, Petersen, afg. Svendborg til Libau 7.8.
Vesta, Christensen, ank. Skellefteå 8.8.
Norden, Olsen, afg. Yersey til Kotka 8.8.
Vera, Hansen, ank. Archangelsk 8.8.
Zampa, Rasmussen, afg. Palludan til Burnt Island 8.8.
P. Rasmussen, Larsen, afg. Brahestad til Odense 8.8.
P. R. Nielsen, Petersen, ank. Bogense 9.8.
Sine, Christensen, afg. Danzig 9.8.
Nathalie, Eriksen, afg. Vannes 9.8.
Emanuel, Kromann, afg. Korsør 9.8.
Dagny, Petersen, afg. Svendborg til Råfsø 9.8.
Merkur, Lund, afg. Rochester til Vestervig 11.8.
H. A. Hansen, Hansen, pass. Helsingør p. R. t. Kotka 11.8.

DANSK SØFARTS TIDENDE

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

Abonnement
i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
VESTRE BOULEVARD 38, KØBENHAVN B.

Telefon 2070 - 12 610

samt paa alle Postkontorer

ATLAS

A/s Atlas, Nørrebrogade 198 · København L.

SKIBS-DAMPTURBINER

MED
TANDHJULSUDVEKSLING
i mest moderne Udførelse.

Grundlagt
1848

Teleg.-Adr.:
Amiante

M. B. COHIN
TOLDBODV. 22 · TELEFON · 1403

København K.

Skibsudrustning

Eneforhandling og Lager af
OCEAN OIL CO.s
Marine- og Cylinder-Olier

RIMER BROS.S R. B. TURBINEOLIER

W. L. Byers & Co., Ltd.

Sunderland

Stort Lager af Ankre og
Kæder i alle Størrelser
klar til øjeblikkelig
Afsendelse

*

Agent:

F. C. Dohmann · København

Telefon 9057



ESBJERG TOVVÆRKS-FABRIK A/S

leverer det bedste

MANILA TOVVÆRK

Forlang derfor vort Fabrikat hos Deres Skibshandler

KAY DYHR

Kvæsthusgade 1 - København K.
Telefon: Cent. 8901-6885 · Teleg.-Adr.: Kaydyhr · København
Kunstig Træk- og Oliefyrrings-Anlæg
fra James Howden & Co.
GLASGOW

Den internationale Skibsfarve-Fabrik A.-S

[SYSTEM HOLZAPFEL]

St. Annæplads 16, København.

Telefon: 5601. — Teleg.-Adr.: »Holzandia«.

[Holzapfel's

Bundfarver til Jern og Træskibe.
Lagoline i alle Farver til Dækshuse etc.
Danboline til Lastrum etc.
Yachtfarver til Lystbaade.

NIC. PEDERSEN

HARALD CHRISTENSENS EFTERF.
SKIBSMÆGLER

FREDERIKSHAVN

Teleg.-Adr.: »Harkristensen« · Statstelefon 14 · Jydsk Telefon 10

J. ANDERSEN & CO

SHIPS OUTFIT

TOLDBODVEJ 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

DE PRIVATE ASSURANDEURER
LIMITERET.
STIFTET 1786

SØ OG TRANSPORTFORSIKRING

SLOTSHOLMSGADE 5

KØBENHAVN K.

TELEFON CENTRAL 6 & 4106

TELEGRAM ADRESSE „PRIVATE“

AGENTURER I DE FLESTE PROVINSBYER.

DEN KJØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCE-FORENING

LIMITERET · STIFTET 1852

TEGNER

SØ- & KRIGS-

FORSIKRINGER PAA VARER-KASKO
FRAGT OG INTERESSE

TELEF. 42 · 3073

HOLBERGSGADE 1 · KJØBENHAVN K.



THE NEW FEDERATION OF FINNISH STEVEDORES

TELEGRAMADDRESS: FEDERALSTEVE, HELSINGFORS

HEAD OFFICE: HELSINGFORS

*

MEMBERS:

BJÖRKÖ-SUND: W. A. Mäkelä Stevedore O.Y. Tel. »Mäkelä«, Björkö.

TRÅNGSUND: W. A. Mäkelä Stevedore O.Y. Tel. »Mäkelä«, Trångsund.

WIBORG: O.Y. Wiborg Stevedoring Ltd. Tel. »Wiborgsteve«, Wiborg.

SÄKKIJÄRVI — (VILAJOKI): W. A. Mäkelä. Post add. Trångsund, Tel. »Mäkelä«, Trångsund.

FREDERIKSHAMN: Frederikshamn Stevedoring Co. Tel. »Stevedoring«, Frederikshamn.

KOTKA: A.B. Finnish Stevedores i Kotka. Tel. »Finnsteve«, Kotka.

LOVISA: Lovisa Stevedoring Co. Tel. »Federation«, Lovisa.

HELSINGFORS: O.Y. Finnish Stevedores A.B. Tel. »Finnsteve«, Helsingfors.

ÅBO: O.Y. Åbo Stevedoring, Federation Ltd. Tel. »Stevedore«, Åbo.

NYSTAD: Nystad Stevedoring. Tel. »Widberg«, Nystad.

RAUMO: O.Y. Raumo Stevedoring Ltd. Tel. »Stevedoring«, Raumo.

RÄFSÖ and MÄNTYLUOTO: O.Y. »Wahlros«, Räfsö.

KRISTINESTAD: A.B. Kristinestad Stevedoring Ltd. Tel. »Stevedores«, Kristinestad.

KASKÖ: A.B. Kaskö Stevedoring Ltd. Tel. »Stevedoring«, Kaskö.

WASA: A.B. Vasklot Stevedoring Ltd. Tel. »Dispatch«, Wasa.

JAKOBSTAD: Jakobstad Stevedoring Co. Tel. »Despatch«, Jakobstad.

GAMLA KARLEBY & YXPILA: A.B. Gamla Karleby Stevedoring Ltd. Tel. »Dispatch«, Yxpila.

KALAJOKI-RAHJA: New Stevedore Co. Post add. Brahestad. Tel. »Newstevedore«, Brahestad.

BRAHESTAD: New Stevedore Co. Tel. »Newstevedore«, Brahestad.

ULEÅBORG: The Uleåborg Stevedoring Co. Tel. »Stevedoringco«, Uleåborg.

HAUKIPUDAS & IJO-RÖYTTÄ: The Uleåborg Stevedoring Co. Tel. »Stevedoringco«, Uleåborg.

KEMI: O.Y. The new Federation Stevedore Ltd. Tel. »Stevedore«, Kemi.

TORNEÅ: Röyttä & Kuusiluoto Stevedoring Co. Tel. »Stevedoring«, Torneå.

THE STEVEDORES FEDERATION OF FINLAND

POSTAL ADDR. HELSINGFORS, FINLAND

TELEGRAMADDRESS: STEVEFEDERATION, HELSINGFORS

*

MEMBERS:

BJÖRKÖ-SUND: O.Y. Koiviston Stevedoring Co. A.B. Tel. »Stevedore, Koivisto«.

TRÅNGSUND: A.B. Trångsund Stevedoring Co. Tel. »Stevedore«.

FREDERIKSHAMN: H. Ahlqvist. Tel. »Ahlqvist« . A.B. The Federation's Stevedore. Tel. »Björkbom«.

KOTKA: A.B. Federation Stevedoring Ltd. Tel. »Federation« . A.B. J. Bruhn. Tel. »Bruhn«.

LOVISA: A.B. Gustaf Hamberg's Successor Ltd. Tel. »Hambergs« . A.B. The Federation's Stevedore. Tel. »Stevedore«.

BORGÅ: Borgå Stuveriaktiebolag. Tel. »Stevedore«.

HELSINGFORS: Aktiebolaget Stevedoring Osakeyhtiö. Tel. »Stevedores, F. O. Åkermann & Söner. Tel. »Stevedore Åkermann« . O.Y. Sörnäs Stevedoring A.B. Tel. »Sörnästeve«.

EKENÄS: J. A. Westerlund. Tel. »Westerlund«.

HANGÖ: A.B. Hangö Skeppsstuveri-affär. Tel. »Stevedore«.

ÅBO: A. E. Erickson & Co. A.B. Tel. »Erickson«.

NYSTAD: Nystad Stevedoring. Tel. »Widberg«.

RAUMO: O.Y. Raumo Stevedoring Ltd. Tel. »Stevedoring«.

RÄFSÖ & BJÖRNEBORG: Werner Hacklin. Tel. »Hacklin, Räfsö«.

KRISTINESTAD: Kristinestads Stevedoring Company. Tel. »Carlström«.

KASKÖ: Elis Sylvin & Co. Tel. »Sylvin, Kaskö«.

WASA: A.B. Wasa Stevedoring Co. O.Y. late A. O. Blomberg & Co., Stevedoring. Tel. »Federation«.

NYKARLEBY: Nykarleby Stevedoring, Co. Tel. »Wilkman«.

JAKOBSTAD: A.B. Federation's Stevedoring. Tel. »Stevedoringco«, Alholm.

GAMLAKARLEBY, YXPILA, MÖLLERSVIK and HIMANGO: Yxpila Stevedoring Company. Tel. »Stevedoringco, Yxpila«.

BRAHESTAD: O.Y. Brahestad Stevedoring Ltd. Tel. »Stevedoring«.

ULEÅBORG: The Federation Stevedoring Co. Tel. »Federation« . The Loading, Discharging & Forwarding Co. of Uleåborg. Tel. »Despatch«, Uleåborg.

KEMI: Kemi Stevedoring Co. late Uno R. Höckerts Efr. Tel. »Hackzell«.

TORNEÅ: The Federation Stevedoring Company. Tel. »Federation Torneå«, Offices: Röyttä and Kuusiluoto.

AKTIESELSKABET
DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI
 (THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

KØBENHAVN
FILIALER: BANGKOK OG SINGAPORE

Egne Agenturer: Soerabaya, Shanghai, Hankow, Vladivostock, Dalny, Harbin, New York, Valparaiso, San Francisco, Durban og Johannesburg. — Regelmæssig Rutebart paa Siam, Kina, Japan, Sydafrika, Australien, Java, Vestindien, Meksiko og Vestkysten af Nord- og Sydamerika. — Import til Europa af østasiske og andre oversøiske Produkter, Teak- og andre Træsorter. — Export til oversøiske Pladser af europæiske Produkter. — Skov- og Savmølle drift i Siam.

ALLE NÆRMERE OPLYSNINGER
ERHOLDES VED HENVENDELSE PAA KOMPAGNIETS HOVEDKONTOR,
HOLBERGSGADE 2, KØBENHAVN K.

DET FORENEDE
DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

Telefon Nr. 6300, hvorigennem Omst. til samtlige
 Kontorer og Afdelinger i Kvæsthusgade Nr. 7 og 9.

OSCAR OVESEN

Telegr. Adr.: »Nescoo« · AMALIEGADE 29 B · Telefon 14450

Rederi og Befragtning

KØB OG SALG AF SKIBE

DAMPSKIBSSELSKABET

PATRIA A/S

A. P. MØLLER

KØBENHAVN

REDERI · BEFRAGTNING · KLARERING
 DAMPSKIPSEKSPEDITION · KØB OG SALG AF SKIBE
 SKIBSBYGNING

Stats-Telefon: 33 · Telefoner: 514 (Omst. til samtlige Afdelinger)
 Telegram-Adresse: »MERSK«

O. J. Eskildsen & Co.

Dampskibsselskabet BOTNIA, Aktieselskab

Telegr. Adresse:
 »DAMOTIA«

Sct. Annæplads 26, København · Telf.: Central 2796

AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte

Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

SKIBE

C. P. JENSEN

St. Annæ Plads 6 TELEFON 6430 KØBENHAVN K.

Telegram-Adr.: "FREIHTS"

A/S DAMPSKIBSSELSKABET

ORION

A/s RANDERS REBSLAAERI

Hamp- og Staaltraadstougværk · Fabrik
 RANDERS



Tougværk af Hamp, Manila, og Cocos i alle
 Dimensioner · Transmissionstoug · Jern- & Staal-
 touge til Skibsbrug og Elevatorer
 Oplag i København:

ANTON JENSEN · STRANDGADE 44

HAVNEGADE 37 a **OVE STEEN** TELEF. BYEN 2720 x

Regelmæssig Line

DANMARK-POLEN (Danzig)

København-Danzig M/S »Venus« 600 tons d. w.

M/S »Polarstjernen« 500 tons d. w.

Aarhus-Danzig M/S »Agnes« 400 tons d. w.

CARL V. D. HUDE

SKIBSMÆGLER

AARHUS

Statstelefon No. 3

Telegr.-Adr. Hude

King's
 Liqueur

The
Aristocrat
of
Scotch
Whiskies

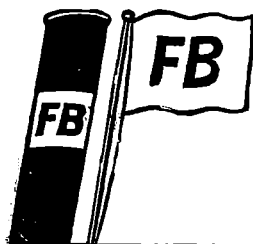
DE FORENEDE BUGSERSELSKABER

Telef.: Toldboddommen: Centl. 3944 TELEGRAM-ADRESSE: Nattelef. for Bugsering: Vester 575 v
 Kontoret: Central 291 · 13101 · 10592 »TUGBOATS« Natl. i Strandingstilfælde: Strand 1302

Bugsering · Bjergning · Vandforsyning

STØRST OG ÆLDST I KØBENHAVN

AMALIEGADE 36



DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM. 34

FREDAG 22. AUGUST 1924

31. AARG.

F R A U G E T I L U G E

Andetsteds bringer dette Nummer af *Søfarts Tidende* en telegrafisk Meddelelse om, at Mexico's nyvalgte Præsident, General P. E. Calles i nærmeste Fremtid haaber at aflægge København et Besøg.

For dansk Skibsfart kan dette Besøg faa en ikke ringe Betydning, ganske særlig hvis General Calles bestemmer sig til at gøre Københavns Frihavn til Emporium for Mexico's Handel paa Balticum. Generalen hører til den ny Skole af mexikanske Politikere, som ønsker, at Mexico's Handel skal foregaa ad mere direkte Kanaler end hidtil. Mexico's Import og Eksport har hovedsagelig fundet Sted igennem amerikanske og engelske Mellemmænd, og det er dette Afhængigheds-Forhold, som næppe har bidraget til at fremme Omsætningen af danske Varer i Mexico og omvendt, at Calles ønsker at frigøre Mexico for.

General Calles er en af Mexico's interessanteste Personligheder, og baade i hans Hjemland og de Forenede Stater er man forberedt paa, at hans Præsident-Periode vil sætte dybe Spor i Mexico's Udvikling. I visse Kredse har man dog ytret Betæneligheder ved General Calles Valg, fordi hans Valgkampagne blev ført paa stærkt socialistisk farvede Linjer. Fra anden Side hævdes imidlertid, at man ikke bør tage et mexikansk Valg-Program altfor højtideligt, og navnlig ikke i dette Tilfælde. Dette Synspunkt er sikkert det rigtige. General Calles er hverken Socialist eller Bolshevik. Han har derimod mange Træk tilfælles med afdøde Præsident Diaz, og Mexico vilde i Øjeblikket ikke være daarlig tjent med, om General Calles knæsatte en diktatorisk Regeringsform og beklippede nogle af de værste parlamentariske Vildskud.

DE DYRE PROVINSHAVNE

Som bekendt skal Ministeriet nu fastsætte Havne- og Brotakster for det kommende Femaar, gældende fra 1. April 1925, og i den Anledning samledes i Lørdags Repræsentanter for de fyenske Havne til et Møde i Odense. Resultatet af Forhandlingerne blev, skriver et lokalt Blad, at »man« i det store og hele bibeholder de nugældende Takster.

Hvis dette er Tilfældet, er der i høj Grad Grund til at beklage en saadan Beslutning. Ved tidligere Fastsættelser af Havne- og Brotakster har skiftende Regeringer fulgt Indstillingerne fra de Danske Provinshavne. Er der skellig Grund til at haabe, at den nuværende Regering vil bryde Traditionen og tage Hensyn til de begrundede Protester fra Dampskibs- og Sejlskibsrederne, som vi offentliggør i dette Nummer?

Et er imidlertid givet: at de for Danmark i 1921 vedtagne og til 1925 gældende Takster ikke staar i rimeligt Forhold til Skibsfartens Kaar i Øjeblikket. Disse Takster blev vedtaget paa Baggrund af Krigsaarenes Højkonjunktur og passer aldeles ikke til den nuværende magre Tid, hvor Tabene er Reglen og Fortjeneste en Undtagelse. Hvad der særlig gør de danske Provinshavne saa urimeligt dyre, er deres ganske uberegtigede Krav om fulde Havnepenge for Skibe, der kun losses eller laster Partladning. Her i København og i en Række af Udlandets Havne anvendes det Prin-

cip, at Havnepengene beregnes efter den lossede Godsmængde. Det er ganske meningsløst, at en dansk Dampers paa 724 N.R.T. med Foderkager til 4 danske Havne fornylig har maattet betale 1,448 Kr. i Havnepenge alene. At denne Post kan løbe op til et saa urimeligt Beløb, skyldes i første Række, at paagældende Dampers i hver Havn er blevet afkrævet Havnepenge af den fulde Tonnage. En Sammenligning mellem København og en af de omtalte 4 Havne, f. Eks. Vejle, viser følgende Havneudgifter: København 201 Kr. — Vejle 362 Kr.

Nedenstaaende Sammenligning med norske og svenske Havne viser paa en ret uhyggelig Maade, at de danske Havne er dyrere end Nabolandenes. De sammenlignede Havneudgifter gælder for en Dampers paa ca. 800 N.R.T. med 2,000 Tons indgaaende Ladning Kul og ud i Ballast:

Danske	
København	Kr. 480
(Med 200 Tons Partladning Kr. 192)	
Aarhus	- 400
Aalborg	- 432
Assens	- 480
Esbjerg	- 400
Faaborg	- 640
Frederikshavn, Fredericia	- 400
Helsingør	- 400
Kalundborg	- 640
Kolding	- 400
Korsør	- 640
Odense	- 640
Randers	- 400
Norske	
Kristiania	- 379
Bergen	- 225
Trondhjem	- 164
Aalesund	- 205
Haugesund	- 386
Drammen	- 384
Arendal	- 190
Tromsø	- 285
Svenske	
Stockholm	- 432
Göteborg	- 520
Helsingborg	- 448
Malmö	- 448
Söderhamn Nyhamn	- 373
Norrstrand Gefle	- 533

I Skibsfartens Konkurrence med Banerne virker en Afgift som Bropenge som et Tillæg til Søfragten, og navnlig for den indenrigske Søfart er det af stor Betydning, at Bropengene er lave. Maaske kan man ikke forlange, at Regeringen skal lægge sig i Selen for lavere Bropenge, men Provinshavnene selv maa være interesseret i, at de holdes saa lavt som muligt, da Betingelsen for forøget Skibsfart staar i nøje Sammenhæng hermed. Det var ogsaa kun rimeligt, at den tidligere gældende Moderation for gennemgaaende Gods atter blev optaget i Taksterne for Bropenge. Dette vilde bl. a. muliggøre forøget Trafik over paagældende Provinshavn til dennes Opland.

Axel Gersfalk

AFGØRELSE AF AMERIKANSKE ERSTATNINGSKRAV FOR TYSKE SKIBSSÆNKNINGER

Søforsikringsselskaber udtaler Tilfredshed med de Fremskridt mod Afgørelse, som har fundet Sted med Hensyn til de Erstatningskrav, som er rejst mod Tyskland for Skibssænkninger under Krigen. Krav løbende op til Hundreder af Millioner Dollars er bleven indleveret til den blandede Erstatningskommission, bestaaende af en amerikansk og en tysk Repræsentant samt en Formand, der skal træffe Afgørelse, saafremt de to Repræsentanter ikke kan blive enige. En stor Del af disse Krav, ikke alene angaaende Tab betalt af Assurandører for Ladninger og Skibe, der var gaaet tabt under Krigen, men ogsaa Menneskeliv, der var gaaet tabt, erklæredes af forskellige Grunde for ugyldige. »The Eastern Underwriter« (New York) mener dog, at Assurandører og Befragtere vil faa mellem 60 og 70 Millioner Dollars.

I Løbet af de sidste faa Uger har Robert W. Bonyng af New York og Dr. Karl v. Lewinski, Agenter for de amerikanske og tyske Fordringshavere, anbefalet henvend 1,500 Krav til et samlet Beløb af over

60 Millioner Dollars samt Rente fra Vaabenstilstandsdagen, til Afgørelse. Dette Beløb vil i Hovedsagen gaa til Søforsikringsselskaberne, skønt en vis Del siges at tilkomme adskillige store amerikanske Afskibere, som Swift & Co., Singer & Co. og andre.

Det er dog hidtil kun Forslag, der skal godkendes af den blandede Kommission, som først atter træder sammen til September eller senere. Den foreslaaede Udbetaling af 60 Millioner Dollars er baseret paa Krav, der løber op til ca. 100 Millioner, men som er bragt ned til det ovennævnte Beløb.

Brand- og Søforsikringsselskaber i Hartford (Conn.) hævder at ville faa henvend 10 Millioner Dollars. Der er selvfølgelig ikke Udsigt til en øjeblikkelig Udbetaling, thi selv om Kommissionen sanktionerer de gjorte Indstillinger, vil det tage nogen Tid, maaske flere Aar, før de nødvendige Midler modtages fra Tyskland til Betaling af denne Gæld, som Tyskland har paa-draget sig ved at sænke amerikanske Skibe i rum Sø.

LOV OM HAVNEAFGIFTER I ESTLAND

§ 1. Skibe, der indgaa til eller afgaa fra estniske Havne betaler følgende Havneafgifter:

- 1) Tonnageafgift.
- 2) Fyrafgift.
- 3) Lodsafgift.
- 4) Sanitetsafgift.
- 5) Afgift til Fordel for Sømandshjem.
- 6) Afgift til Vedligeholdelse af Redningstationer.
- 7) Isbryderafgift.

§ 2. Disse Afgifter betales pr. netto Reglsteron, og Beregningen af Register tonnagen sker paa Grundlag af Loven om Skibsmaaling og den estniske Regerings Dekreter om samme.

§ 3. For de i § 1 nævnte Afgifter, undtagen Lodsafgifter, er følgende fritaget:

- a) Alle Skibe tilhørende den estniske Republik, fremmede Stater, Røde Kors og Selvforvaltningerne, samt mod Gensidighed, ogsaa Skibe tilhørende udenlandske Selvforanstaltninger, saafremt de ikke medfører Handelsrejsende eller Varer og ikke er bestemt til Transport af saadanne Rejsende og Varer.
- b) De i inden- eller udenlandske Yachtklubber indregistrerede Yachts.
- c) Skibe, der kun bevæger sig paa Grænsen af Havnen.

§ 4. For Lodsafgifter er følgende Skibe fritagne, saafremt de i Virkeligheden ikke bruger Lods:

- a) De mellem estniske Havne under estnisk Flag sejlene Skibs, uanset Tonnage.
- b) Andre Skibe, hvis Tonnage er under 75 brutto Register-ton.
- c) Estniske og fremmede Krigsskibe.

§ 5. Sanitetsafgifter opkræves kun i de Havne, hvor Staten paa egen Bekostning holder Havnelæger.

§ 6. For de til Havnene indførte og fra samme udførte Varer betales af Varernes Indehaver følgende Havneafgifter:

- a) Vægtafgift.
- b) Isbryderafgift.

§ 7. De i § 6 omtalte Afgifter opkræves pr. 100 kg. paa Grundlag af Varedokumenterne.

Saafremt de nøjagtige Data mangler i Varedokumenterne med Hensyn til Vægten, eller de givne Data ikke er tilstrækkeligt troværdige, skal Varerne vejes paany. Eftervejning som Følge af manglende nøjagtige Data sker paa Bekostning af den, der forelægger Varedokumentet. Ligeledes sker Eftervejning ogsaa paa dennes Bekostning, naar det af Eftervejningen fremgaar, at den i Dokumenterne angivne Vægt er mindre end den virkelige.

§ 8. For Isbryderafgift er de mellem estniske Havne sejlene Skibe (§ 1) og de paa dem transporterede Varer (§ 6) fritagne.

§ 9. Vægtafgift paalægges ikke:

- a) Varer, hvis Vægt ikke overstiger 100 kg for hver Varesort.
- b) Ballast, Bunkers, Is og Fødevarer til Mandskab og Passagerer.
- c) Krigsmateriel og Kul, der transporteres for de estniske Militærmyndigheder.
- d) Skibe, der transporteres paa Dækket eller i Lasten af et andet Skibs sammenfoldet eller skilt ad.

e) Varer, der er indført til Havnen og transporteres videre paa samme Skib eller omlades til et andet Skib uden at røre Land.

f) Varer, der bringes i Havn over Isen.

g) Varer, der bliver tilintetgjort eller paa Grund af estnisk Lov maa reeksporteres.

h) Varer, der ved Besigtigelse bliver fundet ubrugelige som Følge af Beskadigelse eller daarlig Kvalitet.

i) Varer, der er fordærvede, før Toldeftersynet har fundet Sted, eller som har mistet deres Værdi fuldstændig.

§ 10. Skibe, hvis brutto Tonnage er under 20 Register-ton samt de paa dem transporterede Varer, er fritagne for alle i denne Lov omhandlede Afgifter.

§ 11. Republikkens Regering stadfæster Fortegnelsen over de Søhavne og Flodhavne, i hvilke der opkræves Havneafgifter.

§ 12. Af de i Privathavne opkrævede Havneafgifter faar Ejeren af Havnen Vægtafgifterne; af Tonnageafgifterne derimod kun en af Regeringen fastsat Andel, medens Resten af Tonnageafgiften og alle andre i §§ 1 og 6 omtalte Afgifter tilkommer Staten.

§ 13. De i Statshavne værende Privatmoler falder ikke ind under Begrebet »Privathavne«, og af Skibe og Varer, der benytter disse Moler, opkræves alle de i §§ 1 og 6 omtalte Afgifter, medens Ejeren af Molen har Ret til at opkræve de i § 14 omtalte særlige Afgifter.

§ 14. De i §§ 1, 6 og 13 omtalte Afgifter fastsættes af det under Trafikministeriet sorterende Tarifråd undtagen i Tilfælde, hvor en anden Ordning i denne Henseende er truffet i Konventioner med andre Stater.

§ 15. Havneafgifterne opkræves af Toldmyndighederne. I mindre Privathavne, hvor der ingen Toldmyndigheder er, kan Finansministeriet lade Opkrævningen ske gennem Ejeren af Privathavnen.

§ 16. Af Afgifterne til Fordel for Sømandshjem skabes et Fond under Trafikministeriet, af hvilket Fond Tilskud til Vedligeholdelse af Sømandshjemmet gives.

§ 17. Af Lodsafgifterne henføres fra 1. Januar 1923 efter Regeringens Bestemmelse indtil 5 pCt. til den under Trafikministeriet staaende særlige Fond til særlige Betalinger til Lodserne.

§ 18. Ved denne Lovs Ikrafttræden ophæves alle tidligere Forordninger og Bestemmelser angaaende de i Loven omhandlede Forhold.

FORSLAG OM

ET FRANSK SKIBSFARTSMINISTERIUM

Deputeretkamrets Udvalg angaaende Handelsmarinen har paa et Møde vedtaget en Indstilling, hvori Regeringen anmodes om at forelægge et Lovforslag, ifølge hvilket Understatssekretariatet for Handelsmarinen omdannes til et Ministerium for Skibsfart, Havne og Fiskeri.

Senatets Udvalg angaaende Handelsmarinen har vedtaget en ligelydende Indstilling til Regeringen.

MEXICOS NYE PRÆSIDENT

GENERAL CALLES VIL ANTAGELIG BESØGE KØBENHAVN

Mexico's nyvalgte Præsident, General P. E. Calles ankom i Tirsdags til Hamburg. General Calles, som til Efteraaret overtager Regeringen af Mexico, naar den nuværende Præsidents Regeringstid er omme, vil benytte den mellemliggende Periode til at sætte sig ind i forskellige evropæiske Forhold. Han er særlig interesseret i, at Mexico i langt højere Grad end tilforn træder i direkte Forbindelse med forskellige evropæiske Lande, hvis mexikanske Forretninger hidtil besørgedes gennem tyske, amerikanske og engelske Mellemmand. Dette gælder i høj Grad de skandinaviske Lande.

I et Telegram, som General Calles har sendt til dette Blads Redaktør fra »Deutschland«, Hamburg-Amerika Linjens bekendte Oceanflyver, hvormed han

er rejst til Evropa, siger han, at han haaber at komme til København, hvis det paa nogen Maade er muligt for ham, og udtrykker ligeledes Ønsket om, at de venlige Følelser, Danmark og Mexico nærer for hinanden, maa føre til et mere intimt kommercielt Samkvem.

Mexico's ny Præsident er meget interesseret i Udviklingen af de tre mexikanske Frihavne — Puerto Mexico paa Atlanterhavskysten og Salina Cruz og Guamas paa Stillehavskysten — hvis højtidelige Aabning blev beskrevet i *Dansk Søfarts Tidende's* sidste Nummer. Hans Besøg i København vil da ogsaa omfatte en Visit til vor Frihavn, der er blevet ham stærkt anbefalet som et Emporium for Mexico's Handel paa Østersøen.

PROVINSHAVNETAKSTERNE FOR PERIODEN 1925—1930

Da de nye Provinshavnetakster skal være færdige til 1. April 1925, har »Dansk Sejlskibsrederiforening« tilstillet Erhvervsministeriet en Skrivelse med de Ændringer til det foreliggende Forslag om Havne- og Brotakster, som »Dansk Sejlskibsrederiforening« ønsker og finder rimelige.

I denne Skrivelse udtales bl.a.:

Foreningen maa alvorligt beklage, at Ministeriets Henstilling om, at Afgiften for Bugserfartøjer bør udgaa, ikke er taget til Følge af Ministeriet for Offentlige Arbejder, og man skal til Orientering for Ministeriet anføre følgende med Hensyn til, hvorledes dette Spørgsmaal har udviklet sig siden 1915.

I Havne- og Brotaksterne for Perioden 1915-1920 var Bugserafgiften fastsat til de under I.A.I.a eller b i Bestemmelserne opførte Takster, men bortfaldt naar Bugserfartøjet tilhørte eller subventioneredes af Havnen. Var dette ikke Tilfældet, var der fastsat Takster, der androg højst 10 Kr., og Bugserafgiften var saaledes i denne Periode ikke urimelig høj.

I Takstbestemmelserne for Perioden 1920-1925 fastholdtes Taksterne under a, b og c, men der indførtes tillige den Bestemmelse, at Skibe skal svare foruden den Afgift efter Bestemmelserne under a, b og c, som de maatte være pligtige at betale, hvis de ikke var bugserende, tillige en særlig Afgift, som ligeledes beregnes efter de under a, b og c givne Bestemmelser, og som for hver Bugsering skal andrage mindst og højst

Ifølge det næste Stykke bortfalder den særlige Afgift — men ikke den førstnævnte Afgift efter a, b eller c — hvis Bugserfartøjet ejes eller subventioneres af Havnen.

Urimelig overfor Sejlskibene.

Denne ejendommelige Bugserafgift, der saavidt Foreningen bekendt ikke kendes i noget andet Land, blev saaledes betydeligt forhøjet efter Perioden 1915-1920, og giver sig undertiden ganske mærkelige Udslag, særlig for Sejlskibsrederne.

Tager man saaledes det Tilfælde, at en Sejlskibsreder fra Marstal vil lade sit 200 netto Tons drægtgie Sejlskib med Hjælpemotor, der intet andet Ærinde har i Havnen, slæbe et af sine almindelige Sejlskibe ind i Svendborg Havn, andrager Bugserafgiften følgende Beløb:

Indg. Havnepenge	Kr.	64.00
Udg. Havnepenge	-	64.00
Den særlige Afgift	-	20.00
		Kr. 148.00

Dette Beløb skal altsaa erlægges, uanset om det bugserede Sejlskib kun laster 100 Tons d.w., og uanset om det bugserende Skib ikke opholder sig en Time i

Havnen, hvad Sejlskibsrederen jo ingen Interesse har i, medens en Dampskibsreder, fordi hans Bugserfartøj intet maaler i netto Tons (se nedenfor), kun skal betale den særlige Afgift af 20 Kr. for hver Bugsering, uanset om det bugserede Dampskib eller Lægter laster Tusinder af Tons, og uanset om Bugserfartøjet, hvilket Dampskibsrederen kan være stærkt interesseret i, opholder sig i Havnen, indtil Damperen eller Lægteren er lastet eller udlossen.

Noget tilsvarende som nævnt ovenfor for Sejlskibenes Vedkommende, gælder overalt, hvor disse maa lade sig bugser af Bugserfartøjer, som maaler et vist Antal netto Tons.

Vi skal eksempelvis nævne Størrelsen af nogle Bugserfartøjer, taget fra den danske Skibsliste:

	br. Tons	n. Tons
»Anholt«	110	1
»Aros«	58	1
»Askø«	39	0
»Balder«	22	0
»Beta«	64	2
»Mjølner«	124	0
»Sejrø«	130	0

Dette bekræfter det ovenfor sagte, at Dampskibs- og Lægterrederne i Bugserafgift kun betaler den særlige Afgift, der ingen som helst Betydning har for Havnene, og Bestemmelserne om Bugserafgiften rammer derfor saa godt som udelukkende Sejlskibsfarten, men da denne, hvad der vil være Ministeriet bekendt, arbejder under meget vanskelige Forhold og er den svageste i Konkurrencen overfor Dampskibs- og Lægterfarten, er Bibeholdelsen af Afgiften en Tilsideættelse af Sejlskibsfartens berettigede Krav, ja en Hensynsløshed, som man ikke forstaar, at Regeringen vedvarende kan lægge Navn til.

Forholdene uforandrede efter det nye Udkast.

Ikke desto mindre indeholder det for Perioden 1925-1930 udarbejdede Udkast de samme Bestemmelser, som gælder for indværende Periode med Undtagelse af, at der intet mindste eller største Beløb angives for den særlige Afgift, der nu skal være ens, henholdsvis for inden- og udenbys Bugserfartøjer, og at Statens Fartøjer er fritaget for den særlige Afgift, men kun for denne.

Den sidste Bestemmelse vil formentlig kun faa Betydning under Isforhold, og Dampskibene vil saaledes faa en yderligere Fordel i Konkurrencen med Sejlskibene.

Foreningen maa derfor fastholde sit Ønske om, at Bugserafgiften fuldstændig bortfalder, subsidiært at den — og kun for næste Periode — beregnes efter Reglerne i a, b og c, men dog saaledes, at Afgiftens

Størrelse for Bugserfartøjer, der ikke ejes af Staten eller Havnen eller subventioneres af dem, holdes indenfor mindst 2 Kr. og højst 5 Kr. for indenbys og mindst 4 Kr. og højst 10 Kr. for udenbys Bugserfartøjer. Ejers de af Staten eller Havnen, eller subventioneres de af dem, bortfalder Afgiften.

Man vilde paa denne Maade komme tilbage til Taksterne for Bugseringsafgifter i Perioden 1915-1920.

Udtrykket »4 løbende Dage« under I.A.3.e. (fuldstændig fritaget for Afgift) bør af Hensyn til flere efter hverandre følgende Helligdage ændres til 4 Søgnedage.

Større Klarhed nødvendig.

En ny Tilføjelse under I.A.3.i. hjemler Skibe under Reparation eller Dokning Fritagelse for Skibsafgiften, naar de ikke samtidig indtager eller udlosser Lading.

Foreningen ser ikke rettere end, at følgende under I.A.2.c. nævnte Forhold: »modtage (indtage) Ballast, reparere, afbenytte Bedding eller kølhale« bør optages i Punkt »i«, da Sejlskibene ellers ikke vil blive ligestillede med Dampskibene, der er fuldstændig dækkede ved den nye Tilføjelse, hvilket ikke er Tilfældet med Sejlskibene.

Der vilde ogsaa herved skabes Klarhed; thi man kan dog f. Eks. ikke opføre »reparere, afbenytte Bedding og kølhale« under I.A.2 og »Reparation og Dokning« under I.A.3, og Henvisningen i I.A.2.c (jfr. dog I.A.3.i) skaber ikke tilstrækkelig Klarhed.

At Bestemmelsen om upriviligerede Staters Skibe er udgaaet, kender man ikke Grunden til, men maa gaa ud fra, at Gensidighedsprincippet ikke derved brydes.

Foreningen haaber, at det sidste Ord ikke er sagt i denne Sag, ogsaa hvad angaar Forhandling om Størrelsen af de forskellige Takster, men at Ministeriet for Offentlige Arbejder vil forstaa, at det er en bydende Nødvendighed for Sejlskibsfarten, at den faar Læmpelser i sine Afgifter til Stat og Kommuner, og i hvert Fald ikke stilles daarligere end Dampskibs- og Lægtorfarten, herunder den udenlandske.

DAMPKIBSREDERNES HOLDNING OVERFOR PROVINSTAKSTERNE

Efter at Dansk Dampskibsrederiforening fra Handelsministeriet i Midten af forrige Aar havde modtaget Meddelelse om, at Ministeriet i og for sig var af den

Opfattelse, at en snarlig Nedsættelse af Havnetaksterne i samtlige danske Provinshavne vilde være ønskelig, men at der ikke fra Administrationens Side kunde foretages nogen almindelig Revision af Taksterne, med mindre der fra de paagældende Havnebestyrelser Side foreligger Indstilling i saa Henseende, henvendte Dansk Dampskibsrederiforening sig under 31. August f. A. til Sammenslutningen af danske Havne og anmodede denne om at medvirke til, at en saadan Takstændring snarest mulig kunde finde Sted. Under 23. Oktober 1923 meddelte Sammenslutningen, at den var villig til Forhandling med Repræsentanter for Dampskibsrederne, og saadanne Møder har da ogsaa fundet Sted, henholdsvis 15. November 1923 og 2. April 1924. Disse Møder resulterede dog ikke i nogen for Dampskibsrederne helt tilfredsstillende Ordning.

I sin sidste Henvendelse til Ministeriet udtalte Dansk Dampskibsrederiforening, at det vil være meget ønskeligt, om det af Sammenslutningen af danske Havne udarbejdede Forslag til Tekst til Havne- og Brotakster for Aarene 1925-30 ændres saaledes, at det bliver muligt at reducere Afgifterne for Skibe, der ankommer med Partladning. Forholdet er i Øjeblikket det, at en Damp- per, der ankommer med Last til flere danske Havne, i hver Havn afkræves Havnepenge af den fulde Tonnage, uanset om Skibet losses meget eller lidt, og det synes ganske urimeligt at bibeholde dette System, der virker meget byrdefuldt for Skibsfarten. Man kunde tænke sig, at Systemet for Afgiftsbetalingen i København — hvorefter Skibet betaler dels en Besejlingsafgift og dels en Afgift i Forhold til lastet eller losset Godsmængde — ogsaa blev indført i de danske Provinshavne. Et lignende System er ogsaa gældende i en Række af udenlandske Havne.

Endelig vil Dansk Dampskibsrederiforening finde det meget ønskeligt, om der i Lighed med, hvad der tidligere har fundet Sted, og saaledes som det endnu ogsaa findes i enkelte Takster (f. Eks. Randers), optages en Bestemmelse i Forslaget om Moderation for gennemgaaende Varer, d. v. s. Varer, der for Skibets Regning skal videresendes pr. Jernbane til en anden By.

Under Forudsætning af, at der bliver givet Dansk Dampskibsrederiforening Lejlighed til at udtale sig, forinden selve Taksten bliver approberet, har Foreningen iøvrigt ingen Bemærkninger at gøre til det foreliggende Forslag til Tekst til Havne- og Brotakster.

FORHANDLINGERNE MELLEM DE DANSKE, SVENSKE OG TYSKE SEJLSKIBSREDERE

EN FORESTAAENDE REGULERING

AF FRAGTERNE OG ORDNING AF ANDRE VIGTIGE SPØRGSMAAL

I Nr. 31 af 1. ds. bragte *Dansk Søfarts Tidende* en Artikel om ovennævnte Spørgsmaal, og Sekretæren i »Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Sejlskibe«, Translatør *Rasmussen*, har nu til »Svendborg Amtstidende« udtalt sig udførligt om Sagen. Hr. Rasmussen udtaler bl. a.:

Det, der har givet Stødet til disse Forhandlinger, er, at Forholdene har udviklet sig, saa de er blevet ganske uholdbare. Det er i Øjeblikket saaledes, at Fragterne fra en dansk eller svensk Havn til en tysk kun er ½ af Fragterne fra en tysk til en dansk eller svensk. Jeg skal give Dem et bestemt Eksempel: Fra Hamborg til en dansk Havn har Fragten ligget omkring 12-14 Kr., medens den i modgaaende Retning kun har været 3-4 Kr. Det er dog en Forskel, der betyder noget!

— Aarsagen maa sikkert søges i, at Hamborg betragtes som Hovedlastepladsen. Naar Skibene alligevel skulde dertil for at faa Last — det være sig Korn, Foderkager eller andet — har man ment, man ikke

behøvede at tage det saa nøje med Fragten til Hamborg! Man tog, hvad der bød sig!

— Initiativet til Forhandlingerne er taget fra tysk Side. De kom selv og bad den danske Forening sørge for, at Fragterne blev reguleret. De ønsker at faa fastsat ganske bestemte — og højere — Fragtsatser for Rejserne til tysk Havn.

— For Svenskerne gør tilsvarende Forhold sig gældende, saa de vil ogsaa være med, og det kan ikke vare længe, før vi har en reel Overenskomst mellem de tre Organisationer.

Laste- og Lossespørgsmaalet.

Der er endnu et Par Spørgsmaal, som trænger sig paa netop nu, og som man ogsaa agter at søge løst i Samarbejde med Broderfolket paa den anden Side Øresund og den store Nabo mod Syd. Der er saaledes Laste- og Lossespørgsmaalet.

— Vi fik paa vor Generalforsamling i Fjor i Sønderborg udarbejdet nogle faste Laste- og Losseregler,

som det anbefaledes Medlemmerne at forlange indført i Certepartierne for at undgåa de stadige Stridigheder. Men disse Regler blev ikke gjort *obligatoriske* — og det er aabenbart nødvendigt. Vi maa atter have Spørgsmaalet frem og grundigt undersøgt, og det vil ske nu i Løbet af Vinteren, idet vi ogsaa paa dette Punkt arbejder sammen med Tyskerne og Svenskerne.

— Foreningen har baade i Fjor og i Aar faaet indanket adskillige Stridsspørgsmaal desangaaende, og det synes, som om der blandt Befragterne er en Tendens til at søge at vælte betydeligt forøgede Losseudgifter over paa Skibene. Disse Udgifter er ofte saa store, at Skibene aldeles ikke kan bære dem. — Fra den tyske Forening har vi forøvrigt modtaget en skarp Protest mod den Behandling, flere tyske Kaptajner har været ude for ved Losning i danske Havne — og nu maa vi absolut se at faa den Sag klar.

Skibets Ansvar for Vægt.

Tyskerne rørte forøvrigt ved samme Lejlighed ved et andet Spørgsmaal, som ogsaa er af gennemgribende Betydning for os, nemlig: Skibets Ansvar for Vægt.

For en Snes Aar siden var det almindelig Sæd og Skik, at Skibene ikke kunde fraskrive sig Ansaret for Vægten for Kornlaster fra Østersøen. Følgerne var, at Skibene ofte maatte betale Erstatning for hver eneste Ladning, da der i Reglen var Undervægt. Denne Skik lykkedes det dog vor Forening at faa afskaffet, og indtil nu har der været Ro om dette Spørgsmaal.

Imidlertid synes der nu atter at være Uro om Sagen. En tysk Skipper, der lossede i Aarhus i Juni, havde her en Manko paa 3,000 kg, og han maatte betale Købmanden 450 Kr. i Erstatning. — Jeg skal dog bemærke, at vi *ikke* har haft Klager af lignende Art

fra danske Skibe. Det synes, som om man navnlig kaster sig over de tyske Skibe, hvad nu end Grunden kan være — maaske den for os smigrende, at man her i Landet ved, at en saadan Behandling ikke vilde blive taalt over for danske Skibe.

— Sølovens Paragraf 145 siger nemlig:

Skipperen er i Medfør af Paragraf 144 Modtageren ansvarlig for Rigtigheden af, hvad der i Konnossementet opgives om Godset. Forsendes dette i lukket Kasse eller Indpakning, saa at Indholdet er Skipperen ukendt, eller anføres i Konnossementet Maal, Vægt eller Tal, uden at Godset ved Indladningen af Skipperen er modtaget efter Maaling, Vejning eller Tælling, kan han derom gøre Anmærkning paa Konnossementet, og han er da fri for Ansvar, saafremt han ikke ved Indladningen har set, at Anførslerne var urigtige, eller ved Anvendelse af almindelig Opmærksomhed havde maattet forstaa det.

Denne Paragraf er jo ikke ganske klar, men det synes dog at være Mening, at Skipperen kan fri sig for Ansvar, ved en Paategning paa Konnossementet, saafremt han *ikke* modtager Ladningen efter Maal eller Vægt. Men det er netop det, han ikke gør! Som alle ved, *kan Skipperen slet ikke kontrollere Vejningen ved Lastningen*. Det naturlige vilde derfor være, om Skipperen, før han lastede, skaffede sig en Erklæring om, at han ikke kan kontrollere Vejningen og derfor fraskriver sig Ansaret derfor.

Vi vil nu ved de forestaaende Forhandlinger i Vinter med Sverrig og Tyskland søge at faa vedtaget, at de tre Landes Skibe faar indført en omtrent saalydende Klausul i alle Certepartier:

Skibet skal ikke være ansvarligt for Vægt, saafremt Anmærkning derom gøres i Konnossementet; men Skipperen skal, hvis det forlanges, ved bediget Søforklaring godtgøre, at alt, hvad Skibet har lastet, er blevet udløst.

Kan vi faa det gennemført, er Sagen klar.

“DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

Det vil forhaabentlig snart vise sig, hvorvidt de afsluttende Forhandlinger mellem Stormagterne vil faa Indflydelse paa Verdenshandelen. Nogen Indflydelse faar den sikkert, men vanskelig tilstrækkelig, til Trods for de flestes gode Vilie. Der er saa uendelig mange Momenter, som spiller ind, og nogen bestemt Retning kan vanskelig paavises. Som Handelen — og dermed Skibsfarten — ligger i Øjeblikket, kan det ikke blive ved med at gaa, og den mindste Lettelse i den ene eller anden Retning vil blive modtaget med aabne Arme.

Nedenstaaende Beretning over de forskellige Fragtmærkedet vil med al Tydelighed give et Billede af Situationen i Dag.

TRÆLASTMARKEDET

Mange Baade er sluttet i den sidste Uge fra Østersøen og Hvidehavet; men der er stadig Mangel paa Laster, og Raterne er nedadgaaende. En Del DBB Laster til Nord Frankrig pr. Sept./Okt. blev sluttet op med det samme. Af de mange Slutninger fra Østersøen kan nævnes: 6,000 Favne Pulpwood Afskibning September i 5/6 Baade, Brahestad-Jacobstad/Calais 40/6d., Rouen 42/-, 1,000 Stds. Lovisa & Walkom Boulogne 55 danske Kr., 25/9-25/10, 1,000 Stds. Kotka & Abo/Boulogne prompt, 40/-, 1,100 Stds. Transgund/London 41/6d. prompt, 580 Sundswall/London 44/-, 1,300 Stds. 2 Wiborgs/London 43/-, 800 Uleåborg/Hull 48/- old Scanfin, 500 Piteå & Hernösand/Hull 49/-, old Scanfin, 650 Söderham/London 42/6d., 1,400 Stds. Haukipudas/Hartlepool 45/-, 315 Stds. Sundsvall/Lerwick 57/6d., 275 Stds. Sundsvalls/Irvine 60/-, 5/550 Stds. 1/2 Sundsvall/Tunis & Sfax 85/-, Sept., 640 Sundsvall/Rouen 44/-, 900 Favne 2 Sundsvall & 1 Hernösand/ECCP 45/-, 1,800 Stds. 4 Svenske & 1 Wiborg/Alexandria 97/6d., Sept., 1,350 Stds. 1 Svensk & 1 Finsk/Alexandria 97/6d., 450 1 Sydfinland/Amsterdam Hfl. 23½, 440 2 Sydfinland/Amsterdam Hfl. 24, 1,450 Favne Leningrad/ECCP 39/6d.,

1,100 Favne Leningrad/ECCP 40/-, 600 Stds. Leningrad/Suttonbridge 44/-, 500 Leningrad/Ipswich 46/-, 575 Stds. Leningrad/Grimsby 46/-, 740 Stds. Hernösand/Antwerpen 40/-, 510 Stds. Transgund/Antwerpen 38/-, 600 Stds. 2 Gølle/Antwerpen, Caseboards, 43/-, 675 Stds. Hernösand/Dieppe 42/6d., 500 Favne Jacobstad/Cardiff 49/-, 475 Favne Piteås/Ghent 41/-.

Hvidehavet har taget: 1,650 Stds. Onega/London 60/-, Aug., 800 Stds. full options 62/-, Aug., 1,000 Stds. full options 60/-, 1,000 Favne Archangel/Barrow 58/-, 700 Stds. Kings Lynn 64/-, 600 Stds. Lowestoft 65/- For September og senere tilbydes adskillige Laster til nugældende Rater. Newfoundland Props Bristol Kanalen er sluttet 2,000 Favne Baad til 36/-, 900 Favne 40/-, og noteres 38/-, 38/9 for 12/1,500 Favne.

KUL, KOKS ETC.

Lastetørn — især paa Vestkysten — er vanskelig, og Markedet all over er yderst flovt. Fragterne til Danmark/Sverige uforandret, maaske en lille Smule bedre for mindre Baade op til 12/1,500 t. Fra Tyne district noteres: Kalundborg 11/1,300 t. 6/3d.-6/6d., Nakskov 1,000 Koks 9/-, Malmö 2/3,500 t. 5/6d.-5/9d., Stockholm 6,000 t. 5/3d. 1,700 Losning, Sundsvall 2,000 t. 6/-, Helsingfors 5/6d., 2,000 t., Riga 2/3,000 t. 5/7½-5/9d., og fra Wales: 18/2,200 t. København 6/9d. end Sept., 12/1,800 t. Sundsvall 6/6d., 900 t. København 7/6d. Bunkerpriserne er faste uden væsentlige Forandringer.

MIDDELHAVET ETC.

Udgaende Kul- & Kokslaster sparsomme, og lader det til, at Afladerne holder deres Ordre tilbage for at presse Raten ned. Scotland/Vest Italien er gjort til 9/6d. 2,700 t., 9/- 5,000 t. og 8/3d. 6,000 t., Trieste 4,000 t. 11/6d., Alexandria 42/4.800 t. 10/9d.-11/-, Gibraltar 2/3,000 t. 8/3d.-8/6d., og fra Tynen: 9/- Algiers, 9/- Genoa, 7/9d.-8/- Gibraltar, 9/6d. Las Palmas, Wales/Øerne 8/6d.-8/9d., Gibraltar 7/9d., Huelva 8/-, Algiers

8/3d., Marseilles 9/- 3,000 t., 8/6d. 6/8,000 t., Genoa 8/3d.-8/9d., Alexandria 11/-, Piræus 12/6d., Pt. Said 10/6d., Colombo 14/-. Det hjemgaaende Marked baade fra Sortehavet og Middelhavet er stadig interesseløst med minimal Efterspørgsel.

NORD-AMERIKA, GULFEN, CANADA

Kul fra Wales til Quebec/Montreal, som i lange Tider har betalt 7/6d. 1,000 t. fri, er reduceret til 7/-, og endog 6/6d. rapporteres sluttet. For Korn fra Montreal & Gulfen er der sluttet en Del Baade til U.K.-Cont. og Middelhavet, ligesom Danmark-Sverige nu er i Markedet til 17/18 Cents pr. 100 lbs. fra Montreal; men noget livligt Marked kan der ikke tales om.

Gulfen/Buenos Ayres pitchpine Oct./Nov. 145/-147/6d., U.S.A./Rio 3.10/3.25 dols., Algiers 2.75 dols. Havana 1.30 dols., Sukker Cuba/U.K.-Cont. 5/7,000 t. 20/6d.-21/-, option Marseilles 23/-, San Domingo 3/4,000 t. U.K.-Cont. 23/-.

SYD-AMERIKA

Hjemgaaende er sluppet en Del af, og udgaaende Kul holder sig stadig i 11/6d.-11/9d., Buenos Ayres-La Plata-Bahia Blanca.

Til U.S.A. og Canada og tildels Vestkysten af Nord Amerika søges Tonnage til henholdsvis 24/-, 25/- og 28/-, og til U.K.-Cont. er sluttet: Bahia Blanca 8,000 t. 22/6d. 5/15 Sept., Lorenzo 7,300 t. 23/- Bristol Kanalen prompt, Lorenzo 4,200 t. 25/6d. prompt option Skandinavien 2/6d. ekstra 1 Havn, 3/9d. to, Santa Fé 5,200 t. Bordeaux 32/6d. berth terms, quebracho, og lignende Last noteres til Le Havre. Santa Fé/Philadelphia, ben, 7.25 dols. per ton. Chile/U.K.-Cont. 7,000 t. rapporteres sluttet til saa lavt som 23/6d. prompt. Senere position 28/6-29/-.

Nord Pacific har taget 3/4 Baade Sept. til max. 31/3d. U.K.-Cont., 2/6d. ekstra Middelhavet.

ØSTEN

Vladivostock/U.K.-Cont.-Skandinavien 30/-, Bombay/Middelhavet-U.K. 20/-, d.w., Australien U.K.-Cont. er reduceret til 35/6d.

TIME CHARTER

7,000 t. Levering og Tilbagelevering U.K., 8/12 Mdrs. Transatlantic Fart 80 Cents. 6,000 t. 8 Mdr. 4/-, 3,000 t. 12 Mdr. Vest Indien 1.50 dols.

„CUSTOMS OF THE PORT“

Man skulde tro, at det var bleven tilstrækkeligt klargjort, at »Customs of Port« simpelthen ikke eksisterer, naar der foreligger en Kontrakt, der foreskriver, at visse Ting skal gøres, som naar det drejer sig om at laste et Skib med Tømmer. Det nye Scanfin Certeparti bestemmer, at Skibet skal afgaa til en Havn og dér laste, etc. Skibet skal ankomme dér paa en bestemt Dato, idet Kontrakten kan blive annulleret, saafremt denne ikke overholdes. Denne bestemte Dato indsættes af en Befragter, antagelig fordi han har beregnet, at Ladningen vil være rede den Dag, og han har forvissat sig om, at der da vil være Plads til Skibet. Har han ikke bragt dette paa det Rene, er Indsættelsen af en bestemt Dato kun en meningsløs Udfyldning af en tom Plads i Certepartiet.

Under alle Omstændigheder har Kaptajnen Ordre til at være der til bestemt Tid, og hvis han ved Ankomsten finder, at der ikke er Plads til ham og ikke heller andre Midler til Raadighed for ham, saa han kan begynde at laste, gør han kun sin Pligt, naar han i sin Reders Interesse protesterer.

Timber Trades Journal gaar mod Rederne.

The Timber Trades Journal mener aabenbart, at en saadan Kaptajn er en Kværlant, der ikke forstaar sig paa sine Ting, og som ikke respekterer Fetish'en »Customs of Port«. Vi gengiver nedenfor et Uddrag af en Artikel i Bladet for 9. August desangaaende.

»Forsinkelsen i Skibsfartens Aabning i Foraaret og den pludselige Tilstrømning af Baade til Lastepladserne har medført en Række Krav om Liggedagspenge fra Damperes Side. Dampskibskaptajner synes at have været særlig umedgørlige i Aar og har protesteret paa den ringeste Foranledning. I mange Tilfælde baseres Kravene paa, at Damperne ikke straks har kunnet faa Lasteplads, og Kaptajnerne synes at have ladet »Customs of Port« ude af Betragtning, idet denne ofte bestemmer, at hvis der ikke er nogen Plads, maa Damperen vente, indtil dens Tur kommer. De trykte »Customs of the Ports« i Havne, i hvilke man ikke plejer at laste Varer fra Lægter, udtales det udtrykkeligt, at den Tid, der gaar med til at vente paa at faa Plads, ikke giver Ret til Liggedagspenge. Kaptajnens Paastand gaar imidlertid formodentlig ud paa, at hans Certeparti gaar forud for »Customs«, og at Ladningen ifølge det nye Scanfin Certeparti skal bringes til Skibssiden, og at Kaptajnen ikke skal vente paa Plads. En anden Bestemmelse i det nye Certeparti gaar ud paa, at enhver Tvist i Lastehavnen skal ordnes, før Konnossementet undertegnes, eller at Kravet anføres paa Konnossementet, men denne Bestemmelse opfyldes kun sjældent. Afskiberne gør »Customs of the Port« gældende og afviser Kravene, og Importørerne her maa udkæmpe Sagerne.

De Vidnesbyrd, der afgives af Kaptajnerne og Afskiberne strider mod hinanden, og imidlertid maa Importørerne deponeere det forlangte Beløb for at faa deres Varer udleveret.

Skibene kan ikke ligge ledige.

Nylige Afsløringer med Hensyn til den Maade, hvorpaa værdifulde Ladninger ligger og flyder paa Importkajerne i britiske Havne i lange Perioder (og Fragten paa dem ikke betalt) synes at tyde paa, at nogle Dage mere eller mindre ikke har nogen Betydning i en Tømmerkøbmands Forretning. Men hvornaar vil man blive klar over, at et Skib har en umættelig Mave, der sluger Pund, Shillings og Pence (navnlig Pund) hvert Minut det flyder, hvad enten det er i rum Sø, eller det ligger og venter paa Plads i en Havn. Fragten kalkuleres efter de Omkostninger, der er forbundet med at lade Skibet foretage en bestemt Rejse, saa eller saa meget pr. Dag, og naar Skibet ikke virkelig er paa Rejse, eller naar det overskrider det beregnede Antal Dage i Havn, sætter det Penge til.

Vor Kollega kan næppe forestille sig, at en Skibskaptajn er uvidende om elementære Ting som disse, men betænker sig desuagtet ikke paa at irettesætte ham, fordi han gør sin Pligt.

PERSONTRAFIKEN PAA SYDAMERIKA

Som meddelt i Nr. 33 af *Dansk Søfarts Tidende* har det svenske Rederi »Nordstjernen« hos »Götaverken« i Göteborg bestilt to kombinerede Passager- og Fragtbaade til Farten paa Sydamerika.

Der foreligger nu forskellige Detailler angaaende disse Skibe, af hvilke vi meddeler følgende: Skibene faar en Længde af 390', en Bredde af 52.5' og en Dybde af 37'. De forsynes med 4-Takts Motorer paa 3,400 I.H.K., der giver dem en Hastighed af 12 Knob lastede. Dobbeltbunden indrettes til Olietanke, saaledes at Skibene kan indtage 1,550 Tons Bunkerolie. Kahytterne lægges midtskibs. Det ene af de to Skibe skal afleveres i Juni 1925, det andet i Oktober. Skibene, der, som tidligere meddelt, skal kunne tage 60 Passagerer, bygges saaledes, at Passagerafdelingen let skal kunne udvides, hvis det skulde vise sig nødvendigt.

FREDERIKSHAVN-GÖTEBORG RUTEN NEDLÆGGES

D.F.D.S. har taget Beslutning om at nedlægge Ruten Frederikshavn-Göteborg, da den har vist sig urentabel. Imidlertid gøres der fra forskellige Side Anstrengelser for at bibeholde Ruten, om end under en noget anden Form end hidtil. Aarsagen til Nedlæggelsen er et formindsket Tilskud fra Sverige.

HAVETS EVENTYR

BJERGNING AF SUNKNE SKATTE

Man regner, at der aarlig gaar Værdier til et Beløb af 5 Mill. Pd. Sterl. tabt i britiske Farvande ved Forlis af Skibe og Ladninger. Bestræbelserne for at faa fat paa i hvert Fald en Del af disse Værdier har derfor ført til Opfindelsen af en Mængde snedige Apparater og givet Anledning til en Række vovelige Forsøg. Bjergring er altid et fristende Foretagende, hvad enten det drejer sig om Tilbageerobringen af en sunket Skat eller det mere prosaiske Arbejde med atter at bringe strandede Skibe flot. Opfindsomhed og Vovemod — Menneskehjernen og Menneskeanden — kæmper mod Naturen, her mod Havene med deres mægtige og ubarmhjertige Styrke.

Den Udholdenhed og Styrke, der udvises af dem, der søger sunkne Skatte, er vidunderlig, hvilket bl. a. de talrige Forsøg, som er gjort paa at finde nogle af de spanske Skibe, der gik til Bunds ved Kysterne af England paa Dronning Elisabeths Tid, bærer Vidne om.

Bjergerens Maal er at hæve til Havets Overflade, det, der er sunket, hvad enten det er Skatte, Dokumenter, mægtige Slagskibe eller endnu levende Mennesker, der er indespærrede i en sunket Undervandsbaad.

Hvad mener nu et almindeligt Menneske, der kan svømme, om Vandet? Hvis han har prøvet at bade i Brænding, ved han, at han ikke kan klare sig mod Braadsøer, men han ved ikke andet end, at under Overfladen er det roligt nok. Hvis han kunde trække Vejret dernede, vilde han kunne svømme længere under Vandet end i Overfladen, og han maa derfor gaa ud fra, at da Dykkeren faar tilført Luft, kræver hans Arbejde i første Række kun Taalmodighed. Dette gælder dog ikke for den Dykning, Bjergeren udfører. I 300 Fods Dybde, en Dybde, der er for intet at regne sammenlignet med de uhyre Dybder, der findes i Havet, er Vandet omtrent ugennemtrængeligt; det kræver en stærk Anspændelse at løfte en Haand, og ved Kysterne, hvor Skibene synker, kastes denne uhyre Vægt af Vand ofte omkring af voldsomme Strømme, og et Skib dækkes hyppigt af Sand eller Mudder i Løbet af nogle faa Timer.

En Passager maa spørge sig for om Vej om Bord paa en stor Damper, men Dykkeren maa selv finde Vej og risikerer, at Strømmen smækker Dørene i bag ham og afskærer hans Tilførsel af Luft. Dertil kommer, at Skibet ikke vedbliver at være Skib. Den blotte Vægt af Vandet over det trykker det fladt og forvandler det til en uformelig Masse. Dette var saaledes Tilfældet med Damperen »Laurentic«, der gik ned med 5 Mill. Pd. Sterl. Den blev yderligere fyldt med Mudder, og efter nogle Vinterstorme fandt Dykkerne, at Skatten var gemt under en Masse sammenkrøllede Plader og bøjede Stænger. Det lykkedes dem dog efter et langvarigt og haardt Arbejde at redde næsten hele Skatten.

For at en Bjergring skal kunne give et tilfredsstillende Resultat, maa Skibet bringes op til Overfladen næsten lige saa hurtigt som en druknende Mand.

En af de mest vidunderlige Bjergringer i vore Dage er Bjergringen af det italienske Slagskib »Leonardo da Vinci«, der sank efter en Eksplosion paa lavt Vand i Tarentobugten i August 1916. Idet Skibet sank, kæntrerede det og kom til at ligge med Kølen opad paa 36 Fod Vand. Skibet var paa 24,000 Tons og havde 13 12" Kanoner. Dets Vægt pressede Taarnene og Skorstene ned gennem 30 Fod Mudder, indtil de hvilede paa fast Ler. For at bjerge Skibet viste det sig nødvendigt at bortskære alt det opstaaende, midlertidigt reparere Skrog og Dæk og grave en 1½ miles lang Rende til Dokken. Efter et overordentligt dygtigt og taalmodigt Arbejde lykkedes det at faa Skibet bragt i Dok. Skroget blev saa repareret og Skibet bragt ud

paa Bugten for at blive vendt, efter at man i Forvejen havde gravet et Basin saa dybt, at Skroget kunde vendes uden at støde mod Bunden. Skibet var atter paa ret Køl 4½ Aar efter, at det var sunket.

Krigen gav i det Hele Anledning til en stor Opgang i Antallet af Bjergringer; ved de engelske Kyster bjergedes saaledes henved 500 Skibe, der med deres Ladninger vurderedes til 50 Mill. Pd. Sterl.

Der er stadig Folk, som spekulerer paa, om det ikke vil være muligt at bjerge Vraget af »Lusitania«, der som bekendt blev sænket af Tyskerne i Maj 1915 udfor den irske Kyst. Chancerne herfor er imidlertid yderst ringe, da »Lusitania« sikkert allerede for flere Aar siden er ophørt at være et Skib. Det enorme Tryk, for hvilket Skibet har været udsat — det ligger paa en Dybde af 288 Fod — har sandsynligvis for længe siden fuldkommen knust det.

Dykkere kan ogsaa komme ud for andre Farer end de ovenfor nævnte, Hager f. Eks. Disse er dog ikke af større Betydning; hvis en Høj vedbliver at forstyrre en Dykker i Arbejdet, forlanger han blot en Kniv sendt ned, strækker Haanden ud som Madding og stikker Hajen, naar den drejer sig for at bide. Hvad Blæksprutter angaar, behøver Dykkeren kun at sprøjte Luft paa dem, hvis de angriber ham, saa forsvinder de.

Bjergring af Flaaden i Scapa Flow.

Et Entreprenørfirma i London har sluttet Kontrakt med det britiske Admiralitet om at løfte den tyske Flaade, som Tyskerne selv sænkede i Scapa Flow 1919. Det første af disse Fartøjer har i disse Dage set Dagens Lys. Skibet, »V. 70«, blev løftet ved Hjælp af to Flydedolker og svære Staaltrosser, som var fæstet under Kølen. Efter to Timers Løftning begyndte Broen at hæve sig over Vandet. »V. 70«, som da havde ligget paa Bunden af Scapa Flow i fem Aar, blev senere slæbt i Havn ved Mill Bay.

Denne Meddelelse rejser uvilkaarlig Spørgsmaalet, om det maaske nu skal lykkes at kaste fuldt Lys over en af Verdenskrigens mange uopklarede Begivenheder. I 1915 var den tyske Kaptajnlejtant *Weddingen* utvivlsomt Tysklands dygtigste Ubaadschef. Ifølge for kort Tid siden fremkomne Forlydender, der skal være bekræftet af Admiral *Jellicoe*, skulde det i 1915 være lykkedes *Weddingen* med sin »U. 29« at komme ind paa Scapa Flows Havn. Han fik afskudt to Torpedoer, men blev selv løbet i Sænk af en Dreadnought. Idet Undervandsbaaden sank, hævdede dens Forstavn sig over Vandet, og »U. 29« blev tydelig synlig.

Mandskabet blev ikke opfisket. Men nu synes der altsaa at være en Mulighed for, at ogsaa denne Gaade skal løses.

En Bomuldslast.

Et interessant Bjergringsforsøg er optaget ved Terschelling, hvor Reno Marine Salvage Corporation vil forsøge at bjerge Bomuldslasten paa den amerikanske Damper »West Arvada«. Dette Skib stødte i 1921 sammen med en drivende Mine og sank paa 71 Fod Vand. Daarligt Vejr har hidtil hindret Arbejdet, men den første Balle af Lasten kom forleden op. Undersøgelser af tidligere udtagne Prøver har givet et saa udmærket Resultat, at der fra Holland foreligger Tilbud om at købe Bomulden, naar den er vasket og tørret, for en Pris, som kun ligger ½ d. pr. lb. under Markedsprisen.

Ovennævnte Bjergringsselskab hævder forøvrigt, at det er i Stand til at hæve Skibe, som er sunket paa 400 Fods Dybde. Det fæster ved Hjælp af Hager Pontoner paa begge Sider af Skibet, og disse fyldes derefter med Luft.

SKIBSFARTEN I DET FJERNE ØSTEN

Fra vor Korrespondent i Shanghai har vi modtaget følgende Meddelelser om Forholdene for Skibsfarten i det fjerne Østen:

Skibsfarten paa Kinakysten er stærkt trykket, der er en vigende Tendens paa alle de ledende Dampskibsruter, og der er et stadigt voksende Overskud af Lasterum til Raadighed.

Dairen-Shanghai-Chefoo-Tsingtao Ruten, der betjenes af japanesiske og kinesiske Skibe, har meget lidt at bestille i Aar, og Chingkee Selskabet, det største kinesiske Skibsrederfirma i Shantung, har bestemt sig til at deltage i Dairen-Japan Farten, da der ikke er noget at gøre i de nordkinesiske Farvande.

Heller ikke i Hongkong og Sydkina er der noget videre at sejle med; Fragterne er ret faste, men der er ikke meget at gøre. Afskibningerne fra Saigon og Siam til Hongkong er ikke af større Betydning, og Skibsfarten paa Canton, der under normale Forhold kan være ret indbringende, har i de sidste Maaneder været overordentlig risikabel.

Afskibningerne til europæiske Lande finder Sted i begrænset Maalestok. Der er i manshuriske Havne en Sammenhobning af Varer, og der gaar kun smaa Mængder af Ballastolie fra Dairen til Europa for Øjeblikket. Tientsin har som Regel en Del Peanuts og Raabomuld til Afskibning til europæiske Havne, men i de sidste Par Uger har Forretningerne ligget omtrent stille.

Java-Kina-Japanlinjen gør sig store Anstrengelser for at udvikle Handelsforbindelsen mellem hollandsk Ostindien og Kina, og den har i den Anledning aabnet egne Kontorer i Shanghai. Der løber en Del Skibe

mellem Hongkong og Java med Sukker og en Del andre Produkter, og paa Tilbagevejen medfører de kinesiske Stykgodsvarer. Handelen mellem Shanghai og hollandsk Ostindien er endnu ikke meget betydelige, men man haaber, at Java-Kina-Japanlinjen ved Aabningen af de nye Kontorer i Shanghai vil være i Stand til at udvikle Forbindelsen betydeligt.

Forholdene i Japan.

Hvad angaar Forholdene i Japan, er Rederne dér meget betænkelige ved de Dampere, de har taget paa Tidsbefragtning, da Forholdene udvikler sig modsat deres Forventninger. Ved Aarets Begyndelse syntes Udsigterne bedre, og alle Redere ventede et godt Fragtudbytte. De haabede, at de store Tab, de havde lidt de foregaaende Aar, vilde kunne indvindes i Aar, naar der saas hen til den Mængde Materialer, der var nødvendige til Genopbygningsarbejdet i Japan.

Forholdene forandrede sig imidlertid i ugunstig Retning, og Indførslen af Tømmer fra Oregon, der var en af de Artikler, de havde sat mest Lid til, er bleven næsten fuldstændig indstillet, dels som Følge af Valutakurserne, dels fordi Markedet i Japan blev oversvømmet.

Til Trods for det daarlige Fragtmarked er der til Japan fra September i Fjor til Juli i Aar indført ialt 68 udenlandske Skibe med en samlet Tonnage af henved 400,000 Tons, og Flertallet af dem maa underkastes forskellige Reparationer og Forandringer, før de kan faa japansk Sødygtighedspas. De japanske Værfter har haft en ret god Fortjeneste ved Reparationen af disse Skibe.

HAMBURG-AMERIKA LINJEN I 1923

I følge en af Hamburg-Amerika Linjen udsendt Beretning for Aaret 1923 var Selskabets Genopbygning tilnærmelsesvis afsluttet ved Aarets Slutning. Der naaede ialt 18 søgaaende Dampere med en samlet brutto Registertonnage af 116,596 Tons til Aflevering. Blandt disse Skibe var de til New York Ruten bestemte Passagerbaade »Albert Ballin« og »Deutschland«, der begge er paa ca. 22,000 Tons. Under Bygning befandt sig ved Aarets Slutning Dampere »Njassa« paa 8,700 Tons, Turbinedampere »Saarland« paa 6,863 Tons og Motorskibet »Vogtland« paa 7,100 Tons. Efter Afleveringen af disse Skibe vil Selskabet have en Flaade paa 78 søgaaende Skibe med en samlet Tonnage af 388,826 Tons, eller næppe $\frac{1}{2}$ af Tonnagen før Krigen. Der har i Aarets Løb fundet en betydelig Udvandring Sted, hvilket har sat sig Spor i Passagertrafikken. De fleste Udvandrere tog til Nordamerika, hvilket havde til Følge, at det efter amerikansk Lov tilladte Antal Indvandrere allerede var naaet i Løbet af de første 5-6 Maaneder af Aaret. Da der desværre er Udsigt til en yderligere Begrænsning af Indvandringen, maa man regne med en betydelig Nedgang i Passagertrafikken. Efterhaanden som Døren lukkedes for Indvandrerne til Nordamerika, vendte Udvandrerstrømmen sig mod Brasilien og Argentina, og i den sidste Halvdel af Aaret ogsaa mod Canada. Men ogsaa i disse Lande begynder man at søge at begrænse Indvandringen.

Passagerfarten paa Østasien begyndte i Aarets Løb paany under beskedne Former med Indsættelsen af Dampere »Oldenburg«.

Aaret gav Overskud.

I Fragtfarten paa Nordamerika var der hele Aaret meget stærk Konkurrence, saaledes at Godstransporten gennemgaaende gav Tab. Først ved Slutningen af Aaret kom det til en Overenskomst mellem de konkurrerende Selskaber, hvorved Forholdene bedredes noget, selv om Fragtsatserne endnu ikke er tilstrække-

lige. Med Hensyn til Trafiken paa Østkysten af Sydamerika er der truffet en Overenskomst, men de opnaaede Forbedringer er dog ikke fyldestgørende. Farten paa Vestkysten af Sydamerika er siden April 1923 bleven drøvet under Betegnelsen »Deutscher Westküsten-Dienst« sammen med Dampskibsselskabet »Kosmos« og »Roland Linjen« i Bremen. Der opretholdes for Tiden en 4-ugentlig Tjeneste via Panamakanalen til de sydlige Havne i Chile, en 6-ugentlig Tjeneste via Magalhaes-Strædet til Callao og en maanedlig Tjeneste via Panamakanalen til Centralamerika og Mexicos Stillehavskyst. Til Østasien afgaar Dampere hver 4. Uge. Som Følge af Konkurrencen var Forholdene for de tyske Afrika-Linjer meget vanskelige. I de russiske Sortehavshavne var Forholdene lidet gunstige. Den 1. September 1923 indtraadte Dr. Cuno atter i Selskabet. Aaret gav et regnskabsmæssigt Overskud af 449,999.99 Billioner Mark, Afskrivninger og Henlæggelser androg 299,999.99 Billioner, og i ny Regning overførtes 150,000 Billioner Mark.

TYSKE SKIBE FAAR ATTER ADGANG TIL FRANSE HAVNE

Som bekendt havde den franske Regering givet Ordre til at behandle tyske Skibe strængt i Overensstemmelse med Toldforskrifterne, naar de anløb franske Havne, som Følge af den Boycott, man i Hamburg og Bremen havde iværksat overfor franske Skibe kort efter de franske Troppers Indrykning i Ruhr, medens andre Nationers Skibe stadig nød godt af visse Lempelser, der simplificerede og betydeligt fremskyndede Ekspeditionen af Skibene.

Regeringen har nu efter Anbefaling af Understatssekretæren for Handelsmarinen ophævet denne Ordre, og tyske Skibe vil herefter i franske Havne faa samme Behandling som andre Nationers Skibe.

KRÆNGNINGSPRØVE OG TRÆLASTELINJE

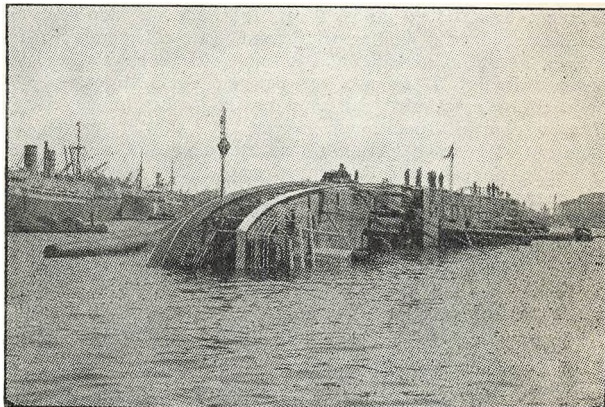
Fra Hr. Skibsreder E. Nissen, Dampskibsselskabet »Atlanta«, har vi modtaget nedenstaaende Indlæg i Spørgsmaalene »Krængningsprøve og Trælastelinje«, som vi herved har Fornøjelsen at gengive:

Sagen »Thor« er vel uddebatteret og de vise Herrer foreslog »Krængningsprøve«, har forhaabentlig opnaaet et godt Resultat. Jeg var Vidne til Damperen »Avaré«s Kæntring i Hamburg Havn, hvorved en Del Mennesker omkom. Denne Baad havde sejlet i mange Aar, oprindeligt vistnok under tysk Flag, uden at der var sket noget Uheld, og de tyske Myndigheder foreslog efter Kæntringen ikke nogen Krængningsprøve, men tiltalte Kaptajnen for urigtig Manøvrering, og idømte ham vistnok en meget streng Straf.

Der kunde opremses Masser af analoge Eksempler, der alle beviser det logiske i Deres Kommentarer.

M. H. t. Trælastelinjen kan jeg ikke dele Deres Opfattelse, thi ogsaa her vil og maa alt afhænge af den ansvarshavende ombord, som under Lastningen maa tage i Betragtning Kul eller Olie, der paa Rejsen

brændes, og som jo dybere denne har været placeret i Skibet jo mere forringer Skibets Stabilitet; ligeledes at overbrydende Sø vil gøre Dækslasten tungere, og navnlig om Efteraaret, at Overisning kan indtræffe, som jo vil forringe Skibets Stabilitet ganske betydelig.



S/S Avaré kæntrret i Hamburg Havn

INTERNATIONALT SØRETSMØDE I STOCKHOLM

I Stockholm vil der i Dagene 8.—13. September blive afholdt et stort internationalt Søretsmøde, idet »International Law Association« afholder sin 33. Kongres, med Deltagelse fra næsten alle søfarende Nationer.

Dagsordenen for Kongressens Forhandlinger er meget lang og omfattende. Der skal forhandles bl. a. om Planer for en international Lovregel for almindeligt Havari, om en Lov om Territorialgrænsens Udstrækning, Oprettelse af en international Kriminaldomstol som Supplement til den internationale Voldgiftsret i Haag og et Forslag til en international Luftfartslov i Krig og Fred. Endvidere skal der forhandles om rationel Kontrol med illoyal Konkurrence og Konkurs samt Aktieselskabslikvidationer.

Kongressen vil blive aabnet af den svenske Konge.

TRÆLASTFARTEN PAA HVIDEHAVET

Trafikken paa Hvide Havet er udsædvanlig stor i Aar. Det meddeles fra Archangel, at der i denne Sæson sandsynligvis skal udskibes 300,000 Standards, medens den største Mængde, der tidligere blev udskibet, ikke løb op til mere end 230,000 Standards.

Det er i Aar den norske Tonnage, som er i Majoritet. 30 norske Skibe er beskæftiget i denne Fart. Forøvrigt deltager Skibe fra næsten alle Lande i Nord-europa. Der findes saaledes mange hollandske og tyske og ikke saa faa danske Skibe. England er derimod forholdsvis daarligt repræsenteret, Grunden er sikkert den, at England ikke har Skibe, som egner sig til Trælastfarten.

Fra Archangel udskibes ogsaa andre Varer af stor

Værdi, saaledes Korn, Hamp, Tjære og Skind. Et engelsk Skib fik en halv Last af Smør og Æg, som kom fra Sibirien.

BJERGELØNNEN TIL »ISBJØRN«

Repræsentanterne for D/ »Stella Capella«, Firmaet Jansen & Co., meddeler D. S. T., at Handelsministeriet ikke har faaet tilkendt en Bjergeløn paa 60,000 Kr. for nævnte Skib. Handelsministeriet forlangte i sin Tid 60,000 Kr. stillet som Sikkerhed for den Betaling, Sø- & Handelsretten eventuelt maatte tilkende »Isbjørn« for den ydede Is-Assistance.

Sagen verserer for Tiden for Sø- & Handelsretten, og Dommen vil antagelig kunne ventes i Løbet af September Maaned.

STANDARD SKIBSBYGGERI LIKVIDERER

A/S Standard Skibsbyggeri paa Kraakerøy har paa en Generalforsamling besluttet at træde i Likvidation. Standard blev startet under Højkonjunkturen med en Aktiekapital paa 3 Mill. Kr., fordelt paa 3,000 Aktier. Man købte af Firmaet I. M. Jacobsen dets nedlagte Brug paa Røed paa Kraakerøy for 450,000 Kr. og af Grundejer Anton Røed en Del tilliggende Ejendomme for 100,430 Kr. Her byggede man en stor Maskinhal, som var kommet under Tag, men ikke færdig, da Tiderne blev daarlige og Arbejdet ophørte. Ligeledes blev der bygget en kostbar Kaj og to Beddingfundamenter for store Fartøjer. Der kom ogsaa fra Udlandet en hel Del Maskiner, men de kom for sent til at blive monteret. De er efterhaanden solgt til Frederikstad mek. Værksted. Man antager, at hele Aktiekapitalen er tabt.

STORT OG SMAAT

Russisk Torpedobaad minesprængt i Sortehavet.

Ifølge en telegrafisk Meddelelse fra Moskva er en russisk Torpedobaad stødt paa en Mine i Sortehavet og sunket. 15 Mand druknede.

Kæntringsprøver med »Sydfyenske«s og »Ærø«s Skibe.

Kæntringsprøver med Dampskibe, som paabudt af Erhvervsministeriet efter Dampskibet »Thor«s Kæntring, er nu foretaget saa godt som hele Landet over — og i de sidste Dage har den nye Skibsinspektør for Fyn, Hr. O. G. Christensen, m. fl. været i Svendborg og Ærøskøbing for at foretage Kæntringsprøve med samtlige »Sydfyenske Dampskibsselskab«s og »Ærø«s Dampere.

Prøven bestod i, at en efter Skibets Størrelse forholds-mæssig bestemt Jernvægt blev anbragt i dets ene Side, og man undersøgte da, hvilket Udslag det kunde give.

Samtlige Skibe bestod, ifølge Ærø Avis, Prøven med Glans. Prøverne foregik i selve Havnen, ved Bolværket, og varede alt i alt 1½ Dag.

Drivende Mine.

Ministeriet for Industri, Handel og Søfart meddeler: Tysk Damper »Julius Hugo Stinnes« rapporterer over Blaavand Radio: Drivende Mine passeret den 11. d. M. Kl. 7,30 Efterm. paa 57° 01' Nr. Brd. 3° 43' Ø. Lgd.

Nyt svensk Dampskibsselskab.

Det første Dampskibsselskab paa Øland er i disse Dage blevet dannet i Färjestaden med en fuldt tegnet Aktiekapital paa 200,000 Kr. under Firmanavnet *Ølands Sjötrafiksaktiebolag*.

Hvalfangsten i Davisstrædet.

Efter ca. en Maanedes Fangst er der til Tønsbergs Hvalfangeri over Island indløbet Melding fra »Orwell« om en Produktion pr. 11. August paa 2,600 Fade Olie.

Dette er ikke meget sammenlignet med, hvad man er vant til fra andre Felter, og taget i Betragtning, at man opererer med et stort moderne flydende Kogeri og tre gode Hvalbaade. 2,600 Fade paa en Maaned synes at tyde paa, at Baadene har haft vanskeligt ved at opdrive et Dyr hver pr. Dag. Men da det som bekendt er Meningen at Ekspeditionen først skal være hjemme igen i September Maaned, og Fangsten saaledes endnu kan vedvare en Tid, er der muligvis Udsigt til at naa op paa en Produktion af 5,000 Fade. Dette er mindre end man havde haabet, men vel nok til at vise, at Ekspeditionen lønner sig i Aar. Om det vil lønne sig at gentage Ekspeditionen et andet Aar, er derimod en anden Sag, hvorom man vel næppe kan danne sig en helt begrundet Mening, før Kaptajn Berntsen er kommet hjem igen.

Det meldes, at Farvandet er isfrit, og at alt staar vel til, skriver »Tønsbergs Blad«.

Omdannelse af Dampere til Motorskib.

»Grangesberg«-Selskabet har overdraget »Götaverken« at omdanne en af Selskabets største Dampere, »Vollrath Tham« til Motorskib, efter at det har indhøstet gode Erfaringer ved Anvendelsen af Motorskibe til Transporten af Malm.

Pest i Algier?

Udenrigsministeriet meddeler: I Henhold til derom fra det kgl. Gesandtskab i Paris modtaget Indberetning, er der kon-

stateret to mistænkelige Pesttilfælde i Mostaganem's Forstad. Den bakteriologiske Undersøgelse har været negativ for det første Tilfælde, og man er nu i Færd med at undersøge det andet Tilfælde. Intet Dødsfald blandt Rotter er konstateret, og Undersøgelsen af en levende Rotte er forblevet negativ. Alle profylaktiske Forholdsregler er metodisk foretagne.

SKIBS PROVIANTERINGS- HANDLERE

København:

J. Andersen & Co., Toldbodvej 7.
Bjorch-Jensen & Co., Holbergsgade 24.

Esbjerg:

H. P. Nielsen, Strandbygade 18.
Th. Thygesen Kirkegade 7.

Frederikshavn:

P. Saxbergs Eftf., N. Mogensen.

Helsingør:

K. F. Marstrands Eftf.

Randers:

A. L. Nielsen, ogsaa aut. Forhyringskontor.

POSITIONSLISTE PR. 18. AUGUST 1924

MEDDELT AF »DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Nielsen, i Esbjerg-Parkston Ruten.
s.s. *Aalborg*, Egeholm, ank. Yxpila 16.8.
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i København-Aalborg Ruten.
s.s. *Aarhus*, Bloch, i København-Aarhus Ruten.
m.s. *Afrika*, Schmith, pass. Gibraltar 14.8. p. R. t. Dunkerque.
s.s. *Aggersund*, Th. Petersen, ank. Bjørkø 14.8.
s.s. *Agnete Mærsk*, Rasmussen, ank. Aalborg 15.8.
s.s. *Aladdin*, Nielsen, ank. Grimsby 18.8.
s.s. *Alexandra*, Holst, oplagt i Frederikshavn siden 26.7.
s.s. *Alf*, Thorkildsen, ank. Ghent 11.8.
s.s. *Alfa* afg. San Carlos 16.8.
s.s. *Alfred Hage*, ank. Wasa 10.8.
s.s. *Algarve*, Sinding, afg. Algier 17.8. til Marseilles.
s.s. *Alsund*, Nielsen, ank. Leith 14.8.
s.s. *Amalienborg*, Sørensen, afg. Gibraltar 16.8.
s.s. *Angelica Mærsk*, Rask, afg. Leningrad 12.8. til Sharpness.
s.s. *Anine*, Risøe, ank. Gefle 16.8.
m.s. *Annam*, Rasmussen, afg. Honkong 12.8. til Tarakan.
s.s. *Anneberg*, Korff, ank. Brahestad 14.8.
s.s. *Arabien*, Harder, afg. Hongkong 15.8. til Ocean Isl.
m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Bahia 11.8. til København.
s.s. *Arkansas*, Snedker, ank. Cardiff 10.8.
s.s. *Arnold Mærsk*, Nielsen, ank. Jakobsness 4.8.
m.s. *Asia*, Dahl, pass. Perim 7.8. p. R. t. Colombo.
s.s. *Atlantehavet* afg. St. Vincent 29.7. til Buenos Aires.
s.s. *Atlantic*, Lund, afg. Alacassan 13.8. til Aarhus.
s.s. *Australien*, Møller, ank. Hankow 13.8.
m.s. *Avance*, Andrup, afg. København 16.8. til Methiel.
m.s. *Avant*, Sørensen, afg. Antwerpen 21.7. til Halifax.
s.s. *Argentina*, Wenck, afg. Cardiff 29.7. til Sydamerika.
s.s. *Astrid*, Bjark, ank. Bjørkø 15.8.
s.s. *Axel*, Magleby, ank. Blyth 18.8.

B

s.s. *Baldur*, Dam, i København-Bogense-Vejle Ruten.
s.s. *Beira*, Kjær, ank. Libau 15.8.
s.s. *Belgien*, Hansen, ank. Le Havre 13.8.
s.s. *Bellona*, Thrane, afg. København 18.8. til Leith.
s.s. *Benedikt*, Veisø, i København-Samsø-Odense Ruten.
s.s. *Bergenhus*, Andresen, i Stettin-København-Vestnorge Rut.
s.s. *Berlin*, Vinding, ank. Göteborg 17.8.
s.s. *Bertha*, Jørgensen, pass. Dover 16.8. p. R. t. Morlaix.
s.s. *Betty Mærsk*, Thun, afg. Greenock 16.8. til Dieppe.
s.s. *Birgit*, Clausen, ank. Norrsundet 8.8.
s.s. *Birte*, Christensen, ank. Uleåborg 14.8.
s.s. *Bjarke*, Poulsen, ank. Terneuzen 16.8.
s.s. *Bodil* afg. Stettin 15.8.
s.s. *Bogø*, Rasmussen, pass. Skagen 15.8. p. R. t. Manchester.
s.s. *Bolivia*, Beldring, ank. Tjilatjap 16.8.
s.s. *Bornholm*, Hansen, afg. Quebec 13.8.
s.s. *Bothal*, Hansen, ank. W. Hartlepool 1.8.
s.s. *Botnia*, Lydersen, Rutefart København-Leith-Færøerne-Estland.
s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, afg. Göteborg 14.8. til Garston p. R. t. Garston & Liverpool.
s.s. *Brattingsborg*, Christensen, afg. Caleta Buena 12.8.
s.s. *Bretagne*, Hartmann, afg. Sunderland 16.8.
s.s. *Brelland*, Larsen, ank. København 15.8.

s.s. *Britta* ank. Uleåborg 17.8.
s.s. *Brynhild*, Christensen, ank. Rouen 16.8.
s.s. *Børglum*, Møllerup, ank. Grangemouth 8.8.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Roholm, i København-Aalborg Ruten.
m.s. *California*, Pedersen, afg. København 15.8. til New Port.
s.s. *Carmen* afg. Rouen 14.8.
s.s. *Charkow*, Petersen, i Dok i Helsingør fra 18.8.
m.s. *Chastine Mærsk*, Lundgreen, ank. New York 9.8.
m.s. *Chile*, Tillisch, ank. København 16.8.
s.s. *Chr. I. Kampmann* ank. Tynen 18.8.
s.s. *Christiansborg*, Lund, pass. Prawle 8.8.
s.s. *Cimbria*, Svan, i København-Randers Ruten.
s.s. *Cito*, Jensen, pass. København 17.8. p. Rejse til St. Servan
s.s. *Clara*, Jacobsen, ank. Antwerpen 15.8.
s.s. *Copenhagen*, Schröder, afg. Onega 17.8. til Hull.

D

s.s. *Danevirke*, Jørgensen, afg. Rio de Janeiro 7.8. til Middlebrough.
s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Poulsen, i Dok i Frederikshavn 9.8.
s.s. *Dagmar* (J. Lauritzen) ank. Rødkøbing 17.8.
s.s. *Danebrog*, Andresen, afg. København 16.8. til Frederikshavn Distriktet.
s.s. *Danfælt*, Lerche-Jørgensen, afg. Leningrad 14.8. til Rotterdam.
s.s. *Danfærd*, Grøndal, ank. København 9.8.
s.s. *Daneholm*, Petersen, afg. London 16.8. til Hull.
m.s. *Danekonge*, Petersen, pass. Helsingør 18.8. p. R. t. Kbhvn.
s.s. *Danelag*, Stage, pass. Methil 29.7. p. R. t. Grønland.
s.s. *Danemark*, Hausgaard, ank. West Hartlepool 7.8.
s.s. *Danery*, Voss, afg. København 27.7. til Ivigtut.
s.s. *Dania*, Bencke, afg. Hurum 14.8. til Boston-Philadelphia-Baltimore.
s.s. *Dansborg*, Mathiasen, pass. Gibraltar 6.8.
s.s. *Delaware*, Folkenberg, afg. Montreal 2.8. til København.
s.s. *Diana*, Tramp, ank. Newcastle 1.8.
s.s. *Dorrit* afg. Grao 13.8.
s.s. *Douro*, Jørgensen, i Kbhvn.-Køningsberg-Libau Ruten.
s.s. *Dronning Maud*, Hansen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
m.s. *Drogden*, Chr. Hansen.
s.s. *Dublin*, Krogh, ank. New York 8.8.

E

s.s. *E. M. Dalgas* ank. Calais 17.8.
s.s. *Ebba* ank. Cartagena 17.8.
s.s. *Ebro*, Rosenhøj, afg. London 15.8.
s.s. *Egholm* ank. Oporto 17.8.
s.s. *Eleonora Mærsk*, Mortensen, ank. Leningrad 6.8.
s.s. *Elie*, Duhn, ank. Trångsund 9.8.
s.s. *Elisabeth*, Petersen, ank. Kings Lynn 12.8.
s.s. *Ella*, Hansen, i Aalborg-Hamburg Ruten.
s.s. *Ellen*, Fischer, ank. København 15.8.
s.s. *Ellensborg*, Andersen, ank. Danzig 4.8.
s.s. *Elsborg*, Palm pass. Holtenu 18.8.
s.s. *Emilie Mærsk*, Andersen, ank. Reval 11.8.
s.s. *Emma Mærsk*, Mærsk-Møller, ank. Delagoa Bay 30.7.
s.s. *England*, Petersen, ank. West Hartlepool 2.8.

s.s. *Erik*, Christensen, ank. København 16.8.
 s.s. *Erik Boye* ank. København 16.8.
 s.s. *Esberrn Snare*, Dreyer, i i Hamburg-Kolding-Vejle Ruten.
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Hamburg-Aarhus Ruten.
 s.s. *Esther Maria*, Bang, ank. Helsingfors 4.8.
 s.s. *Estland*, Sørensen, ank. Korsør 16.8.
 s.s. *Estonia*, Christensen, ank. Danzig 11.8.
 s.s. *Express*, Hansen, oplagt i København siden 21.7.
 s.s. *Erle*, Arentz, ank. Bangkok 13.8.

F

s.s. *Falken*, Pedersen, Ruten Kbhvn.-fynske m. fl. Pladser.
 m.s. *Falstria*, Sørensen, ank. Sønderborg 16.8.
 s.s. *Fanø*, Michelsen, ank. West Hartlepool 8.8.
 s.s. *Ficaria*, Rindby, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Fiona*, Petersen, i Kbhvn.-Nakskov-Kbhvn.-Mariagerfjord Ruterne.
 m.s. *Fionia*, Skjoldam, pass. Gibraltar 12.8. p. R. t. Colombo via Suez Kanal.
 s.s. *Flora*, Andresen, afg. Grimsby 19.8. til Esbjerg.
 s.s. *Florida*, Holm, ank. Buenos Aires 3.8.
 s.s. *Flynderborg*, Lund, ank. Aalborg 17.8.
 s.s. *Fredensborg*, Nielsen, ank. Progreso 8.8.
 s.s. *Fredensbro*, Olsen, ank. Hull 30.7.
 s.s. *Frederik VIII*, Mechlenburg, afg. København 16.8. til London.
 s.s. *Frederiksborg*, Larsen, ank. San Domingo 14.8.
 s.s. *Frejr*, Jensen, oplagt i Esbjerg siden 1.7.
 s.s. *Frieda*, Westergaard, ank. Kotka 13.8.
 s.s. *Frigga*, Andersen, i Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Frode*, Ankersen, ank. Swansea 12.8.
 s.s. *Fylla*, Callesen, ank. Simrishamn 17.8.
 s.s. *Fotna* afg. Trångsund 17.8. til Kotka.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, ank. Havre 16.8.
 s.s. *Gautatyr*, Nielsen, afg. Cardiff 9.8. til Ivigtut.
 s.s. *Gerda* pass. Portland 14.8.
 s.s. *Geysir*, Olsen, afg. Sunderland 16.8. til København.
 s.s. *Gorm*, Thomsen, ank. Montreal 13.8.
 s.s. *Grønland*, Kruse, afg. Riga 15.8.
 s.s. *Grønsund*, Nielsen, afg. Aarhus 17.8. til Uleåborg.
 s.s. *Guðrun Mærsk*, Nielsen, afg. Tocopilla 5.8. til Cape Town.
 s.s. *Gunver* afg. Sodertälje 6.8.

H

s.s. *Hermod*, Clausen, ank. Rotterdam 14.8.
 s.s. *H. Pontoppidan* ank. Møllersvirk 15.8.
 s.s. *Hadsund*, Hansen, ank. København 18.8.
 s.s. *Halfdan*, Ørbech, ank. København 16.8.
 s.s. *Halland*, Christensen, afg. London 16.8.
 s.s. *Hammershus*, Hveissel, pass. Buenos Aires 12.8.
 s.s. *Hans Broge*, Christensen, afg. Ghent 16.8. til Sunderland.
 s.s. *Hans Mærsk*, Petersen, afg. Archangel 7.8. til Manchester.
 s.s. *Hans Tausen*, Th. Hansen, ank. Ijoröytta 17.8.
 s.s. *Harald*, Christensen, ank. Antwerpen 10.8.
 s.s. *Harriet* ank. Casablanca 17.8.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, ank. København 14.8.
 s.s. *Hekla*, Bosch Kronika, pass. Kielerkanalen 16.8. p. R. t. London.
 s.s. *Helene* afg. Helsingfors 13.8.
 s.s. *Helga* afg. Blyth 15.8.
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, afg. New York 8.8. til Kbhvn.
 s.s. *Hengest*, Jensen, afg. Esbjerg 17.8. til Hull.
 s.s. *Henry Tegner*, Nielsen, ank. Windau 16.8.
 s.s. *Hertha Mærsk*, Møller, ank. Königsberg 13.8.
 s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Liverpool 16.8. til Swansea.
 s.s. *Hjelm*, Falk, i Dok i Helsingør 14.7.
 s.s. *Hjortholm*, Heide, ank. Manchester 12.8.
 s.s. *Holland*, Jørgensen, afg. Goole 14.8.
 s.s. *Hroar*, Brocks, ank. Hull 16.8.
 s.s. *Hugo*, Thorkelin, afg. Kotka 17.8. til St. Nazaire.
 s.s. *Hulda Mærsk*, Schou, ank. København 3.8.

I

s.s. *I. D. S. Adolph* ank. Nakskov 18.8.
 m.s. *Indien*, Jacobsen, afg. Vancouver 16.8. til Yokohama.
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Gaterhead (Tyne) 16.8.
 s.s. *Inge Mærsk*, Hansen, afg. Sarpsborg 11.8. til Archangel.
 s.s. *Inger* ank. Wiborg 17.8.
 s.s. *Irene Maria*, Clausen, ank. Wiborg 16.8.
 s.s. *Island*, Frandsen, ank. København 9.8.
 s.s. *Ivar*, Nielsen, afg. Brevik 24.7. til Cuba.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Schønning, ank. København 17.8.
 s.s. *J. C. la Cour*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jakob Mærsk*, Hansen, ank. København 18.8.
 s.s. *Jan*, Kurtzhals, afg. Rochefort 16.8. til Uleåborg.
 m.s. *Java*, Knudsen, pass. Gibraltar 15.8. p. R. t. Colombo via Suez Kanal.
 s.s. *Jelling*, Andersen, ank. St. Johns N.F. 15.8.
 s.s. *Jenny*, afg. Glasgow 16.8.
 s.s. *Jessie Mærsk*, Høgstedt, afg. Archangel 7.8. til Manchester.
 s.s. *Johanne* pass. Gibraltar 14.8.
 s.s. *Jolantha*, Strufve, ank. København 16.8.
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, Himango 15.8.
 s.s. *Josey*, Nielsen, afg. Port Arthur (Texas) 14.8. til N. York.

s.s. *Jungshoved*, Horn, afg. Las Palmas 15.8.
 s.s. *Jægersborg*, afg. Ghent 17.8.

K

s.s. *Kai*, Friis, afg. Karlsborg 16.8. til Boulogne.
 s.s. *Karen*, Brinch, ank. Leith 18.8.
 s.s. *Karla* afg. Watchet 16.8.
 s.s. *Kasan*, Sørensen, i Dok i Frederikshavn 16.8.
 s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Swansea 13.8. til København.
 s.s. *Kejserinde Dagmar*, Uldall, afg. København 17.8. til Hernø-sand.
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, i Dok i Aberdeen siden 18.8.
 s.s. *Kina*, Nielsen, afg. Dakar 13.8. til Norfolk Va.
 s.s. *Kirsten Mærsk*, Andersen, afg. Middlesbro 16.8. til Göteborg.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, i København-Aarhus Ruten.
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, afg. Sønderborg 15.8. til Wiborg.
 s.s. *Knud*, Clemmensen, ank. Esbjerg 15.8.
 s.s. *Koldinghus*, Madsen, i København-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruterne.
 s.s. *Kong Haakon*, Pøssant, i København-Kristiania Ruten.
 s.s. *Kronborg*, Hillebranth Lund, pass. Gibraltar 13.8.
 s.s. *Kronprins Frederik*, Hejlsø, afg. Leningrad 12.8. til Hull.
 s.s. *Kurland*, Berndsen, ank. København 15.8.
 m.s. *København*, Mortensen, pass. Skagen 22.7. p. R. t. Durban.

L

s.s. *Lars Kruse* ank. Bougie 14.8.
 s.s. *Laura Mærsk*, Løber, afg. Yxpila 17.8. til Sarpsborg.
 m.s. *Leise Mærsk*, Houmann, afg. Buenos Aires 12.8. til San Francisco.
 s.s. *Lexa Mærsk*, Bærentzen, afg. Leningrad 10.8. til Methil.
 s.s. *Lifland*, Haure-Petersen, ank. Barrow 12.8.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, ank. Danzig 4.8.
 s.s. *Lily*, Poulsen, ank. Lissabon 16.8.
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Ruteafart København-Limfjordsstationerne.
 s.s. *Lithuania*, Jørgensen, ank. New York 13.8.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, i Dok i København.
 s.s. *London*, Caspersen, afg. København 18.8. til Wiborg.
 m.s. *Lynetten*, Jensen, ank. Honfleur 14.8.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i København-Frederikshavn-Kristiania Ruten.
 s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. Antwerpen 17.8. til København.
 s.s. *Maine*, Andersen, afg. Savannah 11.8. til Skandinavien.
 s.s. *Maj*, Holm Nielsen, ank. Kings Lynn 15.8.
 s.s. *Maja*, Christensen, oplagt i København siden 21.7.
 m.s. *Malaya*, Kruse, pass. Perim 14.8. p. R. t. Marseilles via Suez Kanal.
 s.s. *Margrete*, Mathiasen, ank. Trångsund 13.8.
 s.s. *Marie* afg. Algier 16.8.
 s.s. *Marie Mærsk*, Kristensen, afg. Cardiff 9.8. til Trinidad.
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Trångsund 13.8.
 s.s. *Martin Carl*, Olsen, ank. Wiborg 11.8.
 s.s. *Martin Goldschmidt*, Lauritzen, ank. Leningrad 10.8.
 s.s. *Mary*, Stabell, ank. Dunkerque 12.8.
 s.s. *Maryland*, Pape, afg. Las Palmas 7.8. til Galveston.
 m.s. *Mexico*, Svarrer, pass. Lizard 29.7. p. R. t. Baytown.
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, ank. Horsens 15.8.
 s.s. *Minsk*, Egense, i Dok i Frederikshavn siden 9.7.
 s.s. *Mjøltnir*, Rasmussen, ank. Isaffjord 17.8.
 s.s. *Moskov*, Jørgensen, ank. Danzig 16.8.
 s.s. *Møen*, Olsen, i København-Stege- og København-Nykøbing F. Ruterne.

N

s.s. *N. F. Høffding* ank. Himango 15.8.
 s.s. *Nancy* ank. Grimsby 18.8.
 s.s. *Natal*, Røder, pass. Perim 18.8. p. R. t. Port Said.
 s.s. *Nautik* afg. Hull 16.8.
 s.s. *Neptun* afg. Libau 16.8.
 s.s. *Nerma* afg. Blyth 16.8.
 s.s. *Nevada*, Fischer, ank. Barry 10.8.
 s.s. *Nidaros*, Sandborg, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, ank. København 17.8.
 s.s. *Niobe* afg. San Carlos 13.8.
 s.s. *Nordland*, Clausen, ank. Trångsund 13.8.
 s.s. *Nordsøen* afg. Gefle 8.8.
 s.s. *Normandiet*, Haure-Petersen, afg. Newcastle 16.8.

O

s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-København-Göteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, Danholt, ank. Port Talbot 5.8.
 s.s. *Olga*, Thoft, afg. Bordeaux 16.8. til Bayonne.
 s.s. *Oluf Bager*, Tvergaard, i Frederikshavn-Göteborg Ruten.
 s.s. *Oluf Mærsk*, Hansen, afg. Archangel 7.8. til Manchester.
 m.s. *Oregon*, Mühlendorff, ank. Cardiff 4.8.
 s.s. *Orion*, Bendsen, ank. Brahestad 15.8.
 s.s. *Oscar II*, afg. Halifax 17.8. til New York.

P

s.s. *P. Madsen* ank. Aarhus 16.8.
 s.s. *P. N. Damm* ank. Wear 15.8.
 s.s. *Pacific*, Matthiessen, ank. Macassan 16.8.
 s.s. *Palnatoke*, Skou, ank. Drammen 14.8.

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

Sct. Anna Plads 28

Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

AF NYBYGNINGER

*

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

I FREDERIKSHAVNprovianteres de Herrer Skibsførere bedst
og billigst hos**P. Saxbergs Eftfl. N. Mogensen**

Telegr. Adr. »Saxberg« · Telefoner 244 & 482

Skibshandel

SKIBSREPARATIONER**VIGGO JENSEN A/S**

MASKINFABRIK

TELFON: 2437

AARHUS**BOLINDERS** RAAOLIE-MOTORER
FOR SKIBE OG STATIONÆRIngen Vandindsprøjtning. Ingen Kompressor. Øjeblikkelig Igangsætning ved elektrisk Starteanordning. Meget ringe Brændstofforbrug.
ÆLDRE BOLINDERTYPER MODERNISERES Forlang Tilbud. OVER 15.000 BOLINDERMOTORER I DAGLIG DRIFTEneerrepræsentant for Danmark: **HARRY LEVIN** (Ingeniøraftlg.), **Fredriksgade 1, Kbhvn.** Telf.: Central 59-5995. Telegr.-Adr.: »Fatrlevins«**DE FORENEDE JERNSTØBERIER**

AKTIESELSKAB

HOLMBLADSG. 47 · KØBENHAVN S.

TELFON: 1630

**KABYS-KOMFURER OG SKIBS-ØVNE**

I ALLE STØRRELSER TIL KUL OG OLIEFYRING

V. & E. MATHIESEN

BLIKKENSLAGER · SKIBSINVENTAR

Kabys- & Baadinventar, Lanterner med
Certificat, Kompashætter, Fortinnin.ALT SKIBSARBEJDE UDFØRES
TOLDBODGADE 6, KØBENHAVN · TELEF 9145**KAY DYHR**Kvæsthusgade 1 - København K.
Telefon: Cent. 8901-6885 · Telegr.-Adr.: Kaydyhr · København
Kunstig Træk- og Oliefyrrings-Anlæg
fra James Howden & Co.
GLASGOW

KIRKEGADE 7 · ESBJERG · TELEFON 266

TH. THYGESEN

SKIBSPROVIANTERING

GRUNDLAGT 1893

FRILAGER · VARER FOR UDFØRSEL

UNION TRANSPORT COMPANY, Inc.

HOVEDKONTOR: 42, BROADWAY, NEW YORK

TELEGRAM-ADR.: TRANSPORT, NEW YORK

Stevedorer —Med egne moderne Pierer og en vidtspændende Organisation til vor Raadighed opgiver
vi »flat rates« inkluderende alt Arbejde i Forbindelse med Losning og Lastning.**H. P. NIELSEN**Strandbygade 18 · Esbjerg
Skibshandler

Telefon: 197

Telegr.-Adr.: Skibsn Nielsen

DANRAAOLIE-MOTORER
FRA 2 TIL 140 HK.AKTIESELSKABET
MOTORFABRIKEN „DAN“
BRAGESGADE 10, L.
TELEFON C. 8006-8007**A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT & MASKINBYGGERI**

NYBYGNINGER & REPARATIONER · 2 FLYDEDOKKER

NUMER 1: FOR SKIBE INDTIL 600 TONS LADEEVNE

NUMER 2: FOR SKIBE INDTIL 4000 TONS LADEEVNE

TELEFONER: 76-269

TELEGRAM-ADRESSE: FLYDEDOKKEN

STATSTELEFON 21

m.s. *Panama*, Hjernum, ank. Hamburg 15.8.
 s.s. *Parana*, Heisterberg, afg. Vancouver 6.8. til Tasmania, Australien.
 s.s. *Paris*, Ovesen, afg. Philadelphia 14.8. til Havana.
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, afg. Hurum 8.8. til Portland, Me. Boston, Philadelphia og Baltimore.
 m.s. *Peru*, Larsen, ank. Avonmouth 7.8.
 s.s. *Peter Mærsk*, Knudsen, ank. Cardiff 15.8.
 s.s. *Polaris*, Holm, afg. Riga 16.8. til West Hartlepool.
 s.s. *Polonia* ank. København 22.7.
 s.s. *Primula*, Jacobsen, iEsbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
 s.s. *Prins Knud*, Koch, ank. København 19.8.

R

s.s. *Randi* ank. Hull 14.8.
 s.s. *Rhodesia*, Madsen, ank. Hernøsand 14.8.
 s.s. *Rhone*, Thomsen, ank. København 16.8.
 s.s. *Rigmor*, Winther, pass. Helsingør 17.8. p. R. t. White-town.
 s.s. *Rita*, Sonne, i København-Hamburg Ruten.
 s.s. *Robert Mærsk*, Jensen, ank. Seaham 16.8.
 s.s. *Roma*, Bejer, ank. London 17.8.
 s.s. *Romø*, Rathje, ank. Blyth 13.8.
 s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. Cardiff 10.8.
 s.s. *Rota*, Rivolt, ank. Leith 17.8.

S

s.s. *Seine* ank. Königsberg 18.8.
 s.s. *Saga*, Henriksen, afg. København 16.8. til Antwerpen.
 m.s. *Sally Mærsk*, Rohde, afg. Marmagao 9.8. til London.
 s.s. *Scandia*, Simonsen, ank. Nyborg 18.8.
 m.s. *Selandia*, Himmelstrup, afg. Colombo 13.8. til London via Suez Kanal.
 m.s. *Siam*, Hansen, ank. København 3.8.
 s.s. *Sigrid*, Madsen, ank. Skønvik 12.8.
 s.s. *Sigrun*, Jensen, afg. Methil 16.8. til Odense.
 s.s. *Sigvald*, Andersen, ank. Leningrad 7.8.
 s.s. *Silkeborg*, Larsen, ank. Swansea 14.8.
 s.s. *Simone*, Christensen, ank. Uleåborg 17.8.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Sharpness 12.8.
 s.s. *Skagerak*, Hansen, afg. København 12.8. til Leningrad.
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, afg. Darvik 15.8.
 s.s. *Skjold*, Nielsen, ank. Aarhus 16.8.
 s.s. *Skodsborg*, Grove, ank. Danzig 4.8.
 s.s. *Skotland*, Iversen, ank. Grangemouth 15.8.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, ank. Thorshavn 13.8.
 s.s. *Slesvig*, Weichardt, afg. Windau 16.8.
 s.s. *Sophie*, Thomsen, ank. Blyth 14.8.
 s.s. *Spigerborg*, Jensen, afg. Kirkenes 16.8.
 s.s. *Stal*, Clausen, afg. San Francisco 9.8. til New York.
 s.s. *Stegelborg*, Hansen, ank. Mersey River 16.8.
 s.s. *Stella* afg. Abo 11.8.
 s.s. *Susan Mærsk*, Petersen, afg. Lübeck 16.8. til Leningrad.
 s.s. *Svanhild*, Juul Larsen, afg. Galveston 12.8. til New Orleans.
 s.s. *Svanholm*, Petersen, afg. København 16.8. til Vestengland.
 s.s. *Svava*, Christensen, ank. Frederikshavn 11.8.

s.s. *Svend Pii* ank. Brahestad 17.8.
 s.s. *Svend*, Hav, afg. Königsberg 17.8. til Trångsund.
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, ank. Swansea 20.7.
 s.s. *Sønderjylland*, Jensen, i København-Haderslev-Aabenraa-Sønderborg Ruten.
 s.s. *Stadion II* afg. Skien 14.8. til Aalborg.
 s.s. *Søborg*, Madsen, pass. København 16.8.

T

s.s. *T. M. Werner* ank. Vilvorde 17.8.
 s.s. *Taarnborg*, Knudsen, ank. Odense 15.8.
 s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, i Døk i Helsingør siden 13.8.
 s.s. *Taasinge*, Ankersen, oplagt i København siden 1.8.
 s.s. *Texas*, Dragsdahl, ank. København 16.8.
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, ank. København 14.8.
 s.s. *Thyra* (Progress), Schmidt, ank. Stockholm 14.8.
 s.s. *Tiber*, Nellemann, afg. København 14.8. til Frankrig.
 s.s. *Tjaldur*, Munch, i København-Riga Ruten.
 s.s. *Tomsk*, Mikkelsen, ank. Antwerpen 13.8.
 m.s. *Tongking*, Topp, pass. Panama Canal 8.8. p. R. t. Los Angeles Harbour.
 s.s. *Transvaal*, Bronér, ank. Portland Ore 15.8.
 s.s. *Trondhjem*, Pedersen, ank. København 16.8.
 s.s. *Tula*, Christensen, afg. Neapel 16.8. til Catania.
 s.s. *Tyr*, Jensen, ank. Hull 17.8.

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, ank. København 16.8.
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, ank. London 18.8.
 s.s. *Ulla*, Jessen, ank. Brest 12.8.
 s.s. *Ulrik Holm*, Toft, ank. Jacobstad 11.8.
 s.s. *United States*, Voldborg, ank. København 6.8.
 s.s. *Uranienborg*, Agerlin, pass. Lizard 9.8.

V

s.s. *Valborg*, Hansen, ank. Poole 16.8.
 s.s. *Vega*, Madsen, ank. Lovisa 15.8.
 s.s. *Venus*, Terkildsen, ank. Rahja 16.8.
 s.s. *Vera*, Larsen, afg. Aarhus 16.8. til Hernøsand.
 s.s. *Veratyr*, Pedersen, ank. London 6.8.
 s.s. *Viborg*, Winther, ank. New York 9.8.
 s.s. *Vidar*, Nielsen, ank. Newcastle 17.8.
 s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), Jacobsen, afg. Philadelphia 15.8. til Baltimore.
 Bark *Viking* ank. Hull 31.7. fra Santos.

W

s.s. *Wien*, Jørgensen, ank. Aalesund 16.8.
 s.s. *Wilh. Colding*, Østergaard, Grangemouth 15.8.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. Skellefteå 17.8.

Y

s.s. *Ydun*, Schmidt, i København-Horsens Ruten.
 s.s. *Yokohama*, Bast, afg. Falmouth 5.8. til Trinidad.
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Rasmussen, i København-Hamburg Ruten.
 s.s. *Yrsa* (Lauritzen), afg. Liverpool 16.8.

Ø

s.s. *Ørkild*, Jensen, afg. Liverpool 16.8.
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. Barry 10.8.

POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE

Gerda, Nymann, ank. Ørbak 11.8.
Clythia, Hansen, afg. Carnavon 9.8.
Afrodithe, Watson, afg. Lissabon til Oporto 10.8.
Alf, Jørgensen, ank. Finitpir 9.8.
Skandia, Harris, afg. Frederikstad 9.8.
Polarstjernen, Hansen, afg. København 11.8.
Andreas, Rasmussen, afg. Burgeo 10.8.
Emanuel, Kromann, ank. Kolding 11.8.
Albert Mau, Rasmussen, afg. Ulåborg til Penzance 12.8.
Philip, Petersen, ank. Skutskär 13.8.
Else, Jensen, afg. Archangelsk til Totnæs 12.8.
C. Castenskiold, Christensen, ank. Danzig 11.8.
Albert, Clausen, ank. Dingle 11.8.
Elisabeth, Groth, ank. Sligo 11.8.
Metha, Andersen, ank. Harbour Grace 11.8.
Venus, Boye, afg. København 14.8.
Nauta, Knudsen, ank. Fogo 13.8.
Mars, Olsen, sejllar Sydney 13.8.
Nanny, Bautrup, ank. Bervig 9.8.
Richard, Petersen, ank. Shoreham 14.8.
Ellen, Andersen, ank. Plymouth 14.8.
Dronning Louise, Hansen, ank. Jacobstad 14.8.
Olga, Mouritzen, afg. Miramichi til Fleetwood 14.8.

Gefion, Lund, ank. Kotka 15.8.
N. P. Petersen, Larsen, ps. Helsingør p. R. t. Waymouth 14.8.
Marie, Nielsen, pass. Helsingør p. R. t. Benic 14.8.
Ofelia, Petersen, ank. Roseblance.
Zephyr, Christoffersen, ank. Vejle 15.8.
Adele, Weber, ank. Aalborg 15.8.
P. R. Nielsen, Petersen, ank. Aalborg 14.8.
Ruth, Sørensen, afg. Whiteby til Kotka 15.8.
Minerva, Sørensen, pass. Helsingør p. R. t. Sundsvall 16.8.
Fortuna, Jørgensen, afg. Boness til Kolby-Kaas 15.8.
Venus, Hansen, afg. Ørbak 16.8.
Sine, Christensen, ank. Horsens 16.8.
Johanne, Jensen, afg. Holmsund til Mistley 16.8.
Emanuel, Petersen, ank. Randers 17.8.
Svendborgsund, Christensen, ank. Reval 17.8.
Confidence, Mouritzen, ank. Kirkcaldy 18.8.
I. M. Nielsen, Hansen, afg. Kolding 17.8.
Mercur, Lund, ank. Vestervig 17.8.
Elisabeth Eff, Nielsen, ank. Douglas 16.8.
Cathrine, Købke, afg. Pontrioux til Dysart 16.8.
Concordia, Møller, ank. Trångsund 16.8.
Urda, Petersen, ank. Sønderborg 18.8.

DANSK SØFARTS TIDENDE

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

Abonnement
 i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
 VESTRE BOULEVARD 38, KØBENHAVN B.

Telefon 2070 - 12610

samt paa alle Postkontorer

L. WESTERGAARD

A. LARSEN

L. WESTERGAARD & CO.

EN GROS HANDEL I KOLONIALVARER · SKIBS- & MASKIN-FORSYNING
 MANILA-KABELTOV · BOMULD-DUCK
 TELEF.: CALVERT 9768

35, SOUTH GAY STREET

BALTIMORE, MD.

JOHN S. SAREUSSEN · FINN SILCHENSTEDT

INDEHAVERE AF:

NEW ORLEANS SHIPCHANDLERY CO. INC.

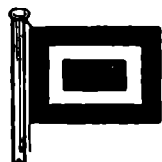
TELEGRAM-ADRESSE: »NOSCO«

NEW ORLEANS

JONATHAN MAY & SØNNER

Etableret 1876 · Telegram-Adresse »May« Philadelphia, Penna. Delaware Ave · Lombard & Swansea Sts.

DAMPSKIBS-FORSYNINGER · EN GROS HANDEL I KOLONIAL, KØD OG
 FØDEMIDLER · DÆK, MASKIN OG RESTAURATØR
 UDRUSTNING



PRIVAT SIGNAL

DOCTOR F. C. WILLARD

DOCTOR JOHN D. FISKES EFTFLG.

BALTIMORE, MD.

*

SÆRLIG BETJENING AF SKIBE

Sekretær: E. T. REIERSEN. Telefon: Wolfe 9059

**DEN
DANSKE
LANDMANDSBANK**

GRUNDLAGT 1871

**J. ANDERSEN & CO
SHIPS OUTFIT**

TOLDBODVEJ 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

AUGUST P. MOE · PHILADELPHIA PA.

Nattelef. Merchantville 132 W. NO. 10 PINE STREET Telf. Lombard 7263 · Main 2105

A. MOE & COMPANY

Almindelige Skibs-Reparationer · Elektriske Reparationer og Forsyninger

GENERALAGENTER FOR MORRIS METALLIC PACKING CO.

THE C. T. SWETT COMPANYSLAGTERE & SKIBSHANDLERE
DÆK & MASKIN-FORSYNING

PORTLAND, MAINE

Telefon: 6930 · 130-132 Commercial Street · Nat-Telf.: 1520

Telegram Adresse: OSHIPCO. Alle Coder benyttes.
Telefon: Broad 1753-4-5**OCEAN SHIPCHANDLERY Co., LTD.***En gros Handel i Fødemidler
Skibshandel & Sejmageri*


60 PEARL STREET, NEW YORK

**EM. Z. SVITZER'S BJERGNINGS-ENTREPRISE**

TELEFON Nr. 5195-7278 KØBENHAVN K. STATS TELEFON NR. 2

Telegram-Adresse:
»SVITZERSALVAGE«

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

DANSKE LLOYD

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-
AKTIESELSKAB
STIFTET 1899

TELEFON:
CENTRAL 1160



TELEGR.-ADR.:
DANSKELLOYD

KJØBENHAVN
AMALIEGADE 29 B

AKTIESELSKABET
BURMEISTER & WAIN'S
MASKIN OG SKIBSBYGGERI
KØBENHAVN C.

SKIBSVÆRFT — MASKINFABRIK
RETSHALEØEN OVERGADEN N. V. 9

STØBERI
TEGLHOLMEN

REPARATION OG
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER
3 OPHALINGSBEDDINGER

SPECIALITET
DIESEL MOTORER
INDTIL 40000 I. H. K.

Depot:
Havne-
gade 47
Tlf. C. 4980



Depot:
I alle
Provins-
byer.



FORSIKRINGSAKTIESELSKABET
NATIONAL

KØBENHAVN
GRUNDLAGT 1905
Telefon C. 75 65 · Statstelefon 507
TELEGRAM-ADR.: »NATION«

TEGNER
SØ- & TRANSPORT
FORSIKRINGER

Iøvrigt overtages
alle Arter Forsik-
ringer til de billigst
mulige Præmier

FORLANG TILBUD · AGENTURER OVERALT

AKTIESELSKABET
DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI
 (THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

KØBENHAVN
 FILIALER: BANGKOK OG SINGAPORE

Egne Agenturer: Soerabaya, Shanghai, Hankow, Vladivostock, Dalny, Harbin, New York, Valparaiso, San Francisco, Durban og Johannesburg. — Regelmæssig Rutebart paa Siam, Kina, Japan, Sydafrika, Australien, Java, Vestindien, Meksiko og Vestkysten af Nord- og Sydamerika. — Import til Europa af østasiske og andre oversøiske Produkter, Teak- og andre Træsorter. — Export til oversøiske Pladser af europæiske Produkter. — Skov- og Savmølle drift i Siam.

ALLE NÆRMERE OPLYSNINGER
 ERHOLDES VED HENVENDELSE PAA KOMPAGNIETS HOVEDKONTOR,
 HOLBERGSGADE 2, KØBENHAVN K.

P. Brown jun. & Co

Amaliegade 45 · København · Danmark

★
 Befragtning & Rederi

Dampskibsselskabet »Norden«

AMALIEGADE 29 A St.

KØBENHAVN K

Assuranceforeningen Skuld

(Gensidig)

Den danske Afdeling

TELEF.: 12.267 & 12.432 · TELGR.-ADR.: »SKULD«

STIFTET 1897

GARANTI- OG RESERVEFOND

CA. 500.000 KR.

★

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

"PACIFIC"

AMALIEGADE 29 A

Telefon: 4212 · Telegram-Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMIDT

Korresponderende Reder

HAVNEGADE 37 a **OVE STEEN** TELEF. BYEN 2720 x

Regelmæssig Line

DANMARK-POLEN (Danzig)

København-Danzig M/S »Venus« 600 tons d. w.

M/S »Polarstjernen« 500 tons d. w.

Aarhus-Danzig M/S »Agnes« 400 tons d. w.

DAMPSKIBSSELSKABET

»TORM«

Kontor: ST. STRANDSTRÆDE 9, 2. SAL · KØBENHAVN

TELEGRAMADRESSE: »TORM«

TELEFON 2437

ALFRED CHRISTENSEN

Tlgr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 24 Telf. 221-1735-5390

Dampskibsreder

Dampskibs- og Havariagent

Befragtningsforretning

BRØDRENE LEVY

KØBENHAVN

TELEFON: CENTRAL

472 · 492

TELEGR.-ADRESSE:

PROVISION

AKTIESELSKABET

**DET DANSK-FRANSKE
 DAMPSKIBSSELSKAB**

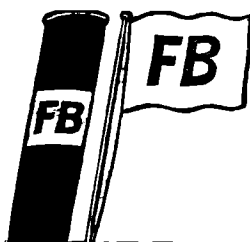
Korresp. Rheder:

A. N. PETERSEN · FREDERIKSGADE 9

Tlf. 1243-12843 · Tlgr.-Adr. Danskfransk

King's
 Liqueur

The
 Aristocrat
 of
 Scotch
 Whiskies



DE FORENEDE BUGSERSELSKABER

Telef.: Toldboddommen: Centl. 3944 TELEGRAM-ADRESSE: Nattelif. for Bugsering: Vester 575 v
 Kontoret: Central 291 · 13101 · 10592 »TUGBOATS« Nattl. i Strandingsstilfælde: Strand 1302

Bugsering · Bjergning · Vandforsyning

STØRST OG ÆLDST I KØBENHAVN

AMALIEGADE 36

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM · 35

FREDAG 29 · AUGUST 1924

31 · AARG.

F R A U G E T I L U G E

Overskibsingeniør *Aage H. Larsen* og Direktør *J. Kørbing* har for ganske nylig paa Ministeriet for Industri, Handel og Søfarts Vegne ført Forhandlinger med Repræsentanter for Board of Trade angaaende Afslutning af Overenskomst mellem Danmark og England om gensidig Anerkendelse af hvert af Landenes Lastelinjeregler.

Resultatet af disse Forhandlinger maa siges at være i høj Grad tilfredsstillende. Efter en nærmere Behandling af de tre Punkter, som efter de i sin Tid førte Forhandlinger henstod uafgjorte, nemlig:

- 1) Spørgsmaalet om Korrektion af Fribord for Træskibe paa Grund af Bundtangens Stigning,
- 2) Spørgsmaalet om Korrektion for Spring i glatdækkede Skibe af under 45 m Længde,
- 3) Spørgsmaalet om Reduktion af Fribord paa Grund af Finhedskoefficienten under 0.64,

erklærede de engelske Delegerede sig overbevist om, at de to Landes Lastelinjeregler i den Form, hvori de nu foreligger, maatte antages at dække hinanden.

Engelske og danske Fribordscertifikater.

Ved samme Lejlighed behandlede de danske og engelske Delegerede Fremgangsmaaden ved Udstedelsen af Fribordscertifikater. De engelske Myndigheder overlader til Klassifikationsselskaberne at foretage det nødvendige Fribordssyn og Beregning af Fribord; det af vedkommende Selskab udstedte Certifikat tilligemed en Kopi af Beregningen indsendes til Board of Trade, som paa Grundlag heraf udsteder det offentlige Fribordscertifikat. Som bekendt er Samarbejdet mellem de danske Myndigheder og Klassifikationsselskaberne endnu ikke saa intimt, men de danske Delegerede oplyste deres engelske Kolleger om, at man arbejdede paa at faa en tilsvarende Ordning her i Danmark, som den nu eksisterende i England, samt at man ved den i Lov af 1920 indførte Ordning af Udstedelse og Fornylse af Fartscertifikater har en fuldt ud effektiv Kontrol fra Statens Side med disse Forhold. Denne Ordning fandt de engelske Delegerede tilfredsstillende, og Board of Trade vil, efter hvad vi erfarer, henstille til Regeringen at afslutte en Overenskomst med Danmark om gensidig Anerkendelse af de danske og engelske Regler for Dødvægtsfribord og om Fremgangsmaaden ved Udstedelsen af Fribordscertifikater. Denne Overenskomst vil naturligvis formelt blive afsluttet ad diplomatisk Vej.

Spørgsmaalet om internationale Lastelinjer.

Paa forskellige internationale Skibsfartsmøder har man i de senere Aar ført Forhandlinger om at faa vedtaget internationale Lastelinjeregler paa Basis af det af Loadline Committee udarbejdede Forslag, men med visse Ændringer. Ganske naturligt benyttede de danske Delegerede Lejligheden til at sætte sig ind i de engelske Autoriteters Stilling i denne Sag. De engelske Delegerede havde særdeles stor Sympati med den af Skibsrederkonferencen fremsatte Tanke om en international *officiel* Konference om hele Spørgsmaalet.

Paa den anden Side fik de det bestemte Indtryk, at man i England ikke ventede en saadan indenfor en rimelig Tid, og at England muligvis i nær Fremtid vilde gennemføre visse Ændringer i de nugældende Bestemmelser.

De engelske og danske Delegerede kom ikke ind paa en nærmere Forhandling om Reglerne om Tilsyn med Skibe, men de danske Delegerede konstaterede dog, at *Passagerskibe* underkastes hvert Aar et Syn af Board of Trades egne Surveyors, forinden Certifikat udstedes. Dette Tilsyn foregaar i Tørdok og omfatter en fuldstændig Undersøgelse af Skibet med Maskineri og Udrustning.

Ingen Fartcertifikater til Fragtskibe.

Med Hensyn til Fragtskibe udsteder Englænderne ikke Fartcertifikat, og *Eftersynet overlades ganske til Klassifikationsselskabernes Inspektører*, og saalænge Klassen opretholdes, fører Board of Trade intet yderligere Tilsyn med denne Art Skibe. Saafremt Klassen derimod ikke opretholdes, underrettes Board of Trade straks herom af paagældende Klassifikationsselskab, hvorefter disse Skibe behandles som uklassede af Board of Trade. Uklassede Fragtskibe underkastes Board of Trades Eftersyn hvert 4. Aar. Det er overladt til det engelske Toldvæsen at føre det almindelige Tilsyn med, at Skibe ikke forlader engelske Havne i overlastet Tilstand, medens der iøvrigt *ikke finder noget særligt Afgangssyn Sted vedrørende Lastens Stuvning etc.*

Danske Skibsredere handicappes.

Af ovennævnte fremgaar tydeligt, at danske Skibsredere er stærkt handicappede økonomisk overfor deres engelske Kolleger og Konkurrenter. Medens britiske Skibe praktisk talt intet betaler for Board of Trade Tilsyn efter at Skibene engang er gaact i Fart, og for ny Skibe betales kun nogle faa Pund Sterling for Udstedelse af Fartcertifikat og Fribordscertifikat, paalægger den danske Tilsynslov dansk Skibsfart en betydelig økonomisk Byrde. I Virkeligheden særbeskattes dansk Skibsfart paa en ret usømmelig Maade. Medens praktisk talt al Haandsværks- og Industrivirksomhed herhjemme er undergivet Tilsyn uden nogen- somhelst Udgift for de tilsynspligtige Virksomheder, staar Skibsfarten som den eneste Næring her i Landet, der selv skal bære en væsentlig Del af Udgiften ved det lovbefalede Tilsyn. Skibsfarten har et rimeligt Krav paa at blive ligestillet med Landets andre Erhverv og blive helt fritaget for Afgifter i Forbindelse med det lovbefalede Tilsyn. At Berettigelsen heraf anerkendes ogsaa udenfor Skibsfartskredse, ses af følgende Uddrag af Skrivelse fra Statens Tilforordnede, Underdirektøren for Maskinvæsenet, til Indenrigsministeriet, dateret Orlogsværftet, 15. Marts 1907:

»Det forekommer mig forøvrigt at være retfærdigt, at Søfarten var fritaget for at betale det offentlige Tilsyn med dets Skibe. Med alle Dampanlæg saavel i Byerne som paa Landet føres der offentlig Tilsyn af fast ansatte Bestillings-

mænd, som er betalt af Staten, og som uden Vederlag bistaar Kedelejerne med Raad og Daad. Saavidt jeg har kunnet erfare, bliver Udgifterne ved Tilsynet med flere fremmede søfarende Nationers Skibe heller ikke paalagt de vedkommende Skibsredere.»

Dengang Retfærd, nu Nødvendighed.

Dette var en Retfærdighedsbetragtning i 1907. Nu er det en Nødvendighedsbetragtning. Det gaar nemlig ikke an at lukke Øjnene for den Fare for dansk Skibsfart i de alvorlige Bestræbelser, der udfoldes fra en stor Række Lande for, hyppigt med enorme Ofre fra Statskassen, at fremme vedkommende Lands Skibsfart. Andetsteds — i *Scandinavian Shipping Gazette* — har undertegnede i den senere Tid i en Række Artikler henledet Opmærksomheden paa, at praktisk talt alle Lande i Øjeblikket regner med »en stor Fremtid paa Havene«, og som Følge deraf subventionerer deres Skibsfart og Skibsbygning paa forskellige Maader, enten ved direkte Statssubventioner eller ved billige Laan. Praktisk talt alle Lande, som i 1914 gik i Krig mod Tyskland, opflammede af et helligt Had mod Tysklands »peaceful penetration« i Verdensmarkederne ved Hjælp af statssubventioneret Skibsfart og Industri, har nu knæsat den tidligere Fjendes Subventions-Metoder. Ved Skæbnens Ironi er Tyskland idag den eneste evropæiske Stormagt, hvis Skibsfart ikke er subventioneret.

Danmark er ikke nogen Stormagt. Danmarks Handelsflaade er ikke statssubventioneret. Til Gengæld behandles den som Malkeko af de danske Autoriteter. Hver ny Lov betyder ny Byrder for Skibsfarten, for nogen skal jo betale, og i dette demokratiske Land er en Klaseskat mærkelig nok mere populær end en Skat, der rammer hele Befolkningens Forbrug. For Danmark har Skibsfarten været Hønen, der lagde Guldæg — er det ikke Molbopolitik at dreje Halsen

om paa en saadan Høne? Men det er det, man er ved, med alt det kostbare Lovmageri og Tilsyn og Gud ved hvad.

Det ærgerligste af det hele er, at Masser af de Penge, som Skibsfarten brandskattes for, anvendes til Bestridelsen af unødvendige Udgifter i Forbindelse med Tilsynsloven. Naar Board of Trade forlader sig paa Klassifikationssselskaberne kan Danmark trygt gøre det samme. Igennem Menneskealdre har disse Institutioner samarbejdet med Skibsfarten, indvirket paa denne og kontrolleret denne paa den bedst tænkelige Maade. Klassifikations-Institutionerne danner et hævdvundet Led i international Søfart. De kan slet ikke undværes, og kan paa ingen Maade erstattes af Statsinstitutioner. Det maa staa klart for alle, at dansk Skibsfart overhovedet ikke kan tænkes uden disse internationale Klasseinstitutioners Bistand, og den Erfaring og Indsigt, de sidder inde med, vil ikke blot tilnærmelsesvis kunne naas af nogen dansk Regerings-Institution. Ved at forlade sig paa Klassifikations Institutionerne kan Staten spare en Del Udgifter til Skibstilsynets Personale, selv om Størstedelen af dette anvendes til Tilsynet af uklassede Skibe og Statens egne Fartøjer (Statsbanernes Færger etc.), og hvortil altsaa Rederne ganske meningsløst bidrager saa store Summer.

Som allerede sagt, nyder dansk Søfart ikke de samme Begunstigelser som andre Landes, men derfor er der sandelig ingen Grund til at den skal bære Byrder, som rettelig paahviler hele Samfundet.



REDERNE SKAL SELV BETALE RENGØRINGSOMKOSTNINGERNE

ENGELSK VOLDGIFTSDOM PAALÆGGER ET NORSK REDERI

OMKOSTNINGERNE VED RENGØRING AF ET TANKSKIB EFTER AFSLUTTET TIMECHARTER

En norsk Tankbaad blev ved Certeparti af 16. Oktober 1917 bortfragtet for 12 Maaneder til British Shipping Controller. Certepartiet var et almindeligt Certeparti for Tankskibe for Transport af Olie. Skibet udførte i Certepartitiden en Række Rejser med lyse Olier indtil den sidste Rejse, det foretog før Tilbageleveringen, som fandt Sted i Marts 1919. Paa denne sidste Rejse blev der indlastet en meget tung og sort meksikansk Olie. For at faa den indlastet, maatte man opvarme den til en Temperatur af omtrent 128 Grader, og ved Udlosningen maatte den ligeledes gennem Skibets Varmeapparater opvarmes til 125 Grader, for at den kunde blive lossat. Da Skibet blev tilbageleveret, forlangte Rederiet, at Befragterne skulde rengøre Tankene og levere Baaden tilbage i samme Tilstand, som den var ved Overleveringen. Befragterne nægtede at gaa med til dette, og Rengøringen, som maatte udføres for at Skibet igen kunde indlaste lyse Olier, blev udført af Rederiet, og kostede ikke mindre end £18,375. Rederiet gjorde nu Krav paa at faa dette Beløb refunderet af Befragterne tilligemed Erstatning for Tidstab

og Tidsfragt for den Tid, Rengøringen varede med ialt ca. £26,000.

Dommen gaar Rederiet imod.

Nordisk Skibsrederforening, Christiania, tog Sagen op til Voldgift i London for Rederiet. Voldgiftsretten kom til det Resultat, at naar Skibet var blevet bortfragtet for Transport af Olier, uden at der var taget Reservationer med Hensyn til tunge, sorte Olier, var Befragterne berettigede til at skibe saadanne Olier, selv om de for at indlastes og losses maatte varmes op til en forholdsvis høj Temperatur. Voldgiftsretten fandt ikke, at den Slags Olier kunde betegnes som farlig Last for Skibet. Men fandt videre, at Rederiet maatte være forberedt paa, at tunge Olier vilde blive skibede, og naar der ikke var taget Forbehold om, at Befragterne skulde rengøre Skibet, kunde det ikke anses for tilstrækkeligt til at paalægge Befragterne Omkostningerne herved, at det var bestemt i Certepartiet, at Skibet skulde tilbageleveres i samme Stand, som det blev overleveret.

PARAGRAF 28 I MERCHANT MARINE ACT

Der synes nu atter at være Planer oppe om at genoptage Agitationen for at faa Bestemmelserne i Paragraf 28 i »Merchant Marine Act« angaaende Præferencefragter paa de amerikanske Jernbaner sat i Kraft. Gennemførelsen af Paragraffen er som bekendt foreløbig udsat, men det forlyder iflg. *Journal of Commerce*, New York, at der vil blive sat et Arbejde ind paa at faa Bestemmelserne med Hensyn til Importen sat i Kraft, medens Eksporten foreløbig ikke røres.

Hvis dette gennemføres, vil altsaa Varer, som indføres til de Forenede Stater i amerikanske Skibe, have

Fordel deraf ved den videre Transport paa Jernbanerne i Staterne.

Man paastaar, at det er nødvendigt af Hensyn til de amerikanske Skibes Økonomi at vedtage denne Bestemmelse, idet der er Mangel paa Last til de amerikanske Skibe, bestemte til de Forenede Stater. Det er ogsaa oplyst, at de mange Protester, som fremkom, da Shipping Board sidst havde Forslaget om at gøre Paragraf 28 effektiv fremme, væsentlig stammede fra Eksportørerne, medens Importørerne ikke protesterede i større Udstrækning.

DEN SVENSKKE HANDELSFLAADES BRUTTOINDTÆGTER I 1923

Af den af Kommerskollegium udarbejdede præliminære Statistik over den svenske Handelsflaades Bruttoindtægter fremgaar, at disse i 1923 alt i alt indbragte 245,600,000 Kr., hvori dog ikke inkluderes Indtægterne af Statens Dampfærgetrafik Malmø-København og Trälleborg-Sassnitz, beløbende sig til 3,100,000 Kr. Den tilsvarende Indtægt i Aaret 1922 androg 225,800,000 Kr., saaledes at det sidst forløbne Aar kan vise en Fremgang paa 20 Millioner Kroner eller 9 pCt.

Fragtmarkedet i 1923 prægedes af en fortsat Afmattelse, hvilket formentlig staar i Forbindelse med et Tonnageoverskud i Forhold til Transportbehovet. Det kan saaledes beregnes, at Fragsatserne gennemsnitlig laa ca. 10 pCt. under det foregaaende Aars Niveau. Naar den totale Fragtindtægt ikke desto mindre er forøget, forklares dette dels ved, at den svenske Handelsflaade i 1923 omfattede henimod 46,000 Netto Reg-Tons eller 5 pCt. større Tonnage end Aaret forud, og dels ved en noget bedre Beskæftigelse, foraarsaget af det svundne Aars forholdsvis livlige Importvirksomhed.

Af Aarets Bruttoindtægt 245,600,000 Kr. skyldes 88,9 pCt. Godsfragter og Resten hovedsagelig Passagerafgifter, hvad der omtrent svarer til samme Fordeling som i Aaret 1922. Af nævnte Fragtbeløb indtjentes 82,5 pCt. i den udenrigske Fart, d.v.s. paa Rejser mellem Sverige og Udlandet, hvilket ligeledes svarer til samme Proportion som Aaret forud.

Fraregnet Tidsbefragtninger udgjorde Udenrigsfragterne 199,100,000 Kr. mod 182,400,000 Kr. i 1922. Beløbenes Fordeling paa de forskellige Lande stiller sig som følger:

	1922		1923	
	1000 sv. Kr.	%	1000 sv. Kr.	%
England	62,528	34.3	67,574	33.9
U. S. A.	24,809	13.6	29,484	14.8
Frankrig	16,059	8.8	16,419	8.3
Danmark	10,188	5.6	11,563	5.8
Tyskland	10,779	5.9	9,785	4.9
Belgien	5,883	3.2	8,157	4.1
Australien	4,242	2.3	7,987	4.0
Spanien	5,977	3.3	6,150	3.1
Andre Lande	41,952	23.0	41,986	21.1
Tilsammen	182,417	100.0	199,105	100.0

SKIBSTRAFIKEN PAA DANZIGS HAVN I JULI MAANED 1924

Antallet af de til Danzig indgaaede Skibe var i Juli Maaned 356 Skibe med 140,384 Netto Reg.-Tons mod 328 Skibe med 144,816 Netto Reg.-Tons i Juni Maaned.

For udgaaede Skibes Vedkommende var Antallet 385 Skibe med 149,983 Netto Reg.-Tons mod 313 Skibe med 135,964 Netto Reg.-Tons i Juni Maaned.

Af de i Juli Maaned indgaaede Skibe indgik 143 Skibe med 61,993 Netto Reg.-Tons i Ballast, medens 47 Skibe med 14,820 Netto Reg.-Tons udgik i Ballast.

Til Sammenligning med Juli Maaned 1923 anføres, at Antallet af de indgaaede Skibe androg 250 Skibe med 143,724 Netto Reg.-Tons, og af de udgaaede Skibe 267 med 161,354 Netto Reg.-Tons.

Den danske Tonnage er steget en Kende i den forløbne Maaned og staar med sin 53 Skibe med 29,771 Netto Reg.-Tons stadig som Nr. 2 i Tonnage.

Den indgaaede Tonnage fordelt efter Flag viser følgende Tal:

Nationalitet	Antal Skibe	N. R. T.
Danmark	53	29,771
Danzig	97	13,753
Tyskland	126	49,514
England	23	24,149
Finland	2	211
Frankrig	4	4,488

Trafiken paa andre Verdensdele stigende.

Statistiken viser, at den Forskydning af Indtægterne til Fordel for Trafiken paa fremmede Verdensdele, som i tidligere Aar kunde konstanteres, i 1923 er blevet yderligere accentueret. Bruttofragterne paa andre Verdensdele end Europa androg 63,200,000 Kr. eller 31.8 pCt. af samtlige Fragtindtægter i den udenrigske Fart, medens det tilsvarende Procenttal for 1922 var 28.6 pCt. Fremgangen falder udelukkende paa Amerika og Australien.

Handelsflaades Fragtindtægter er som bekendt en vigtig Faktor for den udenrigske Handelsbalance. Af det totale Fragtbeløb i 1923, der fraregnet Statens Færgetrafik udgjorde 245,600,000 Kr., udgjordes 42,900,000 Kr. af Indtægter i den indenrigske Fart og 50,600,000 Kr. af Fragter i Farten fra Udlandet til Sverige, hvilke Beløb følgelig betales af Landet selv.

Skibsfartens Betydning i Landets Økonomi.

Den resterende Del af Totalbeløbet udgør 152,100,000 Kr. og kan betragtes som betalt af Udlandet til de svenske Rederier, uden at det dog kan siges, at sidstnævnte Beløb i sin Helhed kan betragtes som et Nettotilskud til Betalingsbalancens Kreditside, idet Rederiernes Virksomhed er forbundet med ret betydelige Omkostninger i Udlandet, foruden at Skibenes Besætninger giver en stor Del af deres Hyrer ud ved Landgang i de udenlandske Havne. Hvor store disse Udgifter i Virkeligheden er, lader sig ikke statistisk eftervise, men turde kunne beregnes til henimod 100 Mill. Kroner aarlig, hvorefter den svenske Skibsfart direkte skulde tilføre Landet et Nettobeløb paa omkring 50 Millioner Kroner. Dertil kommer Skibsfartens store indirekte Betydning, ved at udenlandsk Transporthjælp og dermed Fragtbetaling til udenlandske Rederier holder sig indenfor mere begrænsede Rammer, end hvis den svenske Handelsflaade var mindre udviklet.

TRÆLASTFRAGTERNE OG "SCANFIN" CERTEPARTIET

Som Følge af Stillingen paa Trælastfragtmarkedet og Redernes Kamp for det nye »Scanfin« Certeparti har »International Wood Committee« besluttet at afholde Møde i København den 26. August.

Nationalitet	Antal Skibe	N. R. T.
Holland	2	388
Letland	1	1,260
Memel	2	786
Norge	12	6,580
Polen	13	3,787
Rusland	1	471
Sverige	20	5,226

Passagertrafikken viser atter en stor Fremgang, men denne skyldes væsentligst som ogsaa i forrige Maaned Sommertrafikken til Zoppot og Hela.

Passagertrafikken androg ialt:

	Indgang	Udgang
Zoppot og Hela	4,962	8,366
Libau	126	215
Stockholm	4	—
København	186	195
Flensborg	4	—
Hamborg	1	—
London	310	62
Hull	381	338
Dünkirchen	67	410
New York	234	300
Gefle	—	6
Ialt	6,275	9,892

BEHMS EKKOLOD

ET NYT LODDEAPPARAT BASERET PAA LYDBØLGERS REFLEKTION
FRA HAVBUNDEN

Orologskaptajn *Sinding* har i *Tidsskrift for Søværns* skrevet en interessant Artikel om det af den tyske Fysiker *Behm* opfundne Loddeapparat, af hvilken vi tillader os at gengive følgende:

I 1923 blev der om Bord i Vagerinspektionsskibet »Løvenørn« installeret paa Prøve et af den tyske Fysiker *Alexander Behm* opfundet Loddeapparat, hvis Virkemaade er baseret paa Lydbølgers Refleksion fra Havbunden.

Paa Grund af forskellige Omstændigheder blev Prøvetiden temmelig kort, og en paatænkt Fortsættelse af Forsøgene om Bord i Fyrinspektionsskibet »Argus« maatte opgives paa Grund af Opfinderens Sygdom. Det har derfor ikke været muligt at indhøste fyldestgørende Erfaring med Hensyn til f. Eks. Apparaternes Holdbarhed, men da den praktiske Anvendelighed synes fastslaaet, har jeg dog ment, at det allerede nu kunde have sin Interesse at stifte Bekendtskab med en Opfindelse, der i al sin Simpelhed, baade hvad Konstruktion og Betjening angaar, maa betegnes som genial.

Inden jeg gaar over til en Beskrivelse af Loddeapparatet, vilde det maaske være paa sin Plads at fremkomme med nogle orienterende Bemærkninger.

Som bekendt breder Lydbølger sig kugleformigt ud med Lydgiveren som Centrum. En i et Øjeblik fastholdt Lydbølge bestaar da af en tyndvægget Kugleskal af det fortættede Fluidum, i hvilket Lydbølgen er frembragt. Det har tidligere kunnet lade sig gøre at fotografere saadanne Lydbølger i Luft, men ved Fotograferingen af Lydbølger i Vand maatte Behm benytte andre Metoder, idet Lydens Hastighed i Vand som bekendt er ca. 4 à 5 Gange saa stor som i Luft eller ca. 1435 m pr. Sek.

Maaden, hvorpaa Fotograferingen af Lydbølger i Vand foretoges, var i korte Træk den, at man lod en elektrisk Gnist under Vandet frembringe Lydbølger, som ca. 1 : 30,000 Sek. efter belystes af en anden elektrisk Gnist paa en saadan Maade, at Lydbølgerne opfangedes paa en fotografisk Plade.

Et kredsfornet Billede af Lydbølgen fremkommer, idet Lysstrålerne fra den elektriske Gnist gennemskærer Kugleskallen, hvorved denne optisk set virker som en Linse, medens de Straaler, der gaar igennem Kuglens Hulrum, ikke viser sig.

Det er smaa Tider, der her er Tale om. Tidsforløbet mellem to paa hinanden følgende »Oszilationsbølgeskaller« er ca. 1 : 1435000 Sek.

Disse Forsøg var det nødvendigt at foretage for at studere de akustiske Forhold i Vand, og Behm tilrettelagde herved Forudsætningerne for sin Methodes praktiske Anvendelighed.

Det lykkedes herefter at bestemme Vanddybder paa ca. 2 til 3 m med en Nøjagtighed af ca. $\frac{1}{4}$ m, men hertil var det nødvendigt at optegne en Tidskurve ved Hjælp af et særligt Apparat og en Stemmegaffel med et Svingningstal af 1500 pr. Sek.

Skønt man med dette Apparat kunde belyse, fremkalde og fikserede Billedet i Løbet af ganske kort Tid, saa egnede det sig dog ikke til praktisk Brug om Bord i et Skib, og først efter aarelange Eksperimenter er det nu lykkedes Behm at konstruere et mekanisk Apparat, der kan vise meget smaa Tidsforløb med en Nøjagtighed af ca. 1 : 10000 Sek. ved direkte Aflæsning paa en Skala.

Principet for Lodningen.

I hver Side af Skibet er der under Vandet anbragt Mikrofoner, hvoraf den ene er Modtager, den anden Ekko-Modtager.

Ved at lade en Patron eksplodere ca. $\frac{1}{2}$ m under Vandet ud for Modtageren, paavirkes først denne og

derefter Ekko-Modtageren ved den fra Bunden kommende Ekkolydbølge.

Det, der maales, er nu Tidsforløbet mellem Paa-virkningerne af Mikrofonerne, d. v. s. den Tid Lydbølgen bruger for at bevæge sig fra Modtageren til Bunden og derfra som Ekko tilbage til Ekko-Modtageren.

Med Basis-Afstanden mellem Membranerne, der som Regel sidder forskudt for hinanden i langskibs Retning af Hensyn til Lydbølgens Forplantning gennem Skibet, den direkte Lydbølge m. m. — og det maalte Tidsforløb som Argumenter, findes da Dybden.

I Praksis sammenligner man Udslaget paa Tidsmaaleren med en paa almindelig Vis maalt Dybde, og ved nogle saadanne Sammenligninger kan Dybden aftegnes grafisk og afsættes paa Maaleapparatets Skala, og man aflæser nu Dybden direkte paa Skalaen.

Ekkolod-Anlægget.

Anlægget bestaar af Patronkammeret med Rørledning, Affyringsapparat, Tidsmaaleren samt Mikrofonerne.

Af disse Ting er Tidsmaaleren Opfindelsens Kærne.

Loddet virker paalideligt og godt.

Ekkoloddet om Bord i »Løvenørn« virkede særdeles godt. Dybdemaalingerne blev kontrolleret, hvor Lejlighed gaves med Kontrollydbdemaaleren, og Lodskudene stemmede altid. Det blev prøvet baade i godt Vejr og under Slingerage, hvilken ikke generede Loddet.

Den mindste Dybde, Ekkoloddet med de forhaandenværende Patroner kunde maale, var 8 m, og den største Dybde 70 m. Der var imidlertid ikke Lejlighed til at maale Dybder over 40 m.

Ved at benytte forskellige Patroner kan der dog maales Dybder mellem ca. 5 og 120 m.

Ved Forsøg viser det sig, at Bundarten ikke spiller nogen Rolle, og at Ekkoet selv ved Mudderbund er tilstrækkelig stærkt til at paavirke Ekko-Modtageren.

Sømanden er konservativ, naar det gælder Valg af Navigationsmidler. Han holder mest af de simple fra Fædrene nedarvede Metoder, som har staaet deres Prøve, og det er ikke let at faa ham til at gøre Springet til noget ganske Nyt, som intet har med de gamle Metoder at gøre. Men ingen undgaar sin Skæbne, og Sømanden tvinges efterhaanden til at følge med Udviklingen. At denne Udvikling er ensbetydende med sikrere Navigation, kan man maaske tvistes om, da Navigeringen vel bliver dristigere, jo mere udviklede Navigationsmidlerne bliver. Hvem havde blot for faa Aar siden tænkt sig Muligheden af, at man ved Hjælp af en Kombination af Undervandsklokke og Radiosignaler fra et Fyrskib kunde bestemme sin Afstand fra dette, et Problem, der ogsaa hviler paa Lydbølgers Hastighed gennem Vandet, og nu findes de hertil hørende Apparater installeret i Graadyb Fyrskib og benyttes meget af Englandsdampere.

Jeg har hørt Sømand sige, at man ikke kan stole paa et Loddeapparat, der ved kun at vise en Brøkdæl af et Sekund forkert kan give gale Dybder. Man maa da hertil spørge: »Hvad er en kort og hvad er en lang Tid?« Man maa vænne sig til den Tanke, at $\frac{1}{10}$ Sek. (den længste Tid, Tidsmaaleren kan vise) er en lang Tid, og man maa vænne sig til at stole paa, at Tidsmaaleren arbejder med en Nøjagtighed af $\frac{1}{10000}$ Sek. paa samme Maade som man vænner sig til at stole paa, at Kronometerets daglige Gang er nøjagtig. (I Vanddybde svarer $\frac{1}{5}$ Sek. til ca. 150 m, $\frac{1}{10000}$ Sek. til ca. 0,07 m.)

Atter andre mener, at et Instrument, der skal arbejde med en saa stor Nøjagtighed under Paavirkning af en Fjeder, er alt for afhængig af, om Fjederen beholder sin Spænding konstant. Jeg maa igen pege paa Kronometeret, som vi stoler paa, selv om dets Fjedre uden Ophør maa arbejde i aarevis, medens Tidsmaalerens Fjedre kun spændes de faa Sekunder, Lodningen staar paa.

Jeg tror, at det, der kan tale mod Behmloddet, maa søges andre Steder. Det kan selvfølgelig ikke give Bundart, det er dyrere at anskaffe, og Installationen maa tilpasses efter det specielle Skib, i hvilket det sættes om Bord, selv om Dokning af Skibet ikke er nødvendig.

Det skal dog bemærkes, at den daglige Drift af

Loddet ikke er kostbar, idet Patronerne kan fremstilles til samme Pris som almindelige Jagtpatroner.

Fordelene ved Loddet.

Fordelene ved Behmloddet er følgende:

- 1) Et Lodskud tages uafhængig af Dybden paa faa Sekunder.
- 2) Lodskuddet tages af den vagthavende fra Bestiklukaf eller Styrehus, og Mandskab skal ikke tilkaldes eller i daarligt Vejr udsættes for nogen Risiko.
- 3) Lodskuddet faas over det læggeste Sted under Skibet og i det Øjeblik man lodder (ikke 2-8 Minutter efter, at Skibet passerede denne Dybde).
- 4) Man vil aldrig betænke sig paa at lodde, da dette ikke er noget Arbejde.

“DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

Lidt fastere Tone kan heldigvis noteres, specielt i de oversøiske Markeder, og Slutninger som: Gulfen/Middelhavet 18½ Cents, San Domingo/U.K. 25/-, er opmuntrende. La Plata har ogsaa været bedre de sidste Dage, og flere Baade er igen sluttet til U. S. A. 24/-, Canada 25/-, Pacific 28/-, Basis een Lossehavn.

En større Aktivitet i Kornbefragtingen fra Nord-Syd-Amerika er gode Tegn og virker altid stimulerende i andre Retninger. Efterspørgselen er stadig mest for prompte Skibe, men La Plata Købmændene er allerede nu i Markedet for Febr./Marts Afskibning 24/-, 24/6d. 7,000 Tons., 25/- 5/5,500 Tons U.K.-Cont., og omend der ikke maa sættes for stor Lid til dette ene Marked, er det dog værd at bemærke.

New York Mæglere meddeler i Dag: »Grain market still strong and active, good inquiry for time-charter West Indies,« og mærkværdigvis noteres der ogsaa en Del Time-charter Ordre for engelsk og kontinental Regning.

TRÆLASTMARKEDET

For at holde Baadene sejlene er Rederne nødt til at acceptere Befragternes Rater og Betingelser. Gode DBB Laster, Pulpwood og Vaadmasse tages ud af Markedet med det samme, og selv for de mindre fordelagtige Propplaster er der mere end Tonnage nok.

Striken i Danzig vedvarer; men der arbejdes ved frivilligt Mandskab. I Leningrad er der udbrudt Havestrike, og i Libau er der Lockout.

Der er sluttet: 1,250 Stds. Uleåborg & Kemi/Boulogne s/m 42/-, 1,100 Stds. Kotka/London 40/-, 1,050 Holmsund/London 42/6d., 750 Kemi/London 46/-, 825 Kemi/Preston 59/-, old, 650 3 Sundsvalls/London 43/-, 700 Stds. Piteå & Skellefteå/Honfleur 46/6d., 300 Lovisa/Southampton 60/- 450 Uleåborg/Boston 52/6d., old, 700 Stds. Pernöviken/Grimsby 45/-, old, 600 Favne Piteå/Ghent 43/-, 875 Favne Uleåborg/Terneuzen Hfl. 22½.

Hvidehavet har ogsaa taget adskillig Tonnage, saaledes: 1,000 Stds. Archangel/Hull 62/3d., 650 Archangel/U.K.-Cont. 64/-, 1,600 Stds. Onega/Bristol Kanalen 60/-. Props New Foundland/Bristol Kanalen 1,300 Favne 38/6d., 900 Favne 40/-, og for Planker fra de sædvanlige canadiske Lastepladser noteres: 65/-, 67/6d., WBEI og Matane 1,000 Stds. 67/6d., 70/-, Vaadmasse fra Seven Islands til Themsen, 3/6,000 Tons 15/6d., 16/-, Preston 16/-.

KUL, KOKS ETC.

De mindre Baade er efterspurgt, men nogen væsentlig Bedring kan ikke mærkes. Forth/Svendborg har betalt 6/- for 2,100 Tons Baad, og 6/3d. kan muligvis faas for 16/1,700 Tons Baad til god dansk Havn; 3,000 Tons Baade er stadig i 5/3d., og en 3,700 Tons Damper skal have været tilbudt til 4/10½d., men nogen Slutning til denne Rate er ikke rapporteret. Koks fra London til København/Aarhus 7/- 7/3d., og fra Vestkysten skal en dansk Baad være sluttet til 7/3d. for Koks. Der kan nu sikkert faas 8/-, muligvis 8/3d. Tyskland er i Markedet

for en Del Baade, ligeledes Finland, men Raterne er lave. De svenske Rater synes at komme lidt op.

MIDDELHAVET ETC.

Ogsaa hertil er Kulraterne flove og sparsomme. Wales/Gibraltor er nede i 7/-, 7/3d., Vest-Italien 8/3d., 8/6d., Malta 9/-, Messina 2,000 Tons 11/-, Piraeus 4/5,000 Tons 10/9d., Alexandria 3,000 Tons 10/9d., Port Said 10/3d., Saigon 7,000 Tons 19/-, Colombo 14/-. Fra Østkysten/Scotland noteres: Gibraltor 8/3d., Vest Italien 9/1½d., 9/6d., Trieste 11/3d., Marseilles 9/6d., Malta 2,500 Tons 11/-, Oran 2/3,000 Tons 8/9d., 9/-, Galatz 2/4,000 Tons 14/-.

Frugt 2/3 Pladser Barcelona-Malaga Range/U.K.-Antwerpen, op til 100,000 cbf. 24/- per 1000 cbf., mindre Baade 26/6d. Alexandria/U.K., 3,000 Tons Bomuldsfrø kager Oktober 13/-, Smyrna/Bristol Kanalen 25/3,500 generals 12/- d.w. Donau og Sortehavets Raterne ingen Forandring, og Efterspørgselen daarlig.

NORD-AMERIKA, GULFEN, CANADA

De Forretninger, som i den seneste Tid er gjort, lover godt, og Raterne menes at ville stige. Montreal/Piraeus har betalt 19 cents for en stor Baad, Gulfen/Middelhavet 18½ cents og Gulfen/U.K.-Cont. 3/10½, Gulfen/Antwerpen-Rotterdam 15½ cents, Montreal/tre svenske Havne 19 cents, Danmark 18½ cents. Pitchpine fra Gulfen til Buenos Aires 152/6d. for 1,300 Stds.

Sukker fra Cuba og San Domingo til U.K.-Cont. er steget en Del, og som nævnt er 25/- betalt fra sidste Lastepads. Kul Hampton Roads/Rio \$3.30, Santos \$3.65, Monte Video 15/-, Vest-Italien \$2.75 Trieste \$3.10, Baltimore/Alexandria 10/13,000 \$3.50.

Pacific/U.K.-Cont. 30/- 31/3d., Sept. og \$12 U. S. A.

SYD-AMERIKA

Da saa godt som ingen Baade vover sig ud i Ballast, og Tonnageudbudet for Kul er stort, holdes Raterne paa et meget lavt Niveau. Til Monte Video er sluttet til 11/-, men 11/6d. 11/9d. bør kunne faas. Der er meget faa Laster og daarlig Ekspedition i Wales.

De sidste Dages mange Befragtinger med Korn fra La Plata har bragt Fragterne en Del i Vejret. Prompte Baade har faaet 25/-- Up River/U.K.-Cont. og 23/- for Sept. En 4,500 Tons Baad Oktbr. 24/- ogsaa Novbr. samme Rate. Ny Sæson Febr./Marts noteres i 24/6d. 25/-.

Salpeter Markedet fra Chile ligger fast omkring 28/- 29/- Novbr./Decbr. U.K.-Cont. og \$4.75 U.S.A. La Plata/Danmark-Sverige-Norge ingen Efterspørgsel, og der skal være store Partier svømmende, som endnu er usolgt. Før ultimo Sept. kan der ikke ventes nogen større Forandring.

ØSTEN

Makatea/Landskrona er gjort til 32/-, Philippinerne/U.S.A. \$9.25, Syd-Australien/Callao 25/-, Bombay-Karachi/Middelhavet 21/6d., Calcutta/U.K.-Cont. 25/-, Saigon/

Marseilles 25/-. Syd-Australien/U.K.-Cont. prompt, 30/-, Jan./Febr. 37/6d. 38/9d. Fra Syd-Afrika søges Tonnage for Majs til U.K.-Cont. 25/- Septbr.

TIME CHARTER

3/4,000 T. modern 6/9/12 Mdr. Levering og Tilbagelevering Brasilien 5/6d. 5/6,000 T. en Rundrejse Chile Levering U.K. 3/6d., 3/9d., 9/1,000 T. 2/4/6 Mdr. Nord-Østersøfart 9/6d., 10/- 4/600 3-6 Mdr. 10/- 12/6d. I Vest-Indisk Fart noteres \$1.40 for 3,000 Tons Dampere, og tilsvarende mere for mindre Baade.

SEJLSKIBE

1,500 T. Tagsten Marseilles/New Zealand har betalt

TRAKTAT OM TRANSPORT AF SPIRITUS PAA DANSKE SKIBE I AMERIKANSKE FARVANDE

Ved kongelig Resolution af 8. Juli 1924 har Danmark ratificeret følgende under 29. Maj 1924 i Washington undertegnede Traktat mellem Danmark og de amerikanske Forenede Stater angaaende Transport af spirituøse Drikke paa danske Skibe i Farvandene ved de Forenede Staters Kyster.

Artikel I.

Begge de høje kontraherende Parter fastholder — uden at give nærværende Traktat nogen præjudicerende Virkning — deres Rettigheder og Krav med Hensyn til Udstrækningen af deres territoriale Jurisdiktion.

Artikel II.

1) Hans Majestæt Kongen af Danmark og Island samtykker i ikke at ville rejse nogen Indvending mod, at Myndigheder i de amerikanske Forenede Stater, dets Territorier eller Besiddelser gaar ombord i private Fartøjer under dansk Flag udenfor Søterritoriets Grænser for at rette Forspørgsler til de ombordværende og undersøge Skibspapirerne med det Formaal at bringe paa det rene, om Fartøjet eller de ombordværende gør Forsøg paa at indføre eller har indført spirituøse Drikke til de amerikanske Forenede Stater, dets Territorier eller Besiddelser, i Strid med de dér gældende Love. Saafremt saadanne Forspørgsler eller Undersøgelser giver rimelig Grund til Mistanke, kan en Ransøgning af Fartøjet indledes.

2) Hvis der foreligger rimelig Grund til at antage, at Fartøjet har begaaet eller er i Færd med at begaa eller forsøger at begaa en Overtrædelse af de i de amerikanske Forenede Stater, dets Territorier eller Besiddelser gældende Love mod Indførsel af spirituøse Drikke, kan Fartøjet beslaglægges og indbringes til en Havn i de amerikanske Forenede Stater, dets Territorier eller Besiddelser, til Retsforfølgning i Medfør af saadanne Love.

3) De ifølge denne Artikel indrømmede Beføjelser skal ikke kunne udøves i større Afstand fra de amerikanske Forenede Staters, dets Territorier eller Besiddelsers Kyst, end det for Forsøg paa Overtrædelse mistænkte Fartøj kan tilbagelægge i een Time. I saadanne Tilfælde, i hvilke Alkohol agtes transporteret til de amerikanske Forenede Stater, dets Territorier eller Besiddelser, af et andet Fartøj end det, der er blevet bordet og ransaget, skal det være Hastigheden af dette andet Fartøj og ikke Hastigheden af det bordede Fartøj, der skal være afgørende for den Afstand fra Kysten, indenfor hvilken Beføjelserne i Medfør af denne Artikel kan udøves.

Artikel III.

Straf eller Konfiskation i Medfør af de amerikanske Forenede Staters Love skal ikke bringes til Anvendelse overfor spirituøse Drikke eller Fartøjer eller Personer som Følge af Transport af saadanne Drikke, naar disse er opført som Skibsforraad eller som Ladning bestemt for en Havn udenfor de amerikanske Forenede Stater, dets Territorier eller Besiddelser, ombord paa danske Fartøjer paa Rejse til eller fra Havne i de amerikanske Forenede Stater, dets Territorier eller Besiddelser, eller gennem disses Søterritorier, og saadan Transport skal være underkastet de nu gældende Love med Hensyn til Transit af spirituøse Drikke gennem Panama Kanalen, forudsat at de spirituøse Drikke til Stadighed skal opbevares under Segl, saalænge Fartøjet, paa hvilket de transporteres, forbliver indenfor nævnte Søterritorier, og forudsat, at ingen Del af saadann spirituøse Drikke skal paa noget Tidspunkt eller paa noget Sted udskibes indenfor de amerikanske Forenede Stater, dets Territorier eller Besiddelser.

Artikel IV.

Ethvert Krav fra et dansk Fartøj paa Erstatning paa Grund af, at det har lidt Tab eller Skade som Følge af urigtig eller ubegrundet Udøvelse af de ved denne Traktats Artikel II

40/-, 8/1,000 Stds. Sept./Oktbr. St. John NB/Melbourne noteres i 87/6d. 90/-, og fra Norge/Sverige er der en Del Laster til Syd Afrika og Australien; men Fragterne maa absolut give Tab. Forudsat, at der kan opnaaes mindst 35/- for Korn Australien/U.K.-Cont., kan Rundrejsen maaske bære sig.

GEBYRERNE FOR RADIOTELEGRAMMER

Generaldirektoratet for Telegrafvæsenet meddeler, at Gebyrerne for Radiotelegrammer, der fra og med den 1. August 1924 sendes til eller fra danske Skibe, vil blive afregnet efter en Kurs af 1 Frc. Guld — 1.30 Kr.

indrømmede Beføjelser eller paa Grund af, at det ikke har nydt godt af Bestemmelserne i Artikel III, skal henvises til fælles Behandling af to Personer, af hvilke hver af de høje kontraherende Parter udnævner een.

De i en saadan fælles Betænkning indeholdte Indstillinger skal bringes til Udførelse. Hvis der ikke kan opnaaes Enighed om en fælles Betænkning, skal Kravet henvises til den staaende Voldgiftsdomstol i Haag omhandlet i Konventionen om fredelig Bilæggelse af internationale Stridigheder, afsluttet i Haag den 18. Oktober 1907. Voldgiftsdomstolen skal sammensættes i Overensstemmelse med Artikel 87 (Kapitel IV) og med Artikel 59 (Kapitel III) i nævnte Konvention. Forhandlingerne skal finde Sted i Overensstemmelse med Bestemmelserne i Kapitel IV i nævnte Konvention og Bestemmelserne i dens Kapitel III (med særlig Hensyntagen til Artikler 70 og 74, men med Undtagelse af Artiklerne 53 og 54) i den Udstrækning, som Domstolen maatte finde dem anvendelige paa og i Overensstemmelse med nærværende Traktat. Alle Pengebeløb, som maatte blive tilkendt af Domstolen paa Grundlag af fremsatte Krav, vil være at betale i Løbet af atten Maaneder efter den endelige Tilkendelse uden Renter og uden Fradrag bortset fra nedenævnte Bestemmelser. Hver Regering skal bære sine egne Omkostninger. Domstolens Udgifter skal afholdes ved en procentvis Afkortning i de af samme tilkendte Pengebeøb til en Sats af 5 pCt. af nævnte Beløb eller til en saadan lavere Sats, som de to Regeringer maatte enes om; eventuelt Underskud skal dækkes af de to Regeringer med Halvdelen hver.

Artikel V.

Denne Traktat vil være at ratificere og skal forblive i Kraft for et Tidsrum af eet Aar fra Datoen for Ratifikationsinstrumenternes Udveksling at regne.

Tre Maaneder forinden Udløbet af nævnte Tidsrum af eet Aar kan hver af de høje kontraherende Parter tilkendegive Ønske om at foreslaa Ændringer i Traktatens Bestemmelser.

Saafremt Enighed om saadanne Ændringer ikke er blevet opnaaet inden Udløbet af den ovennævnte Et-Aars Frist, bortfalder Traktaten.

Saafremt ingen Tilkendegivelse af Ønske om at foreslaa Ændringer er fremkommet fra nogen af Siderne, skal Traktaten forblive i Kraft for endnu eet Aar, og saa fremdeles automatisk, dog saaledes at hver Part indenfor hvert saadan eetaarigt Tidsrum kan, som foranbestemt, tre Maaneder før Traktatens Udløb foreslaa Ændringer i samme, og saaledes at Traktaten bortfalder, saafremt Enighed om saadanne Ændringer ikke opnaas forinden Udløbet af Et-Aars Perioden.

Artikel VI.

I det Tilfælde, at nogen af de høje kontraherende Parter enten ved Domstolens eller ved Lovgivningsmagtens Beslutninger forhindres i at gennemføre Bestemmelserne i nærværende Traktat fuldtud, skal Traktaten automatisk bortfalde, og i Tilfælde af saadant Bortfald, eller iøvrigt naar som helst denne Traktat ophører at være i Kraft, skal hver af de høje kontraherende Parter nyde alle Rettigheder, som den vilde have besiddet, hvis denne Traktat ikke var blevet indgaaet.

Nærværende Traktat skal behørigt ratificeres af Hans Majestæt Kongen af Danmark og Island og af de amerikanske Forenede Staters Præsident med Senatets Raad og Samtykke, og Ratifikationsinstrumenterne skal udveksles i Washington snarest muligt.

Til Bekræftelse derpaa har de respektive Befuldmægtigede undertegnet og med Segl forsynet nærværende Traktat, der er udfærdiget i to Eksemplarer i det danske og det engelske Sprog.

Sket i Washington den Ni og Tyvende Maj Nitten Hundrede og Fire og Tyve.

Ratifikationen er under 25. Juli d. A. sket i Washington, og Traktaten dermed traadt i Kraft.

DE FINske HAVNEKUTYMER

KAPTAJNENS FASTE OPTRÆDEN BAR FRUGT

Fra Kaptajnen paa 3/m Sk. »Nordstjernen« H. L. Hansen har D. S. T. modtaget følgende Indlæg:

En af disse saakaldte Kutymere er den velkendte, at en Fører ved Paategning paa Skema med Underskrift skal angive, hvor megen Last han behøver, og kan dette Kvantum ikke medtages, men noget sendes tilbage, maa Skibet betale for dette; den mest almindelige Takst er vel nok 150 Fmk. pr. Std.

Nordisk Skibsrederiforening har ofte forklaret, at denne Kutyme er uden Gyldighed i Henhold til Certeparti »fuld og bekvem Ladning«.

Hvad siger de finske Mæglere?

Jeg lastede først i Juli en Ladning Træ fra A/B Rajana i Kotka; ved Udfyldning af nævnte Skema tog jeg den Reservation, at jeg ikke vilde betale for nogen Last, jeg maatte sende tilbage, da det Kvantum, jeg tegnede for, var mit sædvanlige Indtagende. Ikke desto mindre blev der ved Undertegning af Konossementer stukket mig en Regning ud paa ca. 800 Fmk. for 5 Std. sendt tilbage. Jeg nægtede selvfølgelig at betale (fra min Mægler var samme Mand tilstede, som da

jeg tog Reservationen); efter en haard Mundkamp vilde de gaa ned til 300 Mk., men jeg tillod mig at paapege, at deres Afslag beviste, at de vaklede i Berettigelsen af deres Krav. En ældre Dame, som førte Ordet, tillod sig at udbryde »get out«, og da jeg efter dette vilde forlade Kontoret og ikke mundhugges mere om den Sag paa dette Sted, lod de Kravet falde (dette turde være et Bevis for det uberettigede i Kravet).

Paa Mæglerkontoret A/B F. A. Collin, som støttede mig i dette, bad jeg om en Udtalelse fra Firmaet angaaende denne Kutyme, og denne lød paa, at Firmaet ansaa det for uberettiget at holde Skibene ansvarlig for, hvad der maa lades tilbage.

Da jeg har Tilladelse at offentliggøre denne Udtalelse, gør jeg det herved, idet jeg mener, at det er af Interesse at vide, at der er finske Mæglere, som ikke giver Afskiberne Ret i det nævnte Forhold. Der er vist flere Mæglere, som gør det, men lad os alle være enige om at kæmpe imod denne Kutyme, saa faar vi den nok ud af Verden.

H. L. Hansen,

3/m Sk. »Nordstjernen«.

JORDNØDKAGEMARKEDET I MARSEILLE I HALVAARET

1. JANUAR TIL 30. JUNI 1924

Marseilles Indførsel af Jordnødder, som fra Afrika for en stor Del foregaar med skandinaviske Dampere paa ca. 2,000/3,000 Tons D.W., har i Halvaaret sluttende den 30. Juni været som følger:

Afskallede Jordnødder:

	Tons
Fra Kina	3,248
» Afrika	4,224
» Bombay	1,476
» Corcmandel-Kysten	
Pondichéry	21,454
Madras etc.	83,858
Ialt	114,260

hvilket er betydeligt mindre end i 1923, da Indførslen af afskallede Jordnødder i den tilsvarende Periode var 133,567 Tons. Af en Ton afskallede Jordnødder uvindes ca. 600 kg Jordnødkager.

Af Jordnødder i Skaller indførtes:

	Tons
Fra Afrika-Kysten	74,279
» Corcmandel-Kysten	0
» Kina	9,182
» Java, Plata, Rangoon	1,197
Ialt	84,658

hvilket er mere end i 1923, da Importen kun var 66,680 Tons. I Betragtning af, at Jordnødder i Skaller kun giver ca. 30/35 pCt. Kager, vil man bemærke, at der er en Nædgang i Indførselens Værdi for Fremstilling af Foderkager.

Olie-Eksporten ad Søvejen var fra Januar til Marts 1924 ca. 5,400 Tons og foregik paa Udførselstilladelser, der daterede fra Perioden før November 1923, idet der fra Regeringen ikke blev givet Udførselstilladelser mellem November 1923 og Marts 1924. I April, Maj og Juni Maaned eksporteredes ca. 18,000 Tons ad Søvejen, hvoraf ca. ¾ gik til Danmark, og Resten, eller den overvejende Del af denne, til Sverige.

Danmark Hovedaftager.

De tre betydeligste Eksportfirmaer, som i Halvaaret har eksporteret ca. 80 pCt. af de Foderkager, der gik ad Søvejen, d.v.s. til Danmark og Sverige, er

danske Firmaer eller Firmaer, der arbejder med danske Ledere og dansk Kapital, medens det i Aarene før Krigen var tyske Firmaer, som var de førende.

Eksporten af Oliekager ad Søvejen foregaar til Sverige især med Rutebaadene, medens man for Udførsel til Danmark især anvender Tramp-Dampere paa 800/2,000 Tons D.W. Det danske Flag havde tidligere den største Del af denne Transport, men for Øjeblikket foregaar den overvejende Del af Eksporten paa norske Dampere, hvis Rederier som Regel akcepterer ca. 1/- mindre per Ton i Fragt.

Skal Importen gaa over Hamborg?

Tidligere foregik en ikke ubetydelig Del af Eksporten til Danmark paa tyske Baade til Hamborg, hvorfra Omladning foretoges til danske Havne. Denne Fremgangsmaade har man dog ikke kunnet benytte i det sidste Aar grundet paa den franske Regerings Særforanstaltninger for Dampere under tysk Flag. Disse Foranstaltninger er imidlertid netop blevet ophævet, og det ventes, at Eksporten til Danmark over Hamborg atter vil kunne foregaa i samme Omfang som før.

Antagelig vil Aaret 1924 ikke kunne fremvise saa stor en Eksport af Foderkager som Aaret 1923, hvor der blev udskibet ca. 160,000 Tons, af hvilke den overvejende Del gik til Danmark, og der vil sikkert gaa mange Aar, inden man naar op paa en Eksport, som før Krigen, hvor der hvert Aar afskibedes ca. 150,000 Tons. Dette skyldes i Særdeleshed den franske Stats Eksportforbud af Varen, det begrænsede Antal Udførselstilladelser og den Spekulation, der ofte foregaar med disse Tilladelser, hvis Pris kan variere betydeligt.

Den saa meget omstridte Etablering af et reguleret Marked for Olier og Oliekager har hos Eksportørerne mødt saavel stærk Modstand som varm Tilslutning. Denne Regulering vil for den danske Køber bl. a. have den Betydning, at den byder ham en vis Garanti med Hensyn til Sælgerens Soliditet, idet Eksportøren her ikke vil kunne opnaa Varer til Købs paa Levering uden at præstere øjeblikkelig Betaling.

Det haabes, at Eksporten, som i Juli Maaned var 12,600 Tons, nu maa gaa stadig fremad, og mange imødeser den fuldstændige Ophævelse af Udførselsforbudet, hvorefter Eksporten atter vil kunne naa op paa en Højde, som før Krigen.

SØMANDS- OG HAVNEARBEJDER-STREJKERNE I FRANKRIG

I Havre er der partiel Sømands- og Havnearbejderstrejke, men de Strejkende er allerede begyndt at vende tilbage til Arbejdet, og man venter, at dette vil ske i større Omfang i Løbet af denne Uge. Bevægelsen har imidlertid bredt sig til Brest, hvor en Del Havnearbejdere har sluttet sig til Strejken, hvilket ligeledes gælder en Del Søfolk i Nantes og St. Nazaire, men i disse Havne som ogsaa i Havre er Tjenestens regelmæssige Fortsættelse sikret; og iøvrigt gaar Arbejdet normalt overalt, undtagen i Marseilles, hvorfra man meddeler, at flere Passagerdamperes Afgang er blevet noget forsinket som Følge af Sømandsdemonstrationer.

Understatssekretæren for den franske Handelsflaade, *Leon Meyer*, havde den 13. August sammenkaldt et Møde af Repræsentanter for Foreningen af franske Skibsredere og Søfolkens Fagforening. Forbundets Sekretær stillede iflg. *Journal de la Marine Marchande* følgende Krav:

- 1) Tilbagevenden til Lønningerne fra 1920, d.v.s. en Gennemsnitsforhøjelse af 60 Francs i Maanedens.
- 2) En Forhøjelse af 3 Francs om Dagen af Kostpengene for alle Kategorier af Søfolk, naar de ikke faar deres Kost om Bord.
- 3) En Forhøjelse af 50 pCt. af Betalingen for Overarbejde.

Redernes Repræsentanter havde intet Mandat til at slutte Overenskomst, men da de ønskede en For-

staaelse med Besætningerne, besluttede de straks at sammenkalde et Møde af Skibsrederforeningens Bestyrelse for at drøfte de Krav, som Sømandene havde stillet. Tiden er ogsaa inde for Overenskomst. Den Overenskomst, der nylig er sluttet i London giver endelig Haab om, at der med en Ordning af Erstatningsspørgsmaalet vil følge en Bedring i den økonomiske Situation i Verden.

I Storbritannien har Rederne og Søfolkene nylig ved en Banket fejret »det 13. Aar uden Strejke«. Bladet udtaler derfor sluttelig Ønsket om, at den franske Handelsflaade, der siden Krigen altfor ofte har lidt under Strejker, nu, da der synes at aabne sig bedre Udsigter for den internationale Handel, vil vise, at den fremtidig vil lade Orden og social Fred raade i sit Arbejde.

GEORG STAGE'S ELEVER

Dansk Søfarts Tidende henleder Rederiernes og Føernes Opmærksomhed paa, at Elever, som i Øjeblikket er paa Togt med Skoleskibet »Georg Stage«, søger Hyre fra Midten af August. Alle Oplysninger i denne Forbindelse kan faas hos Stiftelsen »Georg Stage's Minde«, Nørrevoldgade 16, hos Forhyringsagenterne i København eller ved skriftlig Henvendelse til Føreren af »Georg Stage«, hvis Adresse er Købmagergades Postkontor, København K.

DEN ANERKENDTE ORIGINALE RAHTJENS COMPOSITION FOR SKIBSBUNDE

Eneforhandling for Danmark:
Telefon 8210 **EMIL A. SCHNEIDER** Nørregade 40
KØBENHAVN

BLANKENSTEINERS

EFTERFØLGER

SØKORT

KØBENHAVN * TOLDBODVEJ 48

DANSK RADIO

AKTIESELSKAB

Administrerer Radio-Stationerne i den danske Handelsflaade · Installationer og Reparationer · Engager. af Radiotelegrafister · Tilknytning til store, udenlandske Drifts-Organisationer · Entreprenør- og Konsulent-Virksomhed paa alle Omraader indenf. traadløs Telegraf og Telefoni

TELEFON CENTRAL
7281 · 7282

DAMPFÆRGEVEJ 3 · KØBENHAVN Ø.

VØLUND

RAAOLIEMOTORER



AKTIESELSKABET

»VØLUND«

ØRESUNDSVEJ 147 · KØBENHAVN S
TELEF. C. 5522 · STATSTELEF. 503

Gammel Torv
16

JULIUS MARSING

Telf.: Central
12,516

Frihavnslager af bedste SUPERIOR MANILLATOV

højeste Styrke **MARSING KVALITET** største Holdbarhed

Levering i alle inden- og udenlandske Havne. Kassér ikke gammelt Mannillatov, højeste Dagspris betales. Afhentning direkte ved Skib.

KUNSTFYRVÆRKER FRITZ BUSCH

anbefaler sig med ved Holger Pedersen.

SIGNALERINGSFYRVÆRKERI AF ENHVER ART

Leverander til de hervednævnte Dampskibsselskaber og Statsbanedriften Søfartsudf.

Laboratorium: **KONGENS ENGHAVE**, V. TH. Cent. 6031
Tgr.-Adr.: „Raket“, København. Privattlf. Nora 2393

STEVEDORES · ÅBO & DISTRICT

TELEGRAMS: FEDESTEVEDORE

O.Y. ÅBO STEVEDORING FEDERATION LTD.

ÅBO · FINLAND

MAGNETISKE FORSTYRELSE I MERSEY KANALEN

EN FARE FOR SKIBSFARTEN

Noget Vraggods af Staal eller et Stykke Kabel, gaet over Bord fra et Skib, menes at være Aarsagen til en ejendommelig magnetisk Forstyrrelse, som man nylig har opdaget i Mersey Kanalen.

Der er udsendt en officiel Advarsel til Søfarende, hvori meddeles, at Radius af det paagældende Omraade andrager omtrent 100 Yards.

Den Genstand, der volder Vanskelighederne, antages at ligge i Retning Nord-Syd, hvilket har bevirket, at den er blevet magnetisk. Kaptajn Hart fra Søkortarkivet udtaler, at en Staalgenstand, der ligger saaledes, vil paavirke Kompasset, hvor dybt den end ligger, og at det stadige Bølgeslag vil forstærke Magne-

tismen. Kaptajnen udtalte videre, at det havde taget to Dage at finde det nøjagtige Sted, hvor Tingen laa, og at Kompasset viste Udslag paa mellem 3 og 10 Grader. Forskellige Skibe havde rapporteret voldsomme Udslag af Kompasset, naar de passerede over Stedet.

Et Skib vilde være i Fare for at strande, hvis Forstyrrelsen indtraf i taaget Vejr i den smalle Mersey Kanal.

Meteorologer, Marineingeniører og Søfolk staar alle uforstaaende overfor Fænomenet, og en fremsat Teori om, at der skulde findes store Jernlejer under Havbunden, vil blive undersøgt.

HVORLEDES DE STORE OCEANLINJER BEGYNDTE

SAMUEL CUNARDS FØRSTE SKIB

Det første Skib, som »White Star Linjen« ejede, var »Ben Nevis«, et Sejlskib paa 1,347 Tons, der løb af Stabelen i St. John, New Brunswick, i 1852.

Country Harbour, Nova Scotia, byggede Barken »Deborah« paa 624 Tons til Samuel Cunard af Halifax i 1847, og Samuel Cunard blev opført som dens Kaptajn.

Den første Damp, der løb ind i amerikansk Havn under britisk Flag, og det første Skib, der gik over Atlanterhavet ved Hjælp af Damp alene, var »Royal William«, bygget i Cape Cove, Quebec, i 1831. Den foretog tre Rejser mellem Quebec og Halifax og blev i 1833 sendt til England for at blive solgt. Ifølge Skibets Papirer medførte det følgende ejendommelige Ladning:

253 Chaldrons (godt 500 Tons) Kul, en Kasse udstoppede Fugle og 6 Rundholter, alt Produkter her fra Provinsen, en Kasse, en Kuffert, Møbler og en Harpe, alt af britisk Oprindelse, samt 7 Passagerer.

I 1878 var Canada Nr. 4 blandt Verdens søfarende Nationer, idet Landet ejede en Handelsflaade paa 7,196 Skibe med en samlet Tonnage af 1,333,015 Tons. En lille Flok Skibsbyggere og Sømænd, der boede ved Canadas Atlanterhavskyst, skabte en Handelsflaade, der greb ind i Verdenshandelen, lavede Historie og vakte Sømænds Beundring, men derefter forsvandt den fuldstændig i Forglemmelsens Taage.

Et af de ejendommeligste Skibe, der nogensinde er bygget, var »Columbus«, der løb af Stabelen i 1824 fire miles vest for Quebec. Det var et »massivt« Skib, fyldt med firkantet tilhugget Tømmer for at undgaa den engelske Told paa Eg og Fyr fra Canada. Tanken var at hugge Skibet op ved Ankomsten til England og sælge Tømmeret. Skibet ankom til Blackwell, og Ejerne bestemte sig da til at tage noget af Tømmeret ud af Skibet og sende det tilbage efter noget mere, men det forliste paa Rejsen.

S T O R T O G S M A A T

Nyt Motorskib til Grängesberg.

Fra »Götaverken« sattes nylig endnu en Malmbaad til Grängesberg Selskabet i Vandet. Skibet, der er en Søsterbaad til »Nuolja«, fik Navnet »Pajala«. Dets Hoveddimensioner er 421'x55'x37'6", og den stikker i lastet Tilstand 28'6". Baaden, der er bygget til britisk Lloyds højeste Klasse, forsynes med to Dieselmotorer, som udvikler ialt 2,800 I.H.K., og som, naar Skibet har fuld Last inde — 10,000 Tons —, giver det en Hastighed af 10½ Knob.

Kollision.

Motorskonnert »Esther« af Nykøbing Mors paa Rejse fra Nykøbing Mors til Skien i Ballast har Søndag været i Kollision udfor Frederikshavn med Motorskonnert »Zeehond« af Groeninge paa Rejse fra West Hartlepool til Præstø med Kul. Begge Skibe indkom til Frederikshavn med mindre ovenbords Skade.

Prøvetur.

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeris Værft paa Refshaleøen foretoges forleden en vellykket Prøvetur med Værftets Byggenummer 326, Motorskibet »Rigel« til Det Bergenske Dampskibsselskab, Bergen.

Skibet, der er bygget til Britisk Lloyds højeste Klasse, er det andet Motorskib, leveret af Burmeister & Wain til dette Rederi. Det er bestemt til Fragtfart og har følgende Hoveddimensioner:

367—0"x51'—3"x34'—0",

og Bæreevnen er ca. 6,700 Tons d.w.

Det er forsynet med 2 Hoveddieselmotorer af nyeste Type, der tilsammen skal kunne udvikle ca. 2,000 I.H.K.

Alt Dæksmaskineriet bliver elektrisk drevet, og der er indrettet faa, men godt udstyrede Passagerkamre.

I Prøveturen deltog Repræsentanter for Dampskibsselskabet og Værftet samt enkelte Indbudte fra større franske Rederier, interesserede i de af Burmeister & Wain konstruerede Motorskibe.

Dybvandsminer udfør Estlands Kyst.

I den sidste Tid er der indløbet Melding om, at der ved Odinsholm og Nargø udfør Estland er paatruffet Miner. Da de estlandske Farvande er rensat for Overvandsminer, maa det være Dybvandsminer, som nu er paatruffet. De estlandske Myndigheder har derfor begyndt at trawle Dybvandsfelterne ved Nargø.

Norsk Told-Motorbaad brændt.

Et af Bergens Toldvæsenes Opsynstøjer, Raceren »Jo«, blev forleden beordret til at gaa ud for at assistere Patruljebaaden »Kjell«, som havde faaet Motorskade og laa og drev udenfor Nordnes. »Jo« gik ud, men idet Slæbningen skulde begynde, eksploderede Benzinbeholderen om Bord i »Jo« med det Resultat, at Fartøjet kom i Brand. Der var tre Mand om Bord, og de reddede sig over i »Kjell«, Maskinisten i sidste Øjeblik. Flammehavet var meget stort, men det lykkedes at faa den brændende Motorbaad ind til Nordre Toldbodkaj, hvor Toldvæsenets Sprøjte rettede Straalerne mod Baaden. »Jo«s Skade antages at være saa stor, at Fartøjet ikke kan repareres. Det bliver et føleligt Tab for Smuglerkontrollen, da denne Racer var den mest hurtiggaaende i det derværende Tolddistrikt, meddeler »Bergens Tidende«.

Bugsier-Reederei- und Bergungs A/G, Hamburg,

har udsendt en overordentlig smukt udstyret Brochure med Oplysninger om Selskabets meget omfangsrige og fuldt moderne Bjergningsmateriel, samt om dets navnlig for Bugsering over lange Strækninger egnede Slæbningsmateriel.

Foruden en sammentrængt Beskrivelse af Selskabets Virksomhed og Udvikling siden dets Oprettelse i 1866 indeholder Brochuren en Række Billeder gengivende nogle af de største og betydningfuldeste Bjergninger, Selskabet har haft i de forløbne Aar samt af dets store og moderne Materiel.

BRØNDBERG & TANDRUP*Skibslanterner og Skibsinventar*

KØBENHAVN

Telef.: Palæ 827 Telegr.: Skibelys

★

BALTICASØ OG
TRANSPORT
FORSIKRING

— Aktiekapital: 17 Millioner Kroner —

Hovedkontor:

Bredgade 42 · København K. · Telegr.-Adr.: Baltassu

**SKIBS-
PROVIANTERINGS-
HANDLERE****København:**J. Andersen & Co., Toldbodvej 7.
Bjærch-Jensen & Co., Holbergsgade 24.**Esbjerg:**H. P. Nielsen, Strandbygade 18.
Th. Thygesen Kirkegade 7.**Frederikshavn:**

P. Saxbergs Eftf., N. Mogensen.

Helsingør:

K. F. Marstrands Eftf.

Randers:

A. L. Nielsen, ogsaa aut. Forhryringskontor.

POSITIONSLISTE PR. 25. AUGUST 1924

MEDDELT AF 'DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING'

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Nielsen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Aalborg*, Egeholm, afg. Brunsbüttel 23.8.
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i København-Aalborg Ruten.
s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i København-Aarhus Ruten.
m.s. *Afrika*, Schmidt, afg. Antwerp 23.8. til København.
s.s. *Aggersund*, Petersen, ank. Bjørkø 14.8.
s.s. *Agnete Mærsk*, Rasmussen, ank. Burntisland 25.8.
s.s. *Aladdin*, Nielsen, ank. Grimsby 19.8.
s.s. *Alexandra*, Holst, afg. Frederikshavn 20.8. til Swansea.
s.s. *Alf*, Thorkildsen, afg. Ghent 21.8. til Burntisland.
s.s. *Alfa* afg. San Carlos 16.8. til Abo.
s.s. *Alfred Hage*, Bjørn Andersen, afg. Wasa 23.8. til Antwerp.
s.s. *Algarve*, Sinding, ank. Genua 22.8.
s.s. *Allsund*, Nielsen, ank. Göteborg 24.8.
s.s. *Amalienborg*, Sørensen, pass. Sagres, 17.8.
s.s. *Angelica Mærsk*, Rask, ank. Sharpness 25.8.
s.s. *Anine*, Risøe, afg. Gefle 22.8. til Dunkerque.
m.s. *Annam*, Rasmussen, ank. Banjoewangi 22.8.
s.s. *Anneberg*, Korff, afg. Brahestad 26.8. til Calais.
s.s. *Arabien*, Harder, afg. Hongkong 15.8. til Ocean Island.
s.s. *Argentina*, Wenck, ank. Buenos Aires 22.8.
m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Bahia 11.8. til København, Esbjerg, Odense og Korsør.
s.s. *Arkansas*, Snedker, afg. Cardiff 21.8. til Las Palmas.
s.s. *Arnold Mærsk*, Nielsen, ank. Jacobsnes 4.8.
m.s. *Asia*, Dahl, ank. Singapore 23.8.
s.s. *Astrid*, Bjark, pass. Bornholm 23.8. p. R. t. Sunderland.
s.s. *Atlantehavet* ank. Rosario 22.8.
s.s. *Atlantic*, Lund, afg. Macassar 13.8. til Aarhus.
m.s. *Australien*, Møller, ank. Taku Bar 24.8.
m.s. *Avance*, Andrup, afg. København 26.8. til Piteå.
m.s. *Avant*, Sørensen, ank. Halifax 19.8.
s.s. *Axel*, Maglebye, ank. Aalborg 22.8.

B

s.s. *Baldur*, Falk, i København-Bogense-Vejle Ruten.
s.s. *Beira*, Kjær, afg. Libau 20.8. til London.
s.s. *Belgien*, Hansen, ank. Le Havre 13.8.
s.s. *Bellona*, Thrane, ank. Leith 24.8.
s.s. *Benedikt*, Viesø, i København-Samsø-Odense Ruten.
s.s. *Bergenhus*, Andresen, i Stettin-København-Vestnorge Rut.
s.s. *Berlin*, Vinding, ank. København 25.8.
s.s. *Bertha*, Jørgensen, ank. Morlaix 18.8.
s.s. *Betty Mærsk*, Thun, ank. Dieppe 20.8.
s.s. *Birgit*, Clausen, pass. København 22.8. p. R. t. Cardiff.
s.s. *Birte*, Christensen, afg. Uleåborg 22.8. til Terneusen.
s.s. *Bjarke*, Poulsen, afg. Grimsby 23.8. til Aarhus.
s.s. *Bodil* afg. Pasajes 25.8. til Bilbao.
s.s. *Bogø*, Rasmussen, ank. Manchester 21.8.
s.s. *Bolivia*, Beldring, ank. Tjilatjap 16.8.
s.s. *Bornholm*, Hansen, afg. New York 23.8.
s.s. *Bothal*, Hansen, ank. København 25.8.
s.s. *Botnia*, Lydersen, ank. København 25.8.
s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, ank. Garston 20.8.
s.s. *Brattingborg*, Christensen, afg. Colon 23.8.
s.s. *Bretagne*, Hartmann, ank. København 19.8.
s.s. *Brelland*, Larsen, afg. Grangemouth 25.8. til København.
s.s. *Britta* afg. Kemi 22.8. til Thames.
s.s. *Brynhild*, Christensen, afg. Rouen 23.8. til Seaham.
s.s. *Børglum*, Møllerup, afg. Grangemouth 22.8.
s.s. *Bryssel*, Jensen, ank. Grangemouth 26.8.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Roholm, i København-Aalborg Ruten.
m.s. *California*, Pedersen, ank. Newport 20.8.
s.s. *Carmen* ank. Nakskov 23.8.
s.s. *Charkow*, Petersen, i Dok i Helsingør fra 19.8.

m.s. *Chastine Mærsk*, Lundgreen, afg. Jacksonville 24.8. til Trinidad.
m.s. *Chile*, Hansen, ank. Surde 24.8.
s.s. *Chr. I. Kampmann*, ank. Jakobstad 24.8.
s.s. *Christiansborg*, Lund, ank. New York 22.8.
s.s. *Cimbria*, Svan, i Kbhvn.-Randers Ruten.
s.s. *Cito*, Jensen, ank. St. Servan 25.8.
s.s. *Clara*, Jacobsen, ank. Antwerpen 15.8.
s.s. *Copenhagen*, Schröder, pass. Nordkap 21.8. p. R. t. Hull.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Poulsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
s.s. *Dagmar* (J. Lauritzen), ank. Aarhus 23.8.
s.s. *Danebrog*, Andersen, ank. Frederikshavn 21.8.
s.s. *Danefjeld*, Lerche-Jørgensen, ank. Rotterdam 22.8.
s.s. *Danefærd*, Grøndal, ank. København 9.8.
s.s. *Daneholm*, Petersen, ank. København 25.8.
m.s. *Danekonge*, Petersen, ank. København 19.8.
s.s. *Danelag*, Stage, pass. Methil 29.7. p. R. t. Grønland.
s.s. *Danemark*, Hausgaard, ank. W. Hartlepool 7.8.
s.s. *Danery*, Voss, afg. København 27.7. til Ivigtut.
s.s. *Danevirke*, Jørgensen, afg. Rio de Janeiro 7.8. til Middlebrough.
s.s. *Dania*, Bencke, afg. Hurum 14.8. til Boston, Philadelphia & Baltimore.
s.s. *Dansborg*, Mathiasen, pass. Gibraltar 6.8.
s.s. *Delaware*, Falkenberg, ank. Malmø 22.8.
s.s. *Diana*, Tramp, ank. København 21.8.
s.s. *Dorrit*, ank. Hull 24.8.
s.s. *Douro*, Jørgensen, i Kbhvn.-Königsberg-Libau Ruten.
s.s. *Dronning Maud*, Hansen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Dublin*, Krogh, afg. New York 8.8. til Antilla.
m.s. *Drogden*, Hansen, pass. Göteborg 24.8.

E

s.s. *E. M. Dalgas*, ank. Burntisland 25.8.
s.s. *Ebba*, ank. Valencia 20.8.
s.s. *Ebro*, Rosenhøj, i Danmark-London Ruten.
s.s. *Egholm*, afg. Oporto 19.8. til København.
s.s. *Eleonora Mærsk*, Mortensen, ank. Leningrad 6.8.
s.s. *Elie*, Duhn, afg. Kotka 23.8. til Gent.
s.s. *Elisabeth*, Petersen, afg. Methil 23.8. til Aarhus.
s.s. *Ella*, Hansen, i Hamburg-Aalborg Ruten.
s.s. *Ellen*, Fischer, ank. København 15.8.
s.s. *Ellensborg*, Andersen, afg. København 24.8.
s.s. *Elsborg*, Palm, afg. København 24.8.
s.s. *Emilie Mærsk*, Andersen, afg. Reval 22.8. til Calais.
s.s. *Emma Mærsk*, Mærsk-Møller, afg. Delagoa Bay 18.8. til Hongkong.
s.s. *England*, Petersen, ank. W. Hartlepool 2.8.
s.s. *Erik*, Christensen, ank. København 21.8. fra Antwerpen.
s.s. *Erle*, Arentz, ank. Bangkok 13.8.
s.s. *Erik Boye*, ank. Jakobstad 23.8.
s.s. *Esbern Snare*, Dreyer, i Hamburg-Kolding-Vejle Ruten.
s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Hamburg-Aarhus Ruten.
s.s. *Esther Maria*, Bang, ank. Gent 24.8.
s.s. *Estland*, Sørensen, afg. Korsør 21.8.
s.s. *Estonia*, Christensen, pass. Kbhvn. 21.8. p. R. t. New York.
s.s. *Expres*, Hansen, oplagt fra 29.8. i København.

F

s.s. *Falken*, Pedersen, Ruten Kbhvn.-fynske m. fl. Pladser.
m.s. *Falstria*, Sørensen, ank. N. Sundby 24.8.
s.s. *Fanø*, Michelsen, ank. W. Hartlepool 8.8.
s.s. *Ficaria*, Rindby, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Fiona*, Petersen, i Kbhvn.-Nakskov-Kbhvn.-Mariagerfjord Ruterne.
m.s. *Fionia*, Skjoldam, afg. Suez 20.8. til Colombo.
s.s. *Flora*, Andresen, ank. Parkeston 24.8.

s.s. *Florida*, Holm, ank. Buenos Aires 3.8.
 s.s. *Flynderborg*, Lund, afg. København 23.8.
 s.s. *Fredensborg*, Nielsen, afg. New Orleans 24.8.
 s.s. *Fredensbro*, Olsen, ank. Hull 30.7.
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, ank. København 25.8.
 s.s. *Frederiksborg*, Larsen, ank. Port of Spain 19.8.
 s.s. *Frejr*, Jensen, oplagt i Esbjerg siden 1.7.
 s.s. *Frieda*, Westergaard, pass. Kbhvn. 24.8. p. R. t. Ghent.
 s.s. *Frigga*, Andersen, i Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Frode*, Ankensen, afg. Swansea 22.8. til Quebec el. Montreal.
 s.s. *Fylla*, Callesen, ank. Simrishamn 17.8.
 s.s. *Faina*, afg. Kotka 23.8. til Antwerpen.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, ank. Fredericia 23.8.
 s.s. *Gautatyr*, Nielsen, afg. Cardiff 9.8. til Ivigtut.
 s.s. *Gerda*, ank. Tarragona 23.8.
 s.s. *Geysir*, Olsen, ank. København 20.8.
 s.s. *Gorm*, Thomsen, afg. Montreal 19.8. til Skandinavien.
 s.s. *Grønland*, Kruse, ank. Lowestoft 22.8.
 s.s. *Grønsund*, Nielsen, ank. Varjakka 22.8.
 s.s. *Guðrun Mærsk*, Nielsen, afg. Tocopilla 5.8. til Trinidad.
 s.s. *Gunver*, ank. Barcelona 21.8.

H

s.s. *H. A. Hansen*, Hansen, afg. Borgå 23.8. til Cherbourg.
 s.s. *H. Pontoppidan*, ank. Møllerzvik 15.8.
 s.s. *Hadsund*, Hansen, ank. Ankaravik 24.8.
 s.s. *Halfdan*, Ørbech, ank. Danzig 21.8. afg. 25.8. til Memel, Riga-Reval.
 s.s. *Halland*, Christiansen, afg. Blyth 22.8.
 s.s. *Hammershus*, Hveissel, pass. Buenos Aires 12.8.
 s.s. *Hans Broge*, Christiansen, ank. København 24.8.
 s.s. *Hans Mærsk*, Slavensky, ank. Manchester 20.8.
 s.s. *Hans Tausen*, Th. Hansen, afg. Ijo Røytta 23.8.
 s.s. *Harald*, Christensen, ank. Aarhus 25.8.
 s.s. *Harriel*, ank. Barcelona 23.8.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, ank. Newcastle 24.8.
 s.s. *Hekla*, Bosch Kronika, ank. London 19.8.
 s.s. *Helene*, ank. Preston 22.8.
 s.s. *Helga*, afg. Svendborg 23.8. til Stugsund.
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, ank. København 20.8.
 s.s. *Hengest*, Brocks, afg. Esbjerg 24.8. til København.
 s.s. *Henry Tegner*, Nielsen, afg. Riga 24.8. til Calais.
 s.s. *Hermod*, Clausen, ank. Königsberg 24.8.
 s.s. *Hertha Mærsk*, Møller, ank. Riga 25.8.
 s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Swansea 20.8. til Kbhvn. & Aalb.
 s.s. *Hjelm*, Falk, i Dok i Helsingør siden 14.7.
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, ank. Liverpool 22.8.
 s.s. *Holland*, Jørgensen, afg. København 21.8.
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, ank. København 24.8.
 s.s. *Hugo*, Thorkelin, pass. Portland 23.8. paa Rejse til St. Nazaire.
 s.s. *Hulda Mærsk*, Schou, ank. Dundee 25.8.

I

s.s. *I. D. S. Adolph*, afg. Nakskov 23.8. til Brahestad.
 m.s. *Indien*, Jacobsen, afg. Vancouver 16.8. til Yokohama.
 s.s. *Inga*, Nielsen, pass. Honningsvaag 25.8. p. R. t. Archangel.
 s.s. *Inge Mærsk*, Hansen, ank. Archangel 21.8.
 s.s. *Inger*, afg. Kotka 23.8. til Thames.
 s.s. *Irene Maria*, Clausen, ank. Frederikshamn 21.8.
 s.s. *Island*, Frandsen, afg. Leith 23.8. til Island via Thorshavn.
 s.s. *Ivar*, Nielsen, lossers paa Cuba.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Schønning, ank. Libau 21.8.
 s.s. *J. C. la Cour*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jakob Mærsk*, Hansen, afg. Kbhvn. 23.8. til Hernesand.
 s.s. *Jan*, Kurtzhals, pass. Holtenau 23.8. p. R. t. Uleåborg.
 m.s. *Java*, Knudsen, afg. Suez 22.8. til Colombo.
 s.s. *Jelling*, Andersen, afg. St. Johns N. F. 23.8.
 s.s. *Jenny*, afg. Glasgow 20.8. til Horsens.
 s.s. *Jessie Mærsk*, Høgstedt, ank. Manchester 21.8.
 s.s. *Johanne*, ank. Hull 23.8.
 s.s. *Jolantha*, Strufve, i Stettin-Kbhvn.-Christiania Ruten.
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, ank. Himango 15.8.
 s.s. *Josey*, Nielsen, ank. New York 22.8.
 s.s. *Jungshoved*, Horn, afg. Las Palmas 15.8.
 m.s. *Jullandia*, Kolls, ank. Nakskov 23.8.
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, afg. Burntisland 23.8.

K

s.s. *Kai*, Fries, ank. Boulogne 25.8.
 s.s. *Karen*, Brinck, ank. Korsør 24.8.
 s.s. *Karla*, afg. Cardiff 21.8. til Laraiche.
 s.s. *Kasan*, Sørensen, ank. Esbjerg 23.8.
 s.s. *Katholm*, Petersen, ank. Horsens 23.8.
 s.s. *Kejserinde Dagmar*, Uldall, ank. Waija 23.8.
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, i Dok i Aberdeen fra 18.8.
 s.s. *Kina*, Nielsen, afg. Dakar 13.8. til Norfolk Va.
 s.s. *Kirsten Mærsk*, Bærentzen, afg. Göteborg 23.8. til Baltimore.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, i Kbhvn.-Aarhus Rut.
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, ank. Wiborg 20.8.
 s.s. *Knud*, Clemmensen, ank. Newcastle 23.8.
 s.s. *Koldinghus*, Madsen, i København-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruterne.
 s.s. *Kong Haakon*, Possø, i København-Christiania Ruten.

s.s. *Kronborg*, Hillebranth Lund, ank. W. Hartlepool 23.8.
 s.s. *Kronprins Frederik*, Hejlsø, ank. Hull 20.8.
 s.s. *Kurland*, Berndsen, ank. København 15.8.
 m.s. *København*, Mortensen, pass. Skagen 28.7. paa Rejse til Durban.

L

s.s. *Lars Kruse*, ank. Bourgie 14.8.
 s.s. *Laura Mærsk*, Løber, ank. Sarpsborg 22.8.
 m.s. *Leise Mærsk*, Houmann, afg. Buenos Aires 12.8. til San Francisco.
 s.s. *Lexa Mærsk*, Bærentzen, ank. Methil 19.8.
 s.s. *Lifland*, Haure-Petersen, ank. Barrow 12.8.
 s.s. *Lilleborg*, Dam-Larsen, ank. Danzig 4.8.
 s.s. *Limfjorden*, Lund, i Ruteafart Kbhvn.-Limfjordsstationerne.
 s.s. *Lithuania*, Jørgensen, afg. New York 20.8. til Danzig.
 s.s. *London*, Caspersen, ank. Wiborg 21.8.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, i Dok i Kbhvn. siden 18.8.
 m.s. *Lynetten*, Jensen, afg. Honfleur 21.8.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i Kbhvn.-Frederiksh.-Kria. Rut.
 s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. Kbhvn. 23.8. til Antwerpen.
 s.s. *Maine*, Andersen, afg. Savannah 11.8. til Skandinavien.
 s.s. *Maj*, Holm Nielsen, ank. Kings Lynn 15.8.
 s.s. *Maja*, Christensen, oplagt i Kbhvn. siden 21.7. - m.s. *Malaya*, Kruse, afg. Port Said 20.8. til Marseilles.
 s.s. *Margrete*, Mathiasen, pass. Helsingør 23.8. p.R.t. Bordeaux.
 s.s. *Marie*, ank. Valencia 25.8.
 s.s. *Marie Mærsk*, Kristensen, ank. Trinidad 25.8.
 s.s. *Margit*, Jensen, afg. Wiborg 22.8. til Ghent.
 s.s. *Martin Carl*, Olsen, afg. Råfsø 23.8. til Rouen.
 s.s. *Martin Goldschmidt*, Lauritzen, pass. Helsingør 24.8. paa Rejse til Ymuiden.
 s.s. *Mary*, Stabell, ank. København 25.8.
 s.s. *Maryland*, Pape, ank. Galveston 24.8.
 m.s. *Mexico*, Svarrer, afg. Houston 19.8. til Göteborg.
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, ank. Riga 24.8.
 s.s. *Minsk*, Egense, afg. Aarhus 22.8. til Antwerpen.
 s.s. *Mjølner*, Rasmussen, afg. Island 20.8. til Skotland.
 s.s. *Moskov*, Jørgensen, ank. London 23.8.
 s.s. *Møen*, Olsen, i Kbhvn.-Stege og Kbhvn.-Nykøbing F. Ruterne.

N

s.s. *N. F. Høffding*, afg. Himango 21.8. til Calais.
 s.s. *Nancy*, ank. Tuborg 24.8.
 s.s. *Natal*, Røder, ank. Suez 25.8.
 s.s. *Nautik*, ank. Sävenäs 25.8.
 s.s. *Neptun*, ank. Kotka 18.8.
 s.s. *Nerma*, afg. Frederikshavn 22.8. til Helsingfors.
 s.s. *Nevada*, Fischer, afg. Barry 23.8. til St. Vincent.
 s.s. *Nidaros*, Landborg, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, ank. Kbhvn. 24.8.
 s.s. *Niobe*, pass. Holtenau 25.8. paa Rejse til Kotka.
 s.s. *Nordland*, Clausen, afg. Trångsund 19.8.
 s.s. *Nordsøen*, afg. Gefle 8.8. til Melilla.
 s.s. *Normandiet*, Haure-Petersen, afg. Newcastle 16.8.

O

s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-Kbhvn.-Göteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, Danholt, afg. Cardiff 22.8. til Marseille.
 s.s. *Olga*, Thoft, afg. Bayonne 22.8. til Sevilla.
 s.s. *Oluf Bager*, Tvergaard, i Frederiksh.-Göteborg Ruten.
 s.s. *Oluf Mærsk*, Hansen, ank. Belfast 25.8.
 m.s. *Oregon*, Mühlendorff, afg. Cardiff 22.8. til Buenos Aires.
 s.s. *Orion*, Berndsen, afg. Brahestad 23.8. til W. Hartlepool.
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, ank. New York 19.8.

P

s.s. *P. Madsen*, ank. Aarhus 16.8.
 s.s. *P. N. Damm*, ank. København 22.8.
 s.s. *Pacific*, Matthiessen, pass. Sundastrædet 20.8. paa Rejse til Colombo.
 s.s. *Palnatoke*, Skou, ank. Drammen 20.8.
 m.s. *Panama*, Hjernum, afg. Antwerp 23.8.
 s.s. *Parana*, Heisterberg, afg. Vancouver 6.8. til Hobart/Australien.
 s.s. *Paris*, Ovesen, ank. Nuevitas 24.8.
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, afg. Hurunn 8.8. til Portland, Philadelphia & Baltimore.
 m.s. *Peru*, Larsen, ank. Birkenhead 20.8.
 s.s. *Peter Mærsk*, Knudsen, afg. Cardiff 21.8. til Algier.
 s.s. *Polaris*, Holm, ank. W. Hartlepool 22.8.
 s.s. *Polonia*, ank. København 22.7.
 s.s. *Primula*, Jacobsen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
 s.s. *Prins Knud*, Koch, afg. København 21.8. til Leningrad.

R

s.s. *Randi*, afg. Burntisland 23.8. til Horten.
 s.s. *Rask*, Theilland, pass. Kbhvn. 24.8. p. R. t. London.
 s.s. *Rhodesia*, Madsen, ank. Koivusaari 23.8.
 s.s. *Rhone*, Thomsen, afg. Kbhvn. 22.8. til London.
 s.s. *Rigmor*, Winther, ank. Whitehaven 24.8.
 s.s. *Rita*, Sonne, i København-Hamburg Ruten.
 s.s. *Robert Mærsk*, Jensen, ank. Fredericia 25.8.
 s.s. *Roma*, Bejer, ank. Immingham 25.8.
 s.s. *Romø*, Rathje, afg. Kbhvn. 23.8. til Sundsvall.
 s.s. *Rosenborg*, Jans, pass. Lizard 23.8.
 s.s. *Rota*, Risolt, ank. København 21.8.

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. 1/8

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

Sct. Anna Plads 28

Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

AF NYBYGNINGER

*

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

MAX MØLLER 1/8

DÆK OG MASKIN STORES

Telefon: Central 7986 12536
Telegr.-Adresse: Powermax**KØBENHAVN K**
NYHAVN 44**BJØRCHJENSEN & Co.**

SKIBSPROVIANTERING

KØBENHAVN K · HOLBERGSGADE 24TELEGR.-ADR. BJØRCHJENSEN
TELEF. 7262

JOHN S. SAREUSSEN · FINN SILCHENSTEDT

INDEHAVERE AF:

NEW ORLEANS SHIPCHANDLERY CO. INC.

TELEGRAM-ADRESSE: »NOSCO«

NEW ORLEANS**JONATHAN MAY & SØNNER**

Etableret 1876 · Telegram-Adresse »May« Philadelphia, Penna. Deleware Ave · Lombard & Swansea Sts.

DAMPSKIBS-FORSYNINGER · EN GROS HANDEL I KOLONIAL, KØD OG

FØDEMIDLER · DÆK, MASKIN OG RESTAURATØR-

UDRUSTNING

L. WESTERGAARD

A. LARSEN

L. WESTERGAARD & CO.

EN GROS HANDEL I KOLONIALVARER · SKIBS- & MASKIN-FORSYNING

MANILA-KABELTOV · BOMULD-DUCK

TELEF.: CALVERT 9768

35, SOUTH GAY STREET**BALTIMORE, MD.****UNION TRANSPORT COMPANY, INC.***Stevedorer —*

HOVEDKONTOR: 42, BROADWAY, NEW YORK

TELEGRAM-ADR.: TRANSPORT, NEW YORK

*Med egne moderne Flere og en vidtspændende Organisation til vor Raadighed opgiver
vi »flat rates« inkluderende alt Arbejde i Forbindelse med Losning og Lastning.***THE C. T. SWETT COMPANY**SLAGTERE & SKIBSHANDLERE
DÆK- & MASKIN-FORSYNING**PORTLAND, MAINE**

Telefon: 6930 · 130-132 Commercial Street · Nat-Telf.: 1520

Telegram Adresse: OSHPCO. Alle Coder benyttes.
Telefon: Broad 1753-4-5**OCEAN SHIPCHANDLERY Co., LTD.***En gros Handel i Fødemidler
Skibshandel & Sejlmageri***60 PEARL STREET, NEW YORK****WATTS, WATTS & CO., Ltd.**

London, NEWCASTLE-ON-TYNE, Cardiff, Blyth, Liverpool & Newport (Mon.)

SHIPBROKERS · BUNKER CONTRACTORS · COAL EXPORTERS

Bunkers supplied at all ports between Blyth and Humber · Contractors for the supply of coals at all ports at home and abroad

Agent for Denmark: **R. A. ROBERT · COPENHAGEN**, Amaliegade 29A

Telegrams: Robertus · Telephones: 6357 · 6358 · Stats 188

S

s.s. *Saga*, Henriksen, afg. Antwerpen 23.8.
 m.s. *Sally Mærsk*, Rohde, afg. Marzagoa 9.8. til London.
 s.s. *Scandia*, Simonsen, ank. København 21.8.
 s.s. *Seine*, ank. København 22.8.
 m.s. *Selandia*, Himmelstrup, pass. Perim 24.8. paa Rejse til London via Suez Kanal.
 m.s. *Siam*, Poulsen, ank. Göteborg 21.8.
 s.s. *Sigrød*, Madsen, afg. Skønvik 23.8. til Caen.
 s.s. *Sigrun*, Jensen, ank. Odense 19.8.
 s.s. *Sigvald*, Andersen, pass. Brunsbüttel 24.8.
 s.s. *Silkeborg*, Larsen, ank. Swansea 14.8.
 s.s. *Simone*, Christensen, afg. Uleåborg 22.8. til Rouen.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Port Talbot 22.8.
 s.s. *Skagerak*, Hansen, ank. Leningrad 16.8.
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, afg. Narvik 15.8.
 s.s. *Skjold*, Nielsen, ank. København 24.8.
 s.s. *Skodsborg*, Grove, ank. Danzig 4.8.
 s.s. *Skolland*, Iversen, ank. København 23.8.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, ank. Leith 24.8.
 s.s. *Slesvig*, Weichardt, ank. Boston 22.8.
 s.s. *Smut*, Hansen, ank. København 24.8.
 s.s. *Sophie*, Thomsen, ank. Køge 24.8.
 s.s. *Spigerborg*, Jensen, ank. Middlesbrough 24.8.
 s.s. *Stadion II*, afg. Stettin 22.8. til Kristiania.
 s.s. *Stal*, Clausen, ank. New York 16.8.
 s.s. *Stegelborg*, Hansen, ank. Manchester 22.8.
 s.s. *Stella*, ank. Newhaven 18.8.
 s.s. *Susan Mærsk*, Petersen, ank. Leningrad 20.8.
 s.s. *Svanhild*, Juul Larsen, afg. Savannah 22.8. til Kbhvn.
 s.s. *Svanholm*, Petersen, ank. Manchester 22.8.
 s.s. *Svava*, Christensen, afg. Kotka 25.8. til Antwerpen.
 s.s. *Svend Pii*, ank. Yxpila 21.8.
 s.s. *Svend*, Hav, ank. Trångsund 20.8.
 s.s. *Søborg*, Madsen, afg. Jacobsstad 23.8.
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, pass. Fastved 20.8.
 s.s. *Sønderjylland*, Jensen, i Kbhvn.-Haderslev-Aabenraa-Sønderborg Ruten.

T

s.s. *T. M. Werner*, ank. Immingham 22.8.
 s.s. *Taarborg*, Knudsen, afg. København 21.8.
 s.s. *Taarholm*, Jørgensen, afg. Libau 23.8. til København.
 s.s. *Taasinge*, Ankensen, oplagt i København siden 1.8.
 s.s. *Texas*, Dragsdahl, ank. Odense 24.8.

s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, ank. Newcastle 24.8.
 s.s. *Thyra* (Progress), Schmidt, pass. Kbhvn. 22.8. paa Rejse til Larache.
 s.s. *Tiber*, Nellemann, ank. Bordeaux 24.8.
 s.s. *Tjaldur*, Munch, i Kbhvn.-Riga Ruten.
 s.s. *Tomsk*, Mikkelsen, afg. Antwerpen 21.8. til Middelhavet.
 m.s. *Tongking*, Topp, ank. Los Angeles Harbour 19.8.
 s.s. *Transvaal*, Broner, afg. Astoria 18.8. til Japan.
 s.s. *Trondhjem*, Pedersen, ank. Kbhvn. 23.8.
 s.s. *Tula*, Christensen, ank. Almeria 24.8.
 s.s. *Tyr*, Jensen, afg. Malmö 24.8. til Halmstad.

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, ank. Kotka 24.8.
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, ank. Aalborg 25.8.
 s.s. *Ulla*, Jessen, ank. Dunkirk 22.8.
 s.s. *Ulrik Holm*, Toft, afg. Jacobstad 22.8. til Dieppe.
 s.s. *United States*, Voldborg, afg. Kristiania 21.8. til New York.
 s.s. *Uranienborg*, Agerlin, ank. Boston Mass. 22.8.

V

s.s. *Valborg*, Hansen, ank. Hull 25.8.
 s.s. *Vega*, Madsen, afg. Lovisa 25.8. til Dunkirk.
 s.s. *Venus*, Terkildsen, ank. W. Hartlepool 23.8.
 s.s. *Vera*, Larsen, ank. Skövnik 22.8.
 s.s. *Veratyr*, Pedersen, afg. London 22.8. til København.
 s.s. *Viborg*, Winther, afg. New York 20.8.
 s.s. *Vidar*, Nielsen, afg. København 25.8. til Newcastle via Nakskov-Odense-Aarhus.
 Bark *Viking*, Ankersøe, afg. Hull 31.7. til Santos.
 s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), Jacobsen, ank. Baltimore 17.8.

W

s.s. *Wien*, Jørgensen, ank. Melivär 23.8.
 s.s. *Wilh. Colding*, Østergaard, ank. Methil 23.8.
 m.s. *Willemoes*, Eriksen, beliggende Svendborg under Reparation.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. Haparanda 20.8.

Y

s.s. *Ydun*, Schmidt, i København-Horsens Ruten.
 s.s. *Yokohama*, Bast, ank. Port of Spain 22.8.
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Rasmussen, i Kbhvn.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Yrsa* (Lauritzen), afg. Kalundborg 23.8.

Ø

s.s. *Ørkild*, Jensen, pass. Cape Wrath 19.8.
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. Barry 10.8.

POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE

Sigrød, Hansen, pass. Helsingør p. R. t. Walkum 18.8.
Kurt, Jørgensen, ank. Leith Red 18.8.
Vera, Larsen, ank. Kirkcaldy 19.8.
Kai Hvilsum, Wulff, afg. Wiborg til Marans 19.8.
Nordborg, Hansen, afg. Kemi til Rochefort 19.8.
Johanne, Marcussen, pass. Helsingør p. R. t. Exmouth 19.8.
Oakhurst, Sørensen, ank. Havre 17.8.
Poseidon, Rasmussen, ank. Stokkeseirey 18.8.
Venus, Boye, ank. Haukipudas 17.8.
Fuglen, Schmidt, ank. Uleåborg 16.8.
Gloria, Kromann, ank. Sundsvall 18.8.
Emanuel, Kromann, afg. Kolding 18.8.
Philip, Petersen, ank. Karrebæksminde 20.8.
Roma, Petersen, ank. Methil 20.8.
Ruth, Sørensen, pass. Skagen syd. 20.8.
Dagny, Petersen, ank. Råfsø 19.8.
Pallesen, Jensen, afg. Kotka til Quimper 19.8.
Garibaldi, Jørgensen, ank. Trondhjem 20.8.
Claudia, Boye, pass. Gibraltar 20.8.
Agnes, Frederiksen, ank. København 21.8.
Husavik, Hansen, ank. Archangelsk 21.8.
Polarstjernen, Hansen, afg. Port Kunda 21.8.
Hans, Christensen, ank. Langesund 20.8.
Erhardt, Poulsen, afg. Londonderry til Göteborg 21.8.
Britannia, Rasmussen, ank. Raumo 21.8.
C. V. Petersen, Petersen, afg. Gefle 22.8.
Neptun, Sørensen, afg. Vestmanøerne til Dysart 21.8.
Concordia, Henriksen, ank. Granton 22.8.
Cathrine, Købke, ank. Dysart 22.8.
Noah, Jørgensen, afg. Helsingør til Söderhamn 21.8.
Christian, Rasmussen, afg. Kotka til Quimper 22.8.
Afrodithe, Watson, afg. Lissabon til New Foundland 21.8.
Bien, Petersen, ank. Aalborg 21.8.

Adele, Weber, ank. Aalborg 22.8.
Leif, Albertsen, ank. Hamburg 22.8.
Norden, Olsen, pass. Helsingør p. R. t. Kotka 22.8.
Primula, Jørgensen, ank. Dallen 22.8.
Albert Mau, Rasmussen, pass. Skagen vestg. 22.8.
Carla, Jacobsen, ank. Fogo (New Foundland) 22.8.
Ellen, Andersen, ank. Par 22.8.
Sif, Raahauge, afg. Burgeo til Oporto 22.8.
Noah, Hansen, ank. Methil 23.8.
Fylla, Kromann, ank. Westport 23.8.
Albert, Clausen, afg. Dingle til St. Lucar 23.8.
P. R. Nielsen, Petersen, ank. Aalborg 23.8.
Bonavista, Christensen, ank. St. Johns 23.8.
Ella Eff, Hvenegaard, ank. Piteå 23.8.
Flora, Nielsen, ank. Ghent 24.8.
Vesta, Christensen, afg. Skellefteå til Svendborg 23.8.
Rossing, Baagøe, ank. Ipswick 23.8.
Jens Nielsen, Nielsen, ank. Dundrum. 25.8.
 Bark *Ingrid*, Godtfredsen, ank. Orange 6.8.
 4/m Sk. *Olga*, Mouritsen, afg. Miramichi 15.8. til Fleetwood.
 3/m Sk. *Concordia*, Møller, ank. Trångsund 16.8.
 3/m Sk. *Else*, Jensen, afg. Archangel 12.8. til Totnes.
 3/m Sk. *Falken*, Rasmussen, ank. Exmouth 25.8.
 3/m Sk. *Gefion*, Lund, pass. Helsingør 22.8. til Kotka.
 3/m Sk. *Dronning Louise*, Hansen, ank. Jacobstad 14.8.
 3/m Sk. *Minerva*, Sørensen, pass. Helsingør 16.8. til Sundsvall.
 3/m Sk. *Marie*, Nielsen, pass. Hirtshals 17.8. til Binic.
 3/m Sk. *N. P. Petersen*, Larsen, pass. Hirtshals 17.8. til Weymouth.
 3/m Sk. *Vega*, Hansen, ank. Archangel 8.8.
 3/m Sk. *Zampa*, Rasmussen, ank. Burntisland 18.8.
 3/m Sk. *Ørnen*, Rasmussen, afg. Archangel 7.8. til Teignmouth.
 3/m Sk. *P. Rasmussen*, Larsen, afg. Brahestad 8.8. til Odense.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I
ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL
 Abonnement
 i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
VESTRE BOULEVARD 38, KØBENHAVN B.
 Telefon 2070 - 12610
 samt paa alle Postkontorer

ATLAS

A/S Atlas, Nørrebrogade 198 · København L.

SKIBS-DAMPTURBINER

MED
TANDHJULSUDVEKSLING
i mest moderne Udførelse.

Grundlagt
1848

Telegr.-Adr.:
Amiante

M. B. COHIN
TOLDBODV. 22. TELEFON · 1403

København K.
IMPORT & LAGER af
Maskiner,
Værktøj og tekniske Rekvitter for
Damp- og Motorskibe og alle
industrielle Anlæg



INDENBORDS

UDENBORDS

AKTIESELSKABET

KJØBENHAVNS FLYDEDOK OG SKIBSVÆRFT

MASKIN- OG
SKIBSBYGGERI

TELEFON 559

FLYDEDOKKER
TØRDOKKER

KAY DYHR

Kvæsthusgade 1 - København K.
Telefon: Cent. 8901-6885 · Telegr.-Adr.: Kaydyhr-København
Kunstig Træk- og Oliefyrrings-Anlæg
fra James Howden & Co.
GLASGOW

Den internationale Skibsfarve-Fabrik A.-S

[SYSTEM HOLZAPFEL]

St. Annæplads 16, København.
Telefon: 5601. — Telegr.-Adr.: »Holzandia».

[Holzapfel's

Bundfarver til Jern og Træskibe.
Lagoline i alle Farver til Dækshuse etc.
Dauholine til Lastrum etc.
Yachtfarver til Lystbaade.



Johan Madsen

Telf. Central 4735
St. Kongensgade
103

J. ANDERSEN & CO

SHIPS OUTFIT

TOLDBODVEJ 7 COPENHAGEN
TELEGRAMADR.: JACSONS

DE PRIVATE ASSURANDEURER
LIMITERET.
STIFTET 1786

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRING

SLOTSHOLMSGADE 5
KØBENHAVN K.

TELEFON CENTRAL 6 & 4106

TELEGRAM ADRESSE „PRIVATE“

AGENTURER I DE FLESTE PROVINSBYER.

DEN KJØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCE-FORENING

LIMITERET · STIFTET 1852

TEGNER


SØ- & KRIGS-

FORSIKRINGER PAA VAREKASKO
FRAGT OG INTERESSE

TELEF. 42 · 3073

HOLBERGSGADE 1 · KJØBENHAVN K.

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



SKANDINAVIA

Forsikrings-Aktieselskabet
"SKANDINAVIA"
Stiftet 1899
Aktiekapital: Kr. 20,000,000

✪

Tegner
SØ og TRANSPORTFORSIKRINGER

✪

GENERALAGENTUR
GRØN & WITZKE
KONGENS NYTORV 6 • KØBENHAVN K

TELEFON 9316
TE LGR. ADR. KANALEN

FREDERIKSHAVNS VÆRFT & FLYDEDOK A/S

MASKIN- & SKIBSBYGGERI

*

Enerepræsentant i Danmark for

HOWDENS
VANDRØRSKEDLER

*

TELEGRAM: VÆRFTET
STATSTELEFON

4

2 TØRDOKKER · 2 FLYDEDOKKER

POUL MØLLER & H. RIIS-MAGNUSSEN

STATSAUTORISEREDE
REVISORER

*

TELEFON:
CENTRAL 9187-9198

*

RAADHUSPLADSEN NR. 2. II SAL
KØBENHAVN

HOLEBY SKIBS-DIESELMOTORER

INDTIL 4000 IHK

Leverandør til:

Østasiatisk Kompagni,
Det forenede Dampskibs-Selskab
m. fl.

Aktieselskabet

Holeby Dieselmotor Fabrik
Holeby

Grundlagt 1877
Fremstilling af Dieselmotorer
siden 1910

Telegramadr.: Oildiesel
Tlf. Holeby 26

AKTIESELSKABET
DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

KØBENHAVN
FILIALER: BANGKOK OG SINGAPORE

Egne Agenturer: Soerabaya, Shanghai, Hankow, Vladivostock, Dalny, Harbin, New York, Valparaiso, San Francisco, Durban og Johannesburg. — Regelmæssig Rute fart paa Siam, Kina, Japan, Sydafrika, Australien, Java, Vestindien, Meksiko og Vestkysten af Nord- og Sydamerika. — Import til Europa af østasiske og andre oversøiske Produkter, Teak- og andre Træsorter. — Export til oversøiske Pladser af europæiske Produkter. — Skov- og Savmølle drift i Siam.

ALLE NÆRMERE OPLYSNINGER
ERHOLDES VED HENVENDELSE PAA KOMPAGNIETS HOVEDKONTOR,
HOLBERGSGADE 2, KØBENHAVN K.

DET FORENEDE
DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

Telefon Nr. 6300, hvorigennem Omst. til samtlige
Kontorer og Afdelinger i Kvæsthusgade Nr. 7 og 9.

CHR. JENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon . 2256
Statstelefon 40

Telegr.-Adr.:
»SØBORG«

A. P. MØLLER
KØBENHAVN
REDERI · BEFRAGTNING · KLARERING
DAMPSKIPSEKSPEDITION · KØB OG SALG AF SKIBE
SKIBSBYGNING

Stats-Telefon: 33 · Telefoner: 514 (Omst. til samtlige Afdelinger)
Telegram-Adresse: »MERSK«

JOHS. UTZON
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon 2075 & 2200
Statstelefon 2

Telegram-Adresse:
»UTZON«

AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte

Stevadore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

SKIBE
C. P. JENSEN

St. Annæ Plads 6 TELEFON 5430 KØBENHAVN K.

Telegram-Adr.: "FREIHTS"

A/S DAMPSKIBSSELSKABET
ORION

NIC. PEDERSEN

HARALD CHRISTENSENS EFTERF.

SKIBSMÆGLER

FREDERIKSHAVN

Telegr.-Adr.: »Harkristensens« · Statstelefon 14 · Jydsk Telefon 10

HAVNEGADE 37 a **OVE STEEN** TELEF. BYEN 2720 x

Regelmæssig Line

DANMARK-POLEN (Danzig)

København-Danzig M/S »Venus« 600 tons d. w.

M/S »Polarstjernen« 500 tons d. w.

Aarhus-Danzig M/S »Agnes« 400 tons d. w.

CARL V. D. HUDE
SKIBSMÆGLER
AARHUS

Statstelefon No. 3

Telegr.-Adr. Hude

King's
Liqueur

The
Aristocrat
of
Scotch
Whiskies

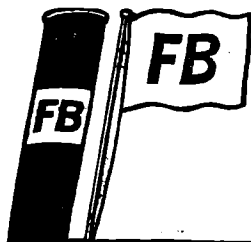
DE FORENEDE BUGSERSELSKABER

Telef.: Toldbodbovnen: Centrl. 3944 TELEGRAM-ADRESSE: Nattelef. for Bugsering: Vester 575 v
Kontoret: Central 291 · 13101 · 10592 »TUGBOATS« Natlif. i Strandingstilfælde: Strand 1302

Bugsering · Bjergning · Vandforsyning

STØRST OG ÆLDST I KØBENHAVN

AMALIEGADE 36



DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM · 36

FREDAG 5 · SEPTEMBER 1924

31 · AARG.

F R A U G E T I L U G E

Den danske Skibsreders Lod er ikke misundelsesværdig. I disse Spalter har vi gjort Rede for, hvorledes han handicappes i den internationale Konkurrence ved meningsløs Særbeskatning, medens andre Landes Redere ophjælpes og støttes ved Statssubventioner og rentefri Laan. Hver Post bringer Meddelelser om ny Vanskeligheder og ny Restriktioner og forøgede Udgifter. I disse Dage har Dansk Dampskibsrederiforening saaledes modtaget telegrafisk Meddelelse fra Lissabon om, at en ny portugisisk Lov har tredoblet Lodsafgifterne for udenlandske Skibe i Portugals Havne. Fra anden Side erfarer vi, at den lettiske Regering har fundet en ny Maade at særbeskatte udenlandsk Skibsfart paa lettiske Havne paa — den forlanger indbetalt i Letlands Bank $\frac{1}{2}$ pCt. af Fragtbøbet paa ethvert udenlandsk Certeparti.

Paa et Tidspunkt, hvor Efterspørgslen efter Tonnage er større end Tilbudet, vil slige Ekstraudgifter automatisk og ganske selvfølgelig blive paalignet Afskiberen eller Modtageren, og i sidste Instans altsaa enten Producent eller Konsument. Men i disse Tider, hvor Efterspørgslen efter Tonnage er saa betydeligt mindre end Tilbudet, maa Skibsrederen selv betale slige Ekstraudgifter. Det er disse Ekstraudgifter, der ofte forandrer en diminutiv Fortjeneste til et ikke ubetydeligt Underskud. Og det er vanskeligt, for ikke at sige umuligt, at komme denne utiltalende Særbeskatning til Livs. En regulær boycott af nævnte Havne vilde være en lignende Fremgangsmaade som at skære sin egen Næse af for at drille en Mand, man ikke kan lide. Og en saadan boycott vilde netop være, hvad for Eksempel et Land som Portugal allermest ønsker — den vilde give Landets slet ledede Handelsflaade den Monopolstilling, som den ikke kan opnaa paa nogen anden Maade. At stille saadanne Havne i Gabestokken i Rederorganisationernes Cirkulærer er naturligvis en vis Tilfredsstillelse. Men hjælper det? Gaar vedkommende Avtoriteter i sig selv og lover Bod og Bedring og ny Love? De gør Pokker, gør de. Nej, den eneste Maade at ramme disse Særbeskattere paa, er ved direkte Samarbejde imellem Regering og Rederorganisationer. Den danske Regering maa lade for Eksempel den portugisiske forstaa, at »rammer Du mine Jøder, rammer jeg dine« — generer Portugal vor Skibsfart, saa lægger vi en Ekstraskat paa Portvin fra portugisisk Havn. Det er selvfølgelig ubehageligt yderligere at fordyre en Senatordrik som Portugals fornemste Vin, men desværre er der ingen Vej udenom.

DE UTAKNEMLIGE LANDMÆND

Man skulde tro, at de vanskelige Tider for Skibsfarten, Tider, hvor kun de alldygstige og mest erfarne har en Chance for at kunne holde Skindet paa Næsen, havde slaaet koldt Vand i Blodet paa Agitatorerne for et Andels-Rederi for de Virksomheder, som vore Landmænd har oprettet med Eksport af Landbrugsprodukter for Øje. Men det lader ikke til det. Ved de forskellige Andelsvirksomheders Generalforsamlinger Landet over — Sjælland dog undtagen —

dukker den moderne Søslinge, Andels-Rederiet, stadig op. Paa Randers Andelsslakteris Generalforsamling i forrige Uge fremkom Slakteriets Direktør, Hr. F. Bøjsen, der ogsaa er Formand for det af Fællesudvalget nedsatte Udvalg til Undersøgelse af dette Spørgsmaal, med den overraskende Paastand, at et Andels-Rederi var i Stand til at fremtvinge ret store Besparelser, navnlig for Londons Vedkommende. Det hele er saare simpelt, Columbus' Æg om igen, bare paa en anden Maade. Hr. Bojsen har opdaget, at i Dokkerne nedenfor London-Bridge er Kajplads-Ydelserne lige saa store som hele Fragten. Men, hvis det paatænkte Andels-Rederi oprettes, og man bygger Motorskibe af en Størrelse, der kan gaa under London-Bridge, kan man faa denne Udgift ned til det halve. Til Trods for disse lovende Udsigter, var Generalforsamlingen dog ikke villig til at gaa med til et Andels-Rederi, med mindre samtlige danske Andelsslakterier sluttede sig til Tanken.

Ved samme Lejlighed drøftede man Kaptajn Hede-*man's* Projekt om Eksportfærger, som oprindeligt blev modtaget med stormende Begejstring. Denne er imidlertid kølnet. Man har opdaget, at Fordelingen af danske Varer i England er adskilligt mere kompliceret end at anbringe Flæskesiderne og Smørdritlerne og Ægkasserne paa en Færge. Selv paa Papiret kan Planen om Eksportfærger ikke løses, førend alle Slagterierne faar et Fællessalg, der dirigerer Sendingerne til England. og selv om de fik dette Fællessalg, vilde Eksportfærgerne staa overfor en Række praktiske Problemer, som det vilde tage Aar at løse paa en tilfredsstillende Maade. I Virkeligheden er al denne Tale om Andels-Rederi den sorteste Utaknemlighed overfor de danske Redere, og ganske særligt overfor Det Forenede Dampskibsselskab, som ved kloge Dispositioner og Forhandlinger med de engelske Jernbaner og andre har skaffet de danske Landmænd og andre Eksportører saa enestaaende Fordele, at det den Dag i Dag er billigere at sende en Side Flæsk til London via Newcastle end det er for en engelsk Landmand at sende sin Flæskeside til London fra Newcastle. Gang paa Gang er den Præference, som danske Redere har skaffet de danske Landmænd, blevet angrebet i det engelske Parlament som uforenelig med engelske Interesser, og disse Angreb viser bedre end mange andre Argumenter, paa hvilken glimrende Maade danske Redere har varetaget danske Producenters Interesser. I aller-nærmeste Fremtid skal vi yderligere belyse denne Sag, der tjener vore dygtige Andelsmænd til liden Ære.

Det er en ilde Vind,

der ikke blæser noget godt i Skibsrederens Skød. Og selv om den gennemgaaende er forbigret kontrær paa det seneste, hænder der dog glædeligvis Ting, der faar en til at se lidt lysere paa Tilværelsen. Overallt i Skandinavien har Rederne haft skellig Grund til at føle sig utrygge paa Grund af de evindelige Rømninger af deres Mandskab i amerikanske Havne. Disse Rømninger var af en mere kompliceret Natur end Spørgsmaalet om de højere Lønninger, som dygtige skandina-

viske Sømænd kunde opnaa i amerikanske Skibe, og som antagelig i de allerfleste Tilfælde var Hovedmotivet for Rømningerne. Skandinaviske Sømænd, der kom til amerikanske Havne, var i en uhyggelig Grad Genstand for personlig Paavirkning af de lokale Ledere af I.W.W., den samfundsfjendske Industrial Workers of the World. De blev lokkede og truede til at rømme. Selv paa Konsulaterne havde disse professionelle Urostiftere den Frækhed at trænge ind for at paavirke Mandskabet og nedbryde Disciplinen. Tilstandene blev yderligere utaalelige for de skandinaviske Redere ved den nylig vedtagne amerikanske Lov, der sætter store Bøder for de udenlandske Redere, hvis Folk rømmer og derved paa ulovlig Maade forøger paagældende Lands Emigrations-Kvota. Denne Lov har hidtil ikke været bragt i Anvendelse, men den svæver dog stadig over Hovedet paa de sagesløse Skibsredere.

De seneste Nyheder fra Amerika tyder dog heldigvis paa, at Rømningerne er i stærk Aftagen, og at I.W.W. ikke mere, antagelig ved den amerikanske Regerings Indgriben, optræder som Urostiftere. Den paa-tænkte samlede Aktion af de forskellige danske Rederi-Organisationer er derfor udsat indtil videre.

DOM I EN BJERGNINGSSAG

SVITZER FAAR TILKENDT 175.000 KR. FOR AT HAVE BJERGET DEN AMERIKANSKE DAMPER "HADNOT"

Paa en Rejse fra Houston til København med ca. 8,000 Tons Olie ombord grundstødte Damperen »Hadnot« af New York den 20. Januar 1924 i Farvandet mellem Knudshoved og Sprogø. Samme Aften afgik Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprises Damper »Sigyn« fra Korsør til Strandingsstedet, og i Løbet af Natten afgik yderligere Bjergningsdamperen »Ymer« fra Korsør. Sidstnævnte Damper ankom til Strandingsstedet Kl. 3 om Formiddagen. Umiddelbart derefter blev der med »Hadnot« Fører afsluttet Bjergningskontrakt, hvorved det blev overdraget Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise at bjerge Skib og Ladning og bringe samme til København mod en Bjergeløn, der eventuelt skulde fastsættes af Sø- og Handelsretten. Efter at have foretaget de fornødne Oplodninger begyndte »Sigyn« og »Ymer« paa at forsøge at slæbe Skibet af Grunden; disse Forsøg var uden Resultat, og der telegraferedes derfor til København om at sende en Tanklægtter til Strandingsstedet, hvorhos der, da Skibet stod haardt paa Stengrund i et vanskeligt Strømfarvand, hvor stærk Isdrift kunde befrygtes, blev telegraferet efter yderligere Assistance. Kl. 11½ Fm. afgik Damperen »Viking« fra Frederikshavn til Strandingsstedet, og ved 12-Tiden afgik Tanklægtteren »Thor« under Bugsering af Bugserdamperen »Pluto« fra København. 13 Mand af Korsør Bjergelag ankom i Motorbaad til Strandingsstedet og blev sat i Arbejde. »Sigyn« og »Ymer« fortsatte Slæbningen, men stadig uden Resultat. Henad Midnat ankom »Viking« og begyndte at slæbe samtidig med »Sigyn« og »Ymer«, der var frisk Kuling af OSO. og nordgaaende Strøm. Ved Daggry den 22. Januar slækkede Strømmen noget af, og »Sigyn«s Dykker sendtes ned for at undersøge Skibets Stilling paa Grunden. Ved Dykkerundersøgelse konstateredes det, at Skibet stod haardt agter samt midtskibs under Broen, medens den øvrige Del var fri af Grunden, som bestod af store Sten. »Viking«, »Sigyn« og »Ymer« gjorde vedblivende Forsøg paa at slæbe Skibet af Grunden. Slæbningen, der vanskeliggjordes ved Strømmen og Isdriften, blev foreløbig uden Resultat. Bugserdamperen »Pluto«, der undervejs havde haft Isvanskeligheder, ankom først henimod Aften den 22. Januar. I Løbet af Aftenen pumpede man 700 Tons Olie fra »Hadnot« over i »Thor«, medens »Pluto« returnerede til København for at hente endnu en Lægtter. Efter at »Thor« var blevet fuldlastet ved Midnatstid, slæbte »Ymer« den til Slipshavn og opankrede den der, da det vilde være forbundet med Risiko at have Læg-

Endnu mere fornøjelig er Meddelelsen om, at samtlige Smaadampere, der anvendes i indenrigsk Passagerfart, har bestaaet den Krængningsprøve, som Erhvervsminister *Stauning* under saa meget Bifald og Bekostning satte i Scene umiddelbart efter »Thor«-Ulykken. Ene af samtlige danske Blade protesterede vi imod disse ganske unyttige Krængningsprøver, som blot skabte en falsk Tryghedsfølelse hos Publikum og underminerede Kaptajnernes Ansvar. Vi hævdede i samme Forbindelse, at det hidtidige Skibseftersyn var tilstrækkelig effektivt og at det var meningsløst yderligere at belaste Skibsfarten og Staten med Udgifter til forøget Tilsyn.

Det kan derfor kun glæde os at læse i et af de Blade, der dengang raabte højest paa mere Tilsyn og ny Love, »at det hidtidige Skibseftersyn har været tilstrækkelig effektivt«.

Netop!

teren liggende paa Strandingsstedet, hvor der kunde befrygtes svær Isdrift. Efter at »Ymer« havde indbugseret »Thor« til Slipshavn, returnerede den til Strandingsstedet. Den nordvestgaaende Strøm var blevet betydelig stærkere, Kulingen var tiltaget, og der var opstaaet en krap Sø. »Viking«s Slæber sprængtes, men man fik atter Forbindelse med »Hadnot«. Om Eftermiddagen den 24. Januar ankom »Pluto« med Tanklægtteren »Odin« paa Slæb, hvorefter Udpumpning af Ladning til denne blev paabegyndt, medens der af de tilstedeværende Bjergningsdampere slæbtes af fuld Kraft. Ved 11-Tiden om Eftermiddagen lykkedes det at bringe »Hadnot« flot. I de følgende Dage blev den i de to Lægttere værende Olie pumpet tilbage til »Hadnot«, som blev dykkerundersøgt i Kallundborg Fjord og derefter afgik til København, hvor til den ledsaget af »Pluto« ankom om Aftenen den 27. Januar.

De bjergede Værdier er iflg. Forsikringskongressen opgivet til noget over 3 Millioner Kroner, Bjergernes Skibe og Lægtterne til en Værdi af godt 1½ Million Kr.

Under nærværende Sag har A/S Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise sagsøgt A/S Albert Jensen som Repræsentant for Damperen »Hadnot« af New York til Betaling af en af Retten fastsat Bjergeløn med Renter 5 pCt. aarlig fra Stævningens Dato, den 15. April d. A., til Betaling sker samt Sagens Omkostninger.

Under Hensyn til det ikke saa lidt udsatte Sted, hvorpaa Bjergningen er foretaget, til Grundens Beskaffenhed og til den særlige Risiko baade for det bjergede og de bjergende Skibe, forbundet med, at der i den paagældende Periode var saa megen Drivis i de danske Farvande, findes Bjergelønnen, Sagens Omkostninger indbefattet, at kunne bestemmes til 175,000 Kr. med Renter som paastaaet med 5 pCt. Rente aarlig fra 15. April 1924.

SØMANDS- OG HAVNEARBEJDERSTREJKEN I FRANKRIG SLUTTET

I Nr. 35 af *D. S. T.* bragte vi en Meddelelse om de Krav, de franske Sømænd og Havnearbejdere har stillet for at afslutte Strejken. Der har siden da fundet Forhandlinger Sted, og disse er nu, efter hvad *Journal de la Marine Marchande* meddeler, afsluttede med det Resultat, at Rederne har imødekommet Hovedkravene: Tilbagevenden til Løntariffen af 1920, Forhøjelse af Betalingen for Overarbejde og Forhøjelse af Kostpen- gene, og Konflikten er dermed endt.

STATSSUBVENTIONER TIL SKIBSFARTEN

Dansk Søfarts Tidende har tidligere omtalt og *The Scandinavian Shipping Gazette* i en Række Artikler behandlet Spørgsmaalet om Statssubventioner til Skibsfarten. Det kendte tyske Tidsskrift *Wirtschaftsdienst* har nu i sit Nummer for 22. August bragt en Artikel om Sagen, af hvilken vi herved tillader os at give et Uddrag.

Den internationale Skibsfart, der tidligere blev drevet som en fuldkommen privat Virksomhed, støttes nu i stadig stigende Grad af Regeringerne, og Rederierne mister derved deres Karakter af uafhængige private Foretagender. Navnlige efter Krigen har Subventionsvæsenet antaget et uventet stort Omfang, og medens Regeringernes Støtte til Rederierne tidligere blev ydet mere eller mindre i det skjulte, er man nu næsten helt gaaet bort fra denne Methode og yder Rederier og Værfter ved Lov fastsatte Understøttelser.

Frankrig Subventionernes klassiske Land.

Blandt de Lande, hvor Skibsfarten længe har været stærkt subventioneret, er Frankrig, der i 1873 gik over til offentlig Statsstøtte for Skibsfarten, og ved Love af 1881, 1893 og 1902 udvikledes Systemet yderligere. I 1906 traadte en ny Lov i Kraft, ifølge hvilken der tilstodes Skibe paa indtil 3,000 Tons 4 Centimer om Dagen, indtil 6,000 Tons 3 Cent. og over 6,000 Tons 2 Cent. i Godtgørelse, og desuden bevilgedes der Skibsbgningsindustrien store Tilskud til Bygning af nye Skibe.

I 1917 blev der stillet et Beløb af 160 Mill. Frs. til Raadighed for de franske Rederier som Laan; af dette Beløb var 60 Mill. bestemt til Køb af gammel Tonnage, Resten til Nybygninger. Skibsfarten paa de franske Kolonier nyder særlig Støtte. F. Eks. har »Compagnie Generale Transatlantique«, der sammen med to andre Rederier har Monopol paa Farten paa Algier og Tunis, i 1922 for en Pris af 5 Frs. pr. Ton pr. Maaned chartered 8 nye Passagerdampere, der efter Krigen var blevet bygget for Statens Regning, og hvis Bygning havde kostet 10-15 Mill. Frs. pr. Stk. Desuagtet drives der stadig stærk Propaganda for Opnaelsen af større Støtte, og Rederiet »Chargeurs Reunis«, der besørger Postfarten til Vestafrika, har for kort Tid siden faaet sin Subvention forhøjet fra 260,000 Frs. til 1.2 Mill. Frs.

Ogsaa England subventionerer.

Ogsaa i England driver man i udstrakt Grad Subventionspolitik, af hvilken saavel Rederier som Værfter nyder godt. Man har her vedtaget en »Trade Facilities Act«, ifølge hvilken Rederier og Værfter indtil 1. Juli d. A. har opnaaet Laan til et Beløb af 12,919,500 Sterl. paa lang Frist, og til en Rente af 2 pCt. til Bygning af Skibe. Hertil kommer yderligere 4-5 Mill. Sterl., som den irske Regering indtil nu har ydet.

Et andet Land, som i den senere Tid har slaaet sig stærkt paa Subventionering af Skibsfart, er Italien. Ifølge officielle Beretninger er der fra Krigens Afslutning til 1921 blevet bevilget Handelsflaaden 1½ Milliard Lire til Opretholdelse af Ruteskibsfarten og 1 Milliard Lire til Genoprettelsen af Handelsflaaden i det hele. Aaret 1921-22 bragte de subventionerede gamle italienske Rederier ca. 150 Mill. Lire og de nye italienske Rederier ca. 96 Mill. Lire i Statstilskud, og sidste Aar ydede Staten yderligere 150 Mill. Lire til samme Formaal. Efter Forhandlinger mellem Regeringen og de store Skibsfartsselskaber har man nu tilvejebragt to Grupper subventionerede Linjer til Farten paa det Thyrrenske Hav, og paatænker at bygge 43,000 Tons nye Skibe til denne Fart.

Amerika kommer ogsaa med.

Ogsaa de Forenede Stater begynder langsomt at interessere sig for den private Handelsskibsfart, og den

kan nu af »Constructions Loan Fond« faa Laan paa samme favorable Betingelser som Shipping Boards Statsflaade. Denne Fond andrager i Øjeblikket 67 Mill. Dollars. Til Ombygning af Statsflaadens Dampere til Motorskibe skal anvendes 25 Mill. Dollars, og de resterende 42 Mill. Dollars skal stilles til Raadighed for Privatredierne til Nybygninger og Ombygning af Dampere til Motorskibe. Følgen heraf vil selvfølgelig blive, at den amerikanske Handelsflaade vil udvikle sig til en farlig Konkurrent paa det internationale Fragtmarked.

I Skandinavien staar Skibsfarten paa egne Ben.

Heller ikke vort Naboland Holland er ukendt med Statssubventioner til Skibsfarten, selv om den her holdes indenfor betydelig snævrere Grænser, og ogsaa i Norge, Sverige og Finland modtager Rederier og Værfter i begrænset Grad Statsstøtte i Form af Tilskud, Laan og Forskud, men alt taget i Betragtning kan man sige, at Skibsfarten i disse Lande ligesom i Danmark staar paa egne Ben.

Jugoslavien, der efter Krigen ogsaa er begyndt at lægge sig efter Skibsfart og er bleven støttet af engelsk Kapital, bevilgede for kort Tid siden 40 Mill. Dinarer som Subvention til enkelte Rederier, der havde anmodet Staten om Støtte, da de engelske Kapitalister havde trukket deres Penge ud som Følge af, at de ingen Dividende fik.

Statsrederier.

Rederier drevne af Staten er noget, der er kommet frem efter Krigen, og de Forenede Stater gaar her i Spidsen. United States Shipping Board, det største Rederi i Verden, har i Løbet af de 7 Aar, det har bestaaet, vundet sig en tragikomisk Berømmelse. Paa Foranledning af England og Frankrig byggede Amerika under Krigen en Mængde Handelsskibe for at imødegaa de Tab, som Krigen bragte. Det var disse saakaldte »Standardskibe«, som efter Krigen blev overtaget af Shipping Board Rederiet, et Rederi med henad 2,000 Skibe og ca. 6 Mill. B.R.T. Det Tab, som Driften af dette Rederi har bragt, er vel kendt; sidste Aar maatte Staten skyde 57,578,000 Dollars til.

Ogsaa Canada har erhvervet sig et Statsrederi, »The Canadian Government Merchant Marine«, som ved Slutningen af 1923 raadede over 60 Skibe med en samlet Tonnage af 368,000 Tons. Rederiet opretholder en Række Linjer til alle Egne af Kloden, og det er en kendt Sag, at det i de to sidste Aar har haft et Underskud paa 19 Mill. Dollars.

Det tredie af de bestaaende Statsrederier drives af Australien. Det raader over 48 Dampere med en samlet Tonnage af ca. 260,000 Tons, hvortil i en nær Fremtid kommer 4 store Nybygninger. Dette store Rederi havde i sidste Driftsaar et Underskud paa 749,350 Pund Sterl.

Ogsaa Frankrig havde efter Krigen et Statsrederi, der disponerede over 175 Dampere, 33 Sejlskibe, 61 Lægtene, 44 Bugserbaade og 109 andre Skibe af Træ, altsaa ialt 442 Skibe med en Tonnage af 1,200,000 Tons. Denne Flaade havde i Anskaffelse kostet 1,425 Mill. Frs., og efter at Regeringen ved Driften af den havde sat 2,648 Mill. Frs. til, blev den solgt for 248 Mill. Frs.

Som det fremgaar af det foregaaende, har næsten alle søfarende Nationers Regeringer i højere eller ringere Grad støttet deres Skibsfart ved Subventioner, medens Tyskland, fraset de Bidrag, der er ydet til Genrejsning af den Handelsflaade, som Landet havde afstaaet ifølge Fredstraktaten, ikke kender Ordet »Subvention«, men de tyske Rederier klarer sig dog i Konkurrencen med de andre Nationers Redere uden nogensomhelst Støtte fra Statens Side.

HAVNEAFGIFTERNE I SVENSKЕ HAVNE

Fra en særlig Korrespondent har *Dansk Søfarts Tidende* modtaget følgende Indlæg i ovenstaaende Spørgsmaal:

I Artiklen om Havneafgifterne i svenske Havne i Nr. 33 af *Dansk Søfarts Tidende*, omtales »Sveriges Almåna Sjöfartsförening«s Skrivelse til Regeringen med Anmodning om en gennemgribende Revision af Forordningen af 31. December 1907 angaaende Havne- og Lastepudsafgifterne. Samtidig meddeltes, at Kommerskollegiet var i Færd med at indsamle Materiale til denne Revision.

Dette Indsamlingsarbejde er nu afsluttet, og Bearbejdelsen af det indsamlede Materiale begyndt. Materialet er meget omfattende, idet saa godt som alle Havne har indsendt Udtalelser mod Foreningens Fremstilling, hvor til yderligere kommer Indlæg fra Handelskamrene, forskellige Myndigheder og Korporationer interesserede i Spørgsmaalet, som f. Eks. det svenske Havneforbund. Det er i Øjeblikket umuligt at sige, naar Bearbejdelsen af Materialet kan være afsluttet, men alt taler for, at det vil være en rum Tid, inden Kommerskollegiet vil være i Stand til at afgive sit Forslag til en revideret Havnetakstforordning. Naar dette Forslag foreligger, skal det imidlertid ud paa endnu en Vandring for at faa den tilbørlige Kritik, og først naar denne Fase er gennemløbet, kan det endelige Forslag til en Forordning udarbejdes.

Stockholm nedsætter Taksterne fra Nytaar.

Foreningen anmodede som bekendt om, at de nuværende Takster maatte blive reduceret til det før Krigen eksisterende Niveau. Hvorvidt dette vil være muligt under Hensyn til Kommunernes økonomiske Stilling, faar staa hen, men det er givet, at Kommunerne længst muligt vil modsætte sig det. Det bør

dog nævnes, at man i de Takster, der skal gælde i Stockholm næste Aar, har strøget Procenttillægget, samtidig med at Taksterne er blevet gennemgribende revideret. I en særlig Skrivelse har Søfartsforeningen krævet at den i adskillige Havne forlangte Isbryderafgift — et Procenttillæg til den i sin Tid procentvis forhøjede Skibsafgift — bliver afskaffet. For Stockholms Vedkommende er dette sket i den nye Takst, men den almindelige Afgift er samtidig forhøjet med ½ Øre til 8 Øre pr. Register-ton.

Stærk Repræsentation for Erhvervene.

Paa Rigsdagen i Aar foresloges det, at den henlagte Redegørelse angaaende Skibsfartsafgifterne til Staten — med Undtagelse af Lodsafgifterne og Hjemvejerstatningen til Lodser — skulde genoptages. Regeringen har ogsaa bemyndiget Kommerskollegiet til at tilkalde to Sagkyndige, som skal bistaa Kollegiet med denne Redegørelse. Paa Aarets Handelsmøde har man imidlertid ikke fundet dette tilstrækkeligt, men foreslaaet, at Næringslivet blev stærkere repræsenteret. Endvidere forlangte man, at Redegørelsen vedrørende Havneafgifterne og Grundafgiften skulde udarbejdes sammen med Redegørelsen for Afgifterne til Staten, d.v.s. at de forskellige Afgiftsspørgsmaal underlagdes en og samme Kommission.

Angaaende disse Spørgsmaal er der endnu ikke truffet nogen Afgørelse, ligesom der ikke heller endnu er tilkaldt Sagkyndige, men det vil ske i September. Redegørelsen angaaende Havneafgifterne m. m. behandles imidlertid som nævnt indenfor Kommerskollegiet, og det maa vel derfor antages, at denne Redegørelse bliver udarbejdet helt uafhængigt af Redegørelsen angaaende Afgifterne til Staten. Paa den Maade naar man vel ogsaa hurtigt et Resultat.

SKIBSFARTEN PAA ROTTERDAM I 1923

Handelskamret i Rotterdam har udsendt en Beretning for Aaret 1923, hvoraf fremgaar, at Rotterdams Havn i Aarets Løb blev anløbet af 7,796 Skibe, der maalte ialt 52,893,348 k.m. mod i 1922 8,011 Skibe med 56,453,454 k.m., hvilket viser, at den Fremgang, der har fundet Sted siden 1919, foreløbig er standset.

Nedenstaaende Tabel giver Tallene for Aarene 1913—1923:

	Skibe	k.m.
1913	10,203	59,903,411
1914	7,303	43,336,042
1915	3,644	19,683,517
1916	2,979	18,100,690
1917	1,374	6,334,201
1918	1,048	5,913,960
1919	4,328	23,740,625
1920	5,601	33,813,317
1921	7,474	48,704,413
1922	8,011	56,453,454
1923	7,796	52,893,348

Man er tilbøjelig til at forklare denne Tilbagegang ved en Henviisning til den almindelige Depression, der herskede endnu i 1923 og til den Konkurrence, der skyldtes Valutaen. Uden Tvivl skyldes det delvis disse Aarsager, at Rotterdam ikke har været i Stand til at genvinde den Plads, den indtog før Krigen, men Nedgangen skyldes imidlertid hovedsagelig Besættelsen af Ruhrdistriktet, som Følge af hvilken en betydelig Del af Rotterdams Opland er spærret af fra Byen, og endelig kan der ogsaa være Spørgsmaal om, hvorvidt Rotterdam Havn stadig er konkurrencedygtig. Dette Spørgsmaal maa omhyggeligt undersøges, idet nogle Data, der nylig er fremkommet, giver en Antydning af, i hvilken Retning der bør indføres Forbedringer.

Antallet af Skibe ankomne i Ballast i 1923 er gaaet ned, idet kun 560 Skibe med 2,053,731 k.m. af det ovennævnte Antal indgik i Ballast. I 1922 var Tallet 807 Skibe med 4,721,322 k.m.

Tilbagegang i 1923.

I Skibsfarten paa Rotterdam deltog de forskellige europæiske Lande i følgende Forhold:

Lande	1923		1922	
	Ant. Skibe	k.m.	Ant. Skibe	k.m.
Belgien	190	1,850,660	202	1,347,464
Britiske Kolonier	3	36,263	—	—
Bulgarien	10	62,880	8	64,242
Danzig	93	153,454	56	135,522
Danmark	26	114,843	41	104,056
Tyskland	720	5,532,290	631	5,299,397
Estland	3	8,010	—	—
Finland	91	329,033	92	345,966
Frankrig	292	967,442	518	2,179,369
Grækenland	10	59,029	14	70,104
Storbrit. & Irland	4,084	16,297,961	3,796	14,996,252
Italien	45	446,958	126	1,389,636
Jugoslavien	3	18,674	8	55,554
Letland	21	70,208	17	48,971
Memel	9	16,177	—	—
Holland	47	156,843	37	89,002
Norge	211	1,502,131	391	3,640,197
Portugal	37	99,486	19	58,948
Rumænien	42	376,828	23	193,802
Rusland	103	1,087,390	26	208,198
Spanien	117	755,360	281	2,148,483
Tyrkiet	3	19,457	7	39,328
Sverige	324	903,588	262	1,023,292
Ialt	6,484	30,594,965	6,556	33,425,829

For de andre Verdensdele var Tallene som følger:

Asien	324	5,767,916	281	5,199,964
Afrika	190	2,386,992	308	3,193,298
Amerika	760	13,428,822	820	13,817,412
Australien	29	575,035	37	681,342

Ruhr-Besættelsen har øvet stærkt Indflydelse.

Af den europæiske Skibsfart, der udgjorde næsten 60 pCt. af den samlede Tonnage, faldt over Halvdelen paa Storbritannien og Irland. De ovennævnte Tal viser i Virkeligheden Skibsfartens Stilling. Som Følge af Besættelsen af Ruhr, blev Afleveringen af Kul i Henhold til Erstatningsplanen standset, hvilket for-

klarer den betydelige Nedgang i Tallene for Italien og Frankrig, medens England paa den anden Side kom i Forgrunden som Leverandør af Kul til de Lande, der under normale Forhold forsynedes med Kul fra Tyskland, ligesom England ogsaa i meget stor Udstrækning kom til at forsyne den tyske Industri med Kul. Takket være en forøget Produktion var England i Stand til at imødekomme den stærkt forøgede Efterspørgsel. Nedgangen for Norge og Spanien viser, at Rhinprovinserne i det forløbne Aar fik et langt ringere Kvantum Raa-materialer, i det mindste via Rotterdam end i 1922.

Tabellen viser ogsaa, at Handelen med Rusland er steget stærkt, skønt Holland ikke har nogen Handels-traktat med det nævnte Land.

“DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

Fra New York og London, Verdensmarkedets to aller vigtigste Faktorer, indløber nu daglig gode Nyheder.

Tonnageefterspørgslen fra Montreal, Gulfen, La Plata, Pacific og Østen er stigende og Raterne opad-gaaende. Der ventes nu kun paa Nord-Østersøen og Middelhavet, og Sandsynligheden taler for en Bedring ogsaa i disse Markeder. Lidt sent kommer Opgangen unægtelig, og for Danmarks Vedkommende er Nord-Østersøen ikke det mindst vigtige Marked, men selv den mindste Bedring vil være velkommen.

Stabile Forretningsforhold er hvad Skibsfarten behøver, og i den Henseende har de sidste Aar været en fortsat Kæde af Skuffelser, men forhaabentlig vil den kommende Tid opveje en Del af, hvad der er forspildt. Som en Følge af den nu livligere Handel er Bunkers ogsaa stigende.

TRÆLASTMARKEDET

Atter kan der noteres en hel Del Afslutninger, men Raterne har ikke kunnet komme op.

Fra Østersøen er gjort: 11/1,200 Stds. Mo, Domsjø og Dal/London 43/6; 900 Stds. Hudiksvall/London 43/6 Rumlast, 42/- Dæk; 830 Stds. Söderhamn/London 42/6; 700 Stds. Kemi/London 45/-; 480 Stds. Trångsund/Poole 50/-; 690 Stds. Wasklot og Kemi/Sharpness; 700 Stds. Luleå & Piteå/Hull 48/-, old Scanfin; 700 Stds. Pernö-viken/Hull 44/-, old Scanfin; 600 Stds. Trångsund/Bristol 52/6; 1,000 Fv. Brahestad/Cardiff 46/6; 325 Stds. Kemi/Plymouth 52/6; 800 Stds. Kemi/Preston 59/-, old Scanfin; 550 Stds. 2 Wiborg/Paimbeuf 44/-; 950 Stds. Örnsköldsvik og Umeå/Fecamp 42/-; 400 Stds. Brahestad/Calais 45/-; 575 Stds. Skutskær/Calais 37/9; 420 Stds. Kotka/Granville 41/-; flere 800 Favne Baade Uleåborg/Terneuzen Hfl. 22.50. Fra Hvidehavet er ca. 48 Dampere sluttet i Løbet af 14 Dage til U.K./Holland for Lastning September.

Raterne for September Lastning ligger omkring 60/- for 1,000 Stds., 62/6 for 7/800 og 64/- for 6/700 Stds. Dampere. For Oktober Lastning betales maaske lidt mere, og for Baade, som først kan ankomme til U.K. efter 31. Oktober, 7/6 ekstra.

Fra Leningrad er ogsaa sluttet en Del Baade, bl. a.: 530 Stds. til Hull 43/-, old Scanfin; 600 Stds. til Manchester 45/6, old Scanfin, 420 Stds. til Aberdeen 45/-, incl. piling; 1,200 Favne til Barrow 42/6.

Der er stadig en Del Propplaster fra New Foundland til Bristolkanalen, 38/9-40/-, og Manchester Kanalen, 42/6, og for DBB fra Canada til U.K. er betalt 67/6-70/-, hvilket betyder en lille Bedring.

KUL, KOKS ETC.

For store Baade, 3/5,000 Tons, er der stadig ringe Efterspørgsel, hvorimod 1/2,000 Tons Baade er efterspurgt, og der er betalt indtil 6sh. 7½d. for 1,500 Tons Baad fra Forth til Nørresundby, og 6/6 kan erholdes for 18/1,900 Tons Dampere. Wales noteres 6/3-6/6 for 2,500 Tons Damper København ult. September,

og 6/6 for 15/2,000 Tons Baad til Nørresundby pr. 1. Oktober, 15/2,000 til Sundsvall 6/9. Kokes fra London betales med ca. 10 Kr. for 18/2,000 Tons Dampere og 8/3-8/6 fra Humber til København. Coasting er ligeledes flovt, men har Tendens til Stigning.

MIDDELHAVET ETC.

Udgaende Kulorder er stadig sparsomme med rigeligt Tilbud af Tonnage. Glasgow-West Italien er sluttet 5,600 Tons til 8/4½ og 5,000 Tons 8/6, mindre Baade faar 8/3-9/-.

Forth/Gibraltar 2/3,000 Tons 7/9-8/-, 25/3,000 Tons Constantinopel 12/-, Glasgow/Barcelona 13/-, 15,200 Tons, Tyne/Barcelona noteres i 12/3, Marseilles 10/-, Vest Italien 4/5,000 9/3, Palermo 2,500 11/-, Piræus 4/6,000 10/-, Alexandria 5/6,000 10/-, Algiers 4,000 8/6 og Wales/Lissabon 35/4,000 7/6-7/9, Gibraltar 1,400 7/9, Huelva 3,000 8/-, Marseilles 6/8,000 8/6, Algiers 2/3,500 8/3, Vest Italien 8/--8/3, Malta 3/4,000 9/-, Galatz/Braila 2/3,500 13/-, Pt. Said 4,700 10/--10/3, Øerne 8/--8/3 for 2/3/4,000 Tons Baade.

I det hjemgaaende Marked, ogsaa fra Sortehavet, er der endnu ingen Forandring til det bedre. Naar Frugtafskibningen tager Fart, vil der maaske kunne opnaas sejlbare Rater for 15/2,500 Tons Baade. De store Baade er mere henvist til Korn og Oliekager samt Erts fra Sortehavet, Fosfat og Mineralier fra Nord Afrika og Spanien, og Raterne kan ikke levne noget Overskud.

NORD-AMERIKA, GULFEN, CANADA

Det er længe siden, der har været saa megen Aktivitet i disse Markeder, som for Tiden, og mange store Baade har fundet Beskæftigelse. Endnu er Raterne omkring 14-14½ cents Montreal/Antwerpen/Rotterdam/Vest Italien 18½ cents, Sverige 19¼ cents, 2 Havne, og Gulfen/Antwerpen og Rotterdam 16-16½ cents, men inden ret længe maa der sikkert betales mere. De fleste Baade er sluttet til Holland/Belgien, vistnok for tysk Regning. Fra Pacific Kysten har der ogsaa været en ret livlig Befragtning, mest japansk Tonnage, til 30/--31/- Oktober/November Lastning.

SYD-AMERIKA

Der er ingen væsentlig Forandring i de udgaende Kulrater, hvorimod Kornfragterne stadig holdes oppe, og baade for prompt og Oktober Lastning er Markedet fast. De skandinaviske Købere er igen i Markedet, og nogle enkelte Baade er sluttet til Danmark/Norge ca. 24/- berth terms, basis »up river« og med 2/3 Lossehavne.

ØSTEN

Befragterne er nu i Markedet for prompte Baade, og en 5,000 Tons Damper har faaet 25/6 Bombay/U.K./Continent, medens Oktober betinger ca. 1/- mindre. En 8,000 Tons Baad per September er sluttet fra Mauritius til Montreal 32/6, og Vladivostok/Rotterdam pr.

December er gjort til 28/-, og parcels til 30/-. Syd Australien eller Victoria 7,000 Tons pr. 15.-31. December 40/- til U.K./Continent/Middelhavet, og Vest Australien pr. Januar 37/6.

TIME CHARTER

Amerikanske Befragtere er i Markedet for store Baade 8/12,000 Tons 5/-, Levering Pacific, Tilbagelevering U.K./Cont., 1 trip, og engelske Befragtere for flere Baade 2/4,000 Tons, 6/9 mnd. med Levering April 1925,

men herfor indikeres ikke nogen Rate, der afhænger af Baadens Alder, Fart, Kulforbrug etc. Det er vel tvivlsomt om nogen Reder slutter saa langt ud i Fremtiden, med mindre en fristende Rate kan opnaas.

SEJLSKIBE

Korn fra Sydaustralien betaler idag 33/9, maaske 35/-, 1. Januar/28. Februar.

Ved at vente lidt kommer disse Rater antagelig op i 37/6, forhaabentlig 40/-.

EN NY METODE TIL GENNEMRYGNING AF SKIBE

Blandt de Forholdsregler, som Sundhedsmyndighedernes Kontrol med Skibsfarten medfører, staar Kampen mod Pestsmitten i første Række. Da nu Smitten spredes af de paa Rotterne snyltende Lopper, afværges Pestfaren altsaa ved Tilintetgørelse af Rotterne. At Udlægning af forgiftet Føde er en Forholdsregel af tvivlsom Værdi, er noget, man længe har vidst, og man er derfor gaaet over til en Methode, hvorved det Rum, i hvilket Rotterne opholder sig, fyldes med giftige Gasser. Hertil anvendes hovedsagelig Svovlsyurer (sulphur dioxide), Kuloxyd (carbon monoxide) og Blaasyregas (hydrocyanic acid). Den sidstnævnte foretrækkes i den sidste Tid absolut, da den besidder forskellige Fortrin. Man har f. Eks. i New York Havn nu opgivet at anvende andre Stoffer, og arbejder udelukkende med Blaasyre, og fra U.S.A. har Brugen af Blaasyre bredt sig til saa at sige alle andre Lande, først og fremmest fordi Brugen af dette Middel ikke har skadelig Indvirkning paa Proviant eller Inventariegenstande af Træ, Læder eller Metal etc. Den eneste kedelige Omstændighed, der er forbundet med Anvendelsen er, at den er ret omstændelig, og at den kan være farlig for dem, der ikke deltager i Arbejdet. For at afhjælpe dette, har man omtrent samtidig i U.S.A. og i Tyskland forbedret Fremgangsmaaden ved at tilsætte den meget svagt lugtende Blaasyregas et

Stof, der irriterer og fremkalder Taarer. Herigennem har man i U.S.A. fremstillet et Stof Chlorzyano (cyanogen chlorid) og i Tyskland et andet, Zyklon-B. Det førstnævnte er omstændeligt at fremstille, da de ovennævnte tre Kemikalier og yderligere to andre (Natriumchlorat og Talcum) maa blandes i et ganske bestemt Forhold. Ved Udviklingen fremkommer desuden frit Chlor, der har en skadelig Virkning paa Metaller og Farver, hvorfor Bestiklukaf, Kahytter og traadløst Telegrafum ikke kan behandles dermed. Zyklon-B forbinder derimod, efter hvad den kendte tyske Videnskabsmand, Dr. W. Rasch udtaler, med mindst lige saa stor Effektivitet fuldkommen Uskadelighed og er overordentlig simpelt og let i Brugen. Ogsaa Zyklon indeholder som virksom Bestanddel Zyan og desuden et stærkt virkende irriterende Stof. Det fremstilles som Pulver og forsendes i lufttætte Blikdaaser, der aabnes ved Hjælp af en almindelig Daaseaabner, hvorefter Indholdet strøs i det Rum, der skal gennemryges. De virksomme Bestanddele gaar da straks over til Gasform, og det er nødvendigt at benytte Gasmasker. Zyklon har ogsaa det fælles med de andre ovennævnte Midler, at det er absolut dræbende for Insekter og udrydder Væggetøj, Lus, Kakerlaker og de paa Rotterne snyltende Lopper.

SIKKERHEDEN TILSØS BOARD OF TRADES NYE KRAV

De nye Bestemmelser, som Board of Trade har forelagt Parlamentet angaaende Redningsmidler til Søs, vil antagelig træde i Kraft 1. Juli næste Aar.

Af nyt angaaende Redningsbaadens Proviantudstyr kan bemærkes, at der udover de nuværende Bestemmelser om Vand og Beskøjter foreskrives for Fremtiden et Pund kondenseret Mælk for hver Person, Baaden har Certifikat for. Denne Bestemmelse skyldes de Erfaringer, som »Trevesa«s forliste Mandskab gjorde for nogle Maaneder siden under det ugelange Ophold i Redningsbaadene.

De nye Bestemmelser lægger endvidere stærk Vægt paa, at Baadene hurtigt og let lader sig sætte i Vandet. Alle Passagerskibe i udenrigs Fart skal desuden føre Flydemidler nok for 25 pCt. af de ombordværende ved Siden af det sædvanlige Baadmateriel.

Skibe, som har over 15 Redningsbaade, skal herefter udstyres med en Motorbaad med traadløse Apparater og Søgelys. Har Skibet ingen Motorbaad, men over 10 Redningsbaade, skal en af disse udstyres med Traadløs. Endvidere paalægges det Skibene at medføre et nærmere fastsat Antal Tovejdere til Brug under Embarkering.

AMERICAN BUYERS' GUIDE

Sekretæren ved det amerikanske Handelskammer i Berlin har tilstillet os et Eksemplar af den af nævnte Institution udsendte *American Buyers Guide*.

Bogen, der er paa ca. 300 Sider, er udsendt som en Vejledning for Amerikanere, hvis Forretninger bringer dem i Forbindelse med Tyskland. Den er dog efter vor Mening ogsaa af Interesse for Forretnings-

mænd fra andre Lande, da den foruden en let overskuelig Liste over tyske Fabrikker etc. indeholder en Række Artikler om tysk Handelslovgivning og Handelsædvaner etc. af almen Interesse.

FISKERIINSPEKTIONEN VED SKOTLAND

Scottish Fishery Board har nylig fra John I. Thornycroft & Co., London, overtaget den nye Fiskeopsynsskrydser »Rona«. Dette nye Fiskeopsynsskib adskiller sig fra alle andre ved sin enorme Fart, idet »Rona« kan gøre op til 40 Knob. Men denne Fart anses ønskelig for at kunne overrumple de ulovligt fiskende Fartøjer, saa de ikke faar Tid til at fjerne Beviserne for deres ulovlige Virksomhed. »Rona« er den første af en Serie lignende Opsynsskibe bestilt af de samme Myndigheder.

»Rona«s Skrog er 55 Fod langt og saaledes konstrueret, at det nærmest glider henover Vandet, naar Farten er kommet op. En kraftig Motor skaffer den nødvendige Hestekraft. Trods sin lette Konstruktion har det vist sig, at »Rona« er en udmærket Søbaad, og klarer sig fint selv i svær Sø. Desuden manøvrerer den glimrende. For at opnaa stor Aktionsradius er der indlagt store Olietanke.

Scottish Fishery Board haaber ved Hjælp af »Rona« og dens kommende Søsterskibe at kunne holde skotsk Søterritorium frit for ulovligt fiskende Fartøjer.

LODSAFGIFTERNE I PORTUGAL TREDOBLES

Nordisk Skibsrederforenings Agent i Lissabon, *Simon Hansen*, har telegrafisk meddelt Foreningen, at Lodsafgifterne i Portugal fra 1. September er forhøjet til det tredobbelte Beløb.

OPSIGTSVÆKKENDE DOM I HYRESPØRGSMAAL

24.02. FORUROLIGENDE FORTOLKNING AF SØMANDSLOVEN

I Søfartskredse vil nedenstaaende Sø- og Handelsretsdom vække Opmærksomhed, idet en mangeaarig Kutyme ved Angivelse af Rejsen i Bemandingslisten kuldkastrer. Man var hidtil gaaet ud fra, at det maatte paahvile Sømanden at skaffe sig Oplysning om, hvad der skulde forstaaes ved Tilføjelsen »og videre«, saafremt det havde Interesse for ham; det angiver ialtfald tilstrækkeligt tydeligt, at Rejsen gaar udover den første Havn, som er angivet i Kontrakten. Kendelsen vil dog ogsaa vække Uro derved, at Bestemmelsen i Sømandslovens Par. 32, 1. Stk., kan finde Anvendelse ogsaa for Skibe, der ikke anvendes i anden Fart end den, der var bestemt ved Paamønstringen. Sagen var følgende:

Ved Sø- og Handelsretten er afsagt Dom i en Sag mellem Søfyrbøder V. C. Faust, Hillerød, og Dampskibsselskabet »Dannebrog«.

Den 3. Januar 1924 blev Sagsøgeren, Søfyrbøder Vald. Charles Faust, Hillerød, i København fra den 4. s. M. at regne forhyret til at fare som Fyrbøder med det A/S. Dampskibsselskabet »Dannebrog« tilhørende s.s. »Jungshoved«, der kom fra Sydamerika og gik herfra til Göteborg og Aalborg, hvorfra det atter sejlede til Sydamerika. Sagsøgeren, der den 21. Marts 1924 blev afskediget paa Grund af Sygdom, har gjort Krav paa, at der i Medfør af § 32 i Sømandsloven af 1. Maj 1923 tilkendes ham en Maanedes Hyre, 205 Kr. Subsidiært paastod Sagsøgeren sig tilkendt Hyre for 7 Dage, 50 Kr., med Renter.

Dampskibsselskabet har paastaaet sig frifundet mod Betaling af Hyre for 7 Dage, 50 Kr., idet de gør gældende, at »Jungshoved«, da Sagsøgeren paamønstreredes, sejlede i regelmæssig Linjefart mellem Sydamerika og Skandinavien, saaledes at den i Sømandslovens § 32 opstillede Betingelse for Krav paa en Maanedes Hyre, at Paamønstringen har fundet Sted, medens Skibet anvendtes i evropæisk Fart, ikke foreligger i nærværende Tilfælde.

Sagsøgeren har for Retten forklaret, at han ved Paamønstringen ikke var eller blev gjort bekendt med, at »Jungshoved« skulde sejle til Sydamerika, men først efter at have tiltraadt Tjenesten om Bord, fik at vide, at Skibet skulde i Fart udenfor Evropa.

Rederiet blev dømt.

I Dommen udtales, at det er vel under Sagen in confesso, at »Jungshoved« sejlede i regelmæssig Fart mellem Skandinavien og Sydamerika, men da Forhyringsbetingelserne kun lyder paa Rejse til Göteborg og videre, og Sagsøgerens Fremstilling, hvorefter han ved Paamønstringen ikke var bekendt med, at Fartøjet anvendtes i ikke-evropæisk Fart, maa lægges til Grund ved Sagens Paadømmelse, findes det indstævnte Rederi, der har haft det i sin Magt at lade det fremgaa af Hyrebetingelserne, at Skibet anvendtes i Fart udenfor Evropa, at burde dømmes efter Ansøgerens principale Paastand. Sagens Omkostninger findes de Indstævnte derhos at burde godtgøre med 60 Kr.

IRSK „THOR“-KATASTROFE

Irsk Dampers »Lismore« forliste sidste Maaned paa Rejse fra Cork til Manchester. Ved Forliset omkom 18 Mennesker, kun én Mand af Besætningen reddedes. Skibet, der var bygget af »Ardrossan Dry Dock & Shipbuilding Company«, var ganske nyt, idet det var afleveret til Ejerne, »Cork Steam Packet Co.« i Juni Maaned. Det var 185' langt, 31' bredt og havde en Bruttotonnage paa 606 Tons.

Ved den retslige Undersøgelse oplystes det, at Skibet havde haft meget tung Last, hovedsagelig Dele til Motorvogne paa øverste Dæk, samt at det i Penrose havde taget 271 Kreaturer om Bord, som var blevet anbragt i Baase paa øverste Dæk og paa Hoveddækket.

Den reddede Sømand, John Carley, afgav Forklaring, hvoraf iflg. N. H. & S. T. fremgik, at Skibet allerede da det forlod Havnen havde Slagside til Bagbord, og at denne Slagside stadig tiltog, saaledes at Vandet tilsidst stod i en Højde af 2½' paa den ene Side af Hoveddækket, og straks efter kæntrerede Skibet. Carley fik i Mørket fat paa en Luge og surrede sig fast til denne med sit Halstørklæde. Han drev omkring paa Lugen i 24 Timer, indtil han endelig drev i Land. Han udtalte ligeledes, at Baadsurringerne var blevet kappede for at gøre Baadene fri, men Kæntringen skete saa hurtigt, at der ikke blev Tid til at sætte dem i Vandet.

SCANTIC LINE

En Indberetning nylig fra det danske Generalkonsulat i New York til Udenrigsministeriet meddeles, at den i Foraaret gennemførte Sammenslutning af United States Shipping Boards Dampskibslinjer paa Skandinavien og de baltiske Havne til Dato ikke har virket synderlig tilfredsstillende. Sammenslutningen, der drives under Navnet »Scantic Line«, ledes af Firmaet Moore & McCormack Inc., New York. Den har to Dampskibe i Fart om Maaneden, et fra Baltimore og New York til København, Danzig og Helsingfors og et fra New York og Boston til de samme nordeuropæiske Havne. Det volder Vanskelighed at skaffe fuld Last til de nævnte Havne, og man har derfor forsøgt at raade Bod herpaa ved at laste Korn til irske og engelske Havne paa Vej til København. United States Shipping Board har som Følge af de Vanskeligheder, der var forbundet med at skaffe Ladning til deres Skibe, der løb paa Montreal, standset deres Fart fra denne Havn.

T. G. O. LINE

Trafikaktiebolaget Grängesberg-Oxelösund har i Forbindelse med United States Navigation Co. Inc. begyndt Afsendelsen af 3 Dampskibe, som laster Erts i Narvik og Oxelösund. Disse Skibe medtager Fragt til

London, men har ogsaa Vanskelighed ved at skaffe fuld Last, og nylig medtog et af dem delvis Kornlast til 3 danske Havne til en Fragt af 13 Cents pr. 100 Pd.

DÆKSLASTEN FORSKØD SIG

Dampskibet »Berit« af Christiania paa Rejse fra Riga til Ellesmere Port er med stærk Slagside Søndag slæbt ind til Kleven ved Mandal.

Kaptajnen meddeler i et Telegram til Rederiet, at Dækslasten pludselig Søndag Morgen forskød sig i svær Søgang ca. 6 Sømil fra Lindenæs. To Mand sprang over Bord af Frygt for at Baaden skulde gaa rundt. De øvrige fik i al Hast sat en Redningsbaad i Vandet, hvormed de roede ind til Lindenæs Fyr, hvorfra Kaptajnen sluttede Akkord om Hjælp med Dampskibet »Lyngdal«. Kaptajnen lod sig saa sætte om Bord igen med en Lodsbaad. »Segovia« af Christiania var imidlertid kommet tilstede og havde sat Folk om Bord, men kunde intet udrette paa Grund af en Maskinskade. »Lyngdal« slæbte derefter »Berit« ind til Remefjorden, hvor ca. 10 Stds. af Dækslasten blev kastet over Bord. Derfra slæbtes saa Skibet til Kleven, hvor den øvrige Besætning kom om Bord.

»Lyngdal« har faaet 16,500 Kr. for Assistancen.

»Berit« er paa 1,140 Tons D.W. og er bygget i 1918.

NYE HAVNEAFGIFTER I LOCTUDYS HAVN (FINISTÈRE)

Den franske Republiks Præsident har iflg. *Journal Officiel* udstedt følgende Dekret angaaende nye Havneafgifter i Havnen Loctudy (Finistère):

Art. I. I Havnen Loctudy (Finistère) betales en Afgift af 1 Fr. pr. Ton Varer indskibet i eller afskibet fra nævnte Havn.

- a) Fra denne Afgift er undtaget Varer tilhørende Staten eller bestemte til Brug i Statstjenesten.
- b) Frisk Fisk stammende fra Kystfiskeriet.
- c) Gødning fremstillet af Fisk.

Afgiften betales af Modtageren for saa vidt det drejer sig om udskibede Varer og af Afsenderen, hvor det gælder afskibede Varer, hvor Skibet end ligger til Ankers.

Omladede Varer betaler kun Afgift en Gang, forudsat at Omladningen finder Sted fra Skib til Skib, eller at Varerne ikke henligger paa Kajen udover 24 Timer.

Optrækningen af denne Afgift overdrages Kommunen Loctudy. Den ophører, naar Afgiften har givet et Nettobeløb af 205,000 Frs., hvilket er den Sum, som man har beregnet, at de Havneuddynings- og Vedligeholdelsesudgifter, hvortil Afgiften er bestemt, vil andrage.

TØMMERTRANSPORT FRA BRITISK COLUMBIA

Nordisk Skibsrederforening har nylig haft en Sag for en Baad, der lastede »dressed lumber« i Britisk Columbia bestemt til New York. Konossementet indeholdt en Specifikation af Lasten med Dimensioner. Imidlertid viste det sig ved Eftermaaling i New York, at Lasten var skaaret baade tykkere og bredere. Forskellen beløb sig til mellem 4-5 pCt. af hele Lasten, som altsaa Rederiet skulde have transporteret fragt-

frit. Sagen blev imidlertid ordnet paa den Maade, at Befragterne betalte Skibet et Tillæg af 3½ pCt. paa Totalfragten, men nu truer Befragterne med at faa indført i Certeparti og Konossement en Klausul om, at Skibene skal være bundet til Afskibernes Maal: »mill measurements are to be accepted by the ship«, en Klausul, som Foreningen paa det bestemteste maa fraraade at akceptere.

EN NORDISK NAVIGATØRKONGRES

afholdes i Dagene 18.-20. September i Kristiania. Der møder Deltagere fra Danmark, Norge, Sverige og Finland. Fra dansk Side møder Den alm. danske Skibsførerforenings Formand, Kaptajn *H. P. Hagelberg*, København, og Navigationslærer *G. C. O. Hansen*, Marstal, og Dansk Styrmandsforening ved Repræsentant *Chr. Christensen*, København.

De mange Spørgsmaal, der staar paa Dagsordenen, er dels af principiel, dels af almen Betydning. Bl. a. er der et Spørgsmaal om større Ensartethed i Lønvilkaar for Befalingsmænd i de nordiske Landes Flaader og et Spørgsmaal om Arbejdstiden til Søs.

VRAGSIGNALERINGEN I ØRESUND

Mellem Danmark og Sverige er i 1913 afsluttet en Overenskomst angaaende Afmærkning af sunkne Skibe eller Vragdele i Øresund og dets nordlige Indløb. Ved direkte Forhandling mellem det danske Marineministerium og den svenske Lodsstyrelse er man enedes om et enslydende Forslag til Ændring af Reglerne for Signaleringen om Vragenes Tilstedeværelse.

Det foreslaas, at Fyrskibene ved Falsterbørev og Oskarsgrunden skal hejse fire Lanterner, visende fast grønt Lys eller fire grønmaalede Balloner, naar der findes Vrag ved den nordlige Indsejling til Øresund eller i selve Sundet.

M. KJÆR · AALBORG

VESTERAAGADE · VED PONTONBROEN

Alle Maskin- og Skibsreparationer
udføres hurtigt

TELEGRAM-ADRESSE: »MASKINKJÆR« · TELEFON NR. 2371

„Alpha“ Motoren

Leveres
saavel i 4 Takt
som i 2 Takt

A/s Frederikshavns Jernstøberi & Maskinfabrik
F R E D E R I K S H A V N

ESBJERG JERNSTØBERI & MASKINFABRIK

JENSEN & OLSEN
Telegr. »Thor« ESBJERG Telef. Nr. 31

udfører Skibsreparationer af enhver Art

ESBJERG MASKINFABRIK

JERN- & METALSTØBERI
CHRISTOFFERSEN & LARSEN

Specialitet:

ELEKTRISK SVEISNING · SKIBS-, MASKIN- OG KEDELARBEJDE
HURTIG STØBNING AF METAL OG JERN
KOBBERARBEJDE UDFØRES

J. LAURITZEN'S

MÆGLERFORRETNING

Esbjerg

BEFRAGTNING · KLARERING · SPEDITION
TELEGRAM-ADRESSE: »LAURITZEN« · TELEFON Nr. 3 & 822

F. V. T. NIELSEN

SKIBSBYGNINGSINGENIØR

(fhu. Overkonstruktør ved Orlogsværftet)

Udarbejdelse af Projekter og Tegninger til forskellige
Arter af Skibe og Fartøjer. Raadgivende ved Værftanlæg.
Tilsyn med Nybygninger.

Store Regnegade 5III, København K · Telf.: Byen 1386 x

A/s SVENDBORG SKIBSVÆRFT & MASKINBYGGERI

NYBYGNINGER & REPARATIONER · 2 FLYDEDOKKER
NUMER 1: FOR SKIBE INDTIL 600 TONS LADEEVNE
NUMER 2: FOR SKIBE INDTIL 4000 TONS LADEEVNE

TELEFONER: 76-269

TELEGRAM-ADRESSE: FLYDEDOKKEN

STATSTELEFON 21

SKIBSFARTEN PAA GÖTEBORG

Nedenstaaende Oversigt over Skibsfarten paa Göteborg Havn i Aarene fra 1910 til 1923 viser en jævn Stigning i Trafikken paa Havnen, naar Krigsaarene 1917 og 1918 samt Aaret 1921 undtages:

	Netto Reg. Tons Mill.
1910	5.28
1911	5.70
1912	6.20
1913	6.56
1914	6.69
1915	7.61
1916	7.35
1917	4.46
1918	4.87
1919	6.18
1920	7.68
1921	5.94
1922	7.23
1923	8.42

Trafikken i den første Halvdel af Aaret 1924 har været nogen større end i samme Tidsrum af 1923.

MONOPOL PAA SKIBSFORSYNINGER
I RUMÆNIEN

Redere, der har sluttet Kontrakt med lokale Firmaer i Constanza om Forsyninger til deres Dampere, vil antagelig faa et Chock, naar de modtager deres Regninger, da den rumænske Regering for at skaffe Penge opretter Monopoler paa alle Omraader, derunder altsaa ogsaa paa Forsyninger til Skibe. Da en Dampere for kort Tid siden ankom til Constanza, henvendte Kaptajnen sig efter Ordre fra sin Reder til

dennes Forbindelse dér for at faa de nødvendige Forsyninger, men fik Meddelelse om, at de ikke kunde lade ham faa dem, da Kommunalbestyrelsen i Constanza havde givet et andet Firma i Byen Koncession paa Levering af alle Skibsforsyninger, mod at det paa-gældende Firma svarede en Afgift af 20 pCt. af Værdien af alle de Varer, der blev solgt. Resultatet blev, at dette Firma ikke blot tog de ovennævnte 20 pCt. ekstra, men forhøjede Priserne yderligere, saaledes at Redere, der driver Skibsfart paa Rumænien, som Følge af Monopolet maa betale ca. 70 pCt. mere for deres Skibsforsyninger, end de betalte tidligere.

NYT PITWOOD CHARTER

Fra vor Korrespondent i Cardiff har vi modtaget følgende Telegram: Det er vedtaget, at et nyt Pitwood Charter skal træde i Kraft den 15. September; og senere har vi fra vor Korrespondent i London modtaget følgende Meddelelse: Det meddeles officielt, at et nyt Charter for Pitwood fra Frankrig til Havnene ved Bristol Kanalen er blevet vedtaget af Bestyrelsen for det Forenede Kongeriges Skibsfartskammer og Foreningen af Pitwood Importører i Cardiff og andre Havne ved Bristol Kanalen.

Det nye Charter vil træde i Kraft den 15. September 1924.

NY DANSK EKSPORTARTIKEL

Man har nylig begyndt Udførsel af en ny Artikel fra Danmark, nemlig af *Pitprops*, og et dansk Sejl-skib »Diana« har for kort Tid siden indtaget en Ladning Pitprops i Limfjorden og Mariagerfjord til Havne ved Tynefloden. Dette er den første Ladning af den Art, der nogensinde er afskibet fra Danmark.

S T O R T O G S M A A T

"Shanghai" forlist.

Kutteren »Shanghai«, der i Foraaret ankom til København fra Shanghai efter en Rejse paa 14 Maanedere, under hvilken dens Ejere, nogle unge i Østasien ansatte Danske, havde været ude for forskellige spændende Eventyr, blev som bekendt i Forsommeren solgt til en Amerikaner, der vilde sejle den til New York via Norge og Island.

»Shanghai« er imidlertid nu strandet ved Canso syd for New Foundland. Ved Afsejlingen fra Bergen den 10. Juli bestod Besætningen af Ejeren og to andre Amerikanere samt to Nordmænd, af hvilke imidlertid den ene Nordmand, *Thomas Hægland*, gik fra Borde i Reykjavik, da Amerikanerne ikke var Søfolk, men delvis opholdt sig som søsyge Passagerer i Kabytten, og Baadens Ejer, *Wells*, der skulde forestaa Navigationen, stadig tog fejle Observationer, medens hans Fader, Advokat *Wells*, der var Kaptajn paa Skibet, sejlede det paa Grund ved Island.

Hele Besætningen reddedes, efter hvad *N. H. & S. T.* meddeler som Følge af det af den anden Nordmand, *Rask Brynildsen*, udviste Mod.

Slagskibet "Goeben" bjerget.

Efter hvad der meddeles fra Konstantinopel er det nu lykkedes at bjerge det tyske Slagskib »Goeben«, der under Krigen blev sænket i Bosphorus. Skibet var i Tidens Løb sunket saa dybt ned i Havbunden, at det ikke ved Hjælp af 6 Tommer

tykke Staalrosser var muligt at hæve det, men nu er det lykkedes Grev Landis at bjerge det ved Hjælp af 24 Tommers Manilatroser.

Grev Landis har overfor »*Manchester Guardian*« udtalt, at han nu vil gøre et Forsøg paa at bjerge »Lusitania«, og han skal allerede have udarbejdet Planer og truffet de første Forberedelser til Gennemførelsen af Arbejdet. Han skal have opfundet en ny Dykkerdragt, der gør det muligt at gaa ned til Skroget af »Lusitania« og arbejde der en halv Time. Man antager, at denne Tid vil være tilstrækkelig til, at man kan naa ind til Skibets Pengeskabe.

Et heldigt Resultat vil være af Betydning paa Grund af den store Mængde møntet Guld, angaaende hvis virkelige Værdi Offentligheden hidtil ikke har faaet nogen Oplysning. Alene Værdien af Juveler og Smykker tilhørende en enkelt Amerikaner, der gik ned med Skibet, andrager flere Gange 10,000 Pund Sterling.

Sverige overtager Frederikshavn—Göteborg Ruten.

Fra 1. Oktober d. A. opgiver D.F.D.S. den af det i mange Aar opretholdte Rute Frederikshavn—Göteborg, idet Farten ikke betaler sig for Selskabet.

De i Rutens Opretholdelse nærmest interesserede har i den Anledning forhandlet med Svenskerne, der ligeledes er interesserede i Sagen, og det er nu lykkedes at naa til et Arrangement, hvorefter Svenskerne fra 1. Oktober overtager Ruten.

POSITIONSLISTE PR. 1. SEPTEMBER 1924

MEDDELT AF »DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

A
s.s. *A. P. Bernstorff*, Nielsen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Aalborg*, Egeholm, ank. Swansea 28.8.
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i København-Aalborg Ruten.
s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i København-Aarhus Ruten.
m.s. *Afrika*, Schmidt, ank. København 26.8.
s.s. *Aggersund*, Petersen, afg. Bjørkø 28.8. til Calais.
s.s. *Agnete Mærsk*, Rasmussen, afg. Burntisland 29.8. til Korsør.
s.s. *Aladdin*, Nielsen, afg. Immingham 1.9. til Kalundborg.
s.s. *Alexandra*, Holst, ank. Swansea 26.8.
s.s. *Alf*, Thorkildsen, ank. København, 29.8.
s.s. *Alfa* ank. Aabo 1.9.
s.s. *Alfred Hage*, Bjøn-Andersen, afg. Antwerpen 30.8.
s.s. *Algarve*, Sinding, afg. Catania 30.8. til Messina.
s.s. *Alssund*, Nielsen, ank. Skutskår 31.8.

s.s. *Amalienborg*, Hansen, pass. Dunnethead 31.8.
s.s. *Angelica Mærsk*, Rask, ank. Sharpness 27.8.
s.s. *Anine*, Risøe, ank. Dunkerque 29.8.
m.s. *Annam*, Rasmussen, afg. Singapore 25.8. til Port Said.
s.s. *Anneberg*, Korff, pass. København 30.8. p. R. t. Calais.
s.s. *Arabien*, Harder, afg. Hongkong 15.8. til Ocean Island.
s.s. *Argentina*, Wenck, ank. Buenos Aires 22.8.
m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Madeira 25.8.
s.s. *Arkansas*, Snedker, ank. Las Palmas 29.8.
s.s. *Arnold Mærsk*, Nielsen, ank. Jacobsnes 4.8.
m.s. *Asia*, Dahl, ank. Hongkong 31.8.
s.s. *Astrid*, Bjark, ank. Sunderland 27.8.
s.s. *Atlantehavet* ank. Buenos Aires 28.8.
s.s. *Atlantic*, Lund, afg. Macassan 13.8. til Aarhus.
m.s. *Australien*, Møller, afg. Kobe 1.9.
m.s. *Avance*, Andrup, ank. Piteå 30.8.

KJØBENHAVNS HANDELSBANK

ETABLERET 1873
Aktiekapital (fuldt indbetalt) Kr. 50.000.000
Reservefond Kr. 29.559.110

HOVEDKONTOR: HOLMENS KANAL 2
Afdelinger: Amagertorv 29 · Frederiksberggade 1 · Gl.
Kongevej 98 · Store Kongensgade 58 · Sølvgade 84

Filialer i: Aabenraa
Aarhus · Esbjerg · Graasten · Haderslev · Horsens
Kalundborg · Odense · Randers · Rønne
Sønderborg · Tøftlund · Tønder
Viborg.

DEN DANSKE LANDMANDSBANK

GRUNDLAGT 1871

BLANKENSTEINERS

EFTERFØLGER

SØKORT

KØBENHAVN * TOLDBODVEJ 48

A/s RANDERS REBSLAAERI

Hamp- og Staaltraadstovværk · Fabrik
RANDERS



Tougværk af Hamp, Manila, og Cocos i alle
Dimensioner · Transmissionstouge · Jern- & Staal-
touge til Skibsbrug og Elevatorer
Oplag i København:

ANTON JENSEN · STRANDGADE 44

EJENDOM MED SKIBSHANDEL,
gammel Forretning, beliggende paa bedste Plads ved
Horsens Havn, er grundet paa Bortrejse til Salg til
Ejendomsskyld-Vurderingen, Kr. 38,000. Lejeindtægt
Kr. 3,200. Udbetaling Kr. 8,000. Nærmere Oplysning hos
Enkefru *Peschardt*,
Gersdorffsgade 24,
Horsens.
Telefon 65.

SKIBS- PROVIANTERINGS- HANDLERE

København:

J. Andersen & Co., Toldbodvej 7.
Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24.

Esbjerg:

H. P. Nielsen, Strandbygade 18.
Th. Thygesen Kirkegade 7.

Frederikshavn:

P. Saxbergs Eftf., N. Mogensen.

Helsingør:

K. F. Marstrands Eftf.

Randers:

A. L. Nielsen, ogsaa aut. Forhryringskontor.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Poulsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
s.s. *Dagmar* (J. Lauritzen), ank. Hofvid 1.9.
s.s. *Danebrog*, Andresen, afg. Frederikshavn 29.8. til Gent.
s.s. *Danefelt*, Lerche-Jørgensen, ank. Rotterdam 22.8.
s.s. *Danefærd*, Grøndal, afg. København 30.8. til Grønland.
s.s. *Daneholm*, Petersen, afg. København 30.8. til Wasa.
m.s. *Danekonge*, Petersen, ank. København 19.8.
s.s. *Danelag*, Stage, pass. Methil 29.7. p. R. t. Grønland.
s.s. *Danemark*, Hausgaard, ank. Aalborg 29.8.
s.s. *Danery*, Voss, ank. København 28.8.
s.s. *Danevirke*, Jørgensen, pass. Las Palmas 29.8. p. R. t. Rot-
terdam.
s.s. *Dania*, Bencke, afg. Newcastle 18.8. til Buncerfors.
s.s. *Dansborg*, Mathiasen, ank. New Orleans 28.8.
s.s. *Delaware*, Falkenberg, afg. Halmstad 29.8. til Port Talbot.
s.s. *Diana*, Tramp, ank. Newcastle 31.8.
s.s. *Dorit* ank. Faxe Lådeplads 31.8.
s.s. *Douro*, Jørgensen, i Dok i København 25.8.
s.s. *Dronning Maud*, Hansen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Dublin*, Krogh, ank. Caibarían 31.8.

E

s.s. *E. M. Dalgas* ank. Horsens 1.9.
s.s. *Ebba* ank. Kotka 29.8.
s.s. *Ebro*, Rosenhøj, afg. København 29.8. til London.
s.s. *Egholm* afg. København 30.8. til Frederikshavn.
s.s. *Eleonora Mærsk*, Mortensen, afg. Leningrad 29.8. til Lü-
beck.
s.s. *Elie*, Duhn, ank. Gent 29.8.
s.s. *Elisabeth*, H. M. Petersen, afg. Aarhus 1.9. til Luleå.
s.s. *Ella*, Hansen, i Hamborg-Aalborg Ruten.
s.s. *Ellen*, P. Fischer, ank. København 15.8. fra Dunston.
s.s. *Ellensborg*, Andersen, pass. Brunsbüttel 31.8.
s.s. *Elsborg*, Palm, ank. Yxpila 27.8.
s.s. *Emilie Mærsk*, Andersen, ank. Calais 28.8.
s.s. *Emma Mærsk*, Mærsk-Møller, afg. Delagoa Bay 18.8. til
Hongkong.
s.s. *England*, Petersen, ank. Aarhus 26.8.
s.s. *Erik*, Christensen, ank. Antwerpen 25.8.
s.s. *Erlé*, Arentz, ank. Singapore 1.9.
s.s. *Erik Boye* afg. Jakobstad 31.8.
s.s. *Esbern Snare*, Dreyer, i Hamborg-Kolding-Vejle Ruten.
s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Hamborg-Aarhus Ruten.
s.s. *Ester* afg. Kotka 30.8. til Thames.
s.s. *Esther Maria*, Bang, afg. Gent 31.8. til Sunderland.
s.s. *Estland*, Sørensen, afg. Leningrad 28.8.
s.s. *Estonia*, Christensen, afg. Portland 24.8. til New York.
s.s. *Express*, Hansen, i København-Samsø-Odense Ruten.

m.s. *Avant*, Sørensen, ank. Halifax 19.8.
s.s. *Aæel*, Maglebye, ank. Grimsby 31.8.

B

s.s. *Baldur*, Falk, i København-Bogense-Vejle Ruten.
s.s. *Bertha*, J. Jørgensen, ank. Goole 30.8. fra Morlaix.
s.s. *Beira*, Kjær, ank. London 24.8.
s.s. *Belgien*, Hansen, ank. Bremen 29.8.
s.s. *Bellona*, Thrane, afg. København 1.9. til Leith via Odense-
Aarhus og Aalborg.
s.s. *Benedikt*, Viessø, i Kbhvn.-Haderslev-Aabenraa-Sønderborg
Ruten.
s.s. *Bergenshus*, Andresen, i Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
s.s. *Berlin*, Vinding, ank. København 24.8.
s.s. *Betty Mærsk*, Thun, afg. Dieppe 27.8. til Philadelphia.
s.s. *Birgit*, Clausen, ank. Cardiff 27.8.
s.s. *Birte*, Christensen, ank. Terneuzen 28.8.
s.s. *Bjarke*, Poulsen, afg. Aarhus 31.8. til Kotka.
s.s. *Bodil* ank. Rivadesella 29.8.
s.s. *Bogø*, Rasmussen, ank. Garston 29.8.
s.s. *Bolivia*, Beldring, ank. Tjilatjap 16.8.
s.s. *Bornholm*, Hansen, ank. Quebec 29.8.
s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Burntisland 31.8.
s.s. *Botnia*, Lydersen, ank. København 25.8.
s.s. *Bottenhavet*, Vaaben-Hansen, afg. Liverpool 29.8. til
Grangemouth.
s.s. *Brattingsborg*, Christensen, afg. St. Thomas 30.8.
s.s. *Bretagne*, Hartmann, ank. København 19.8.
s.s. *Brelland*, Larsen, ank. København 28.8.
s.s. *Britta* afg. Thames 1.9. til Grimsby.
s.s. *Brynhild*, Christensen, ank. Seaham 26.8.
s.s. *Bryssel*, Jensen, ank. Esbjerg 1.9.
s.s. *Børglum*, Møllerup, ank. Aarhus 25.8.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Roholm, i København-Aalborg Ruten.
m.s. *California*, Pedersen, afg. Newport 28.8. til Bahia Blanca.
s.s. *Carmen* afg. Nakskov 29.8. til Sundsvall.
s.s. *Charkow*, Petersen, afg. København 31.8. til Trångsund.
m.s. *Chastine Mærsk*, Lundgreen, afg. Jacksonville 24.8. til
Trinidad.
m.s. *Chile*, Hansen, afg. Hamburg 1.9.
s.s. *Chr. I. Kampmann* ank. Jakobstad 24.8.
s.s. *Christiansborg*, Lund, ank. New York 22.8.
s.s. *Cimbria*, Svan, i København-Randers Ruten.
s.s. *Cito*, B. Jensen, ank. St. Servan 25.8. fra Hangø.
s.s. *Clara*, Jacobsen, ank. Methil 22.8.
s.s. *Copenhagen*, Schröder, ank. Hull 28.8.

F

s.s. *Falken*, Pedersen, ank. Kbhvn. 31.8. Fra 1.9. i Dok i Helsingør.
 m.s. *Falstria*, Sørensen, afg. Hamburg 30.8. til Antwerpen.
 s.s. *Fanø*, Michelsen, ank. W. Hartlepool 8.8.
 s.s. *Ficaria*, Rindby, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Fiona*, Petersen, i København-Nakskov-København-Mariagerfjord Ruterne.
 m.s. *Fionia*, Skjoldam, pass. Perim 24.8. p. R. t. Colombo.
 s.s. *Flora*, Andresen, afg. Parkeston 1.9.
 s.s. *Florida*, Holm, ank. Santos 30.8.
 s.s. *Flynderborg*, Lund, afg. Riga 29.8.
 s.s. *Fredensborg*, Nielsen, afg. Progress 30.8.
 s.s. *Fredensbro*, Olsen, afg. Hull 30.8. til Oxeløsund.
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, ank. København 25.8.
 s.s. *Frederiksborg*, Larsen, afg. Paramaribo 30.8.
 s.s. *Frej*, Jensen, opl. i Esbjerg siden 1.7.
 s.s. *Frieda*, Westergaard, ank. Gent 27.8.
 s.s. *Frigga*, Andersen, i Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Frode*, Ankersen, afg. Swansea 22.8. til Quebec eller Montreal.
 s.s. *Fylla*, P. Callesen, ank. Gravelines 31.8. fra Simrishamn.
 s.s. *Föina* ank. Antwerpen 30.8.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, afg. København 30.8. til Danzig-Reval og Riga.
 s.s. *Gautatyr*, Nielsen, ank. Ivigtut 21.8.
 s.s. *Gerda* ank. Vinaroz 29.8.
 s.s. *Gorm*, Thomsen, afg. Montreal 19.8. til Kbhvn. og Kalmar.
 s.s. *Grønland*, Kruse, ank. Methil 29.8.
 s.s. *Grønsund*, Nielsen, afg. Warjakka 31.8. til Ghent.
 s.s. *Gudrun Mærsk*, Nielsen, afg. Tocopilla 5.8. til Cape Town.
 s.s. *Gunver* afg. Port Vendras 29.8. til San Carlos.

H

s.s. *H. Pontoppidan* afg. Møllersvik 26.8.
 s.s. *Hadsund*, Hansen, ank. Kramfors 29.8.
 s.s. *Halfdan*, Ørbech, ank. Riga 29.8.
 s.s. *Halland*, Christiansen, ank. Gefle 31.8.
 s.s. *Hammershus*, Hveissel, pass. Olinda 25.8.
 s.s. *Hans Broge*, S. M. Christensen, ank. Svartvik 30.8. fra København.
 s.s. *Hans Mærsk*, Slavensky, afg. Manchester 29.8.
 s.s. *Hans Tausen*, Th. Hansen, ank. Ghent 31.8.
 s.s. *Harald*, Christensen, afg. Randers 31.8. til Aalborg.
 s.s. *Harriet* afg. San Carlos 30.8. til Cadiz.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, ank. København 28.8.
 s.s. *Hekla*, Bosch-Kronika, pass. Kieler Kanalen 1.9. p. R. t. København.
 s.s. *Helene* ank. Liverpool 30.8.
 s.s. *Helga* afg. Stugsund 30.8. til Sevilla.
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, afg. København 29.8.
 s.s. *Hengest*, Brocks, ank. København 1.9.
 s.s. *Henry Tegner*, A. H. Nielsen, ank. Calais 30.8. fra Riga.
 s.s. *Hermod*, Clausen, ank. Königsberg 24.8.
 s.s. *Hertha Mærsk*, Møller, ank. Riga 25.8.
 s.s. *Hindsholm*, Møller ank. Aalborg 29.8.
 s.s. *Hjelm*, Falk, i Dok i Helsingør siden 14.7.
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Liverpool 29.8. til Swansea.
 s.s. *Holland*, Jørgensen, ank. Trångsund 24.8.
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, ank. Hull 30.8.
 s.s. *Hugo*, Thorkelin, ank. St. Nazaire 25.8.
 s.s. *Hulda Mærsk*, Schou, afg. Dundee 28.8. til Thamshavn.

I

s.s. *I. D. S. Adolph* ank. Brahestad 27.8.
 m.s. *Indien*, Jacobsen, afg. Vancouver 16.8. til Yokohama.
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Archangel 27.8.
 s.s. *Inge Mærsk*, Hansen, ank. Archangel 21.8.
 s.s. *Inger* ank. Grimsby 1.9.
 s.s. *Irene Maria*, Clausen, pass. N.Ø. Kanalen 31.8. paa Rejse til Dunkerque.
 s.s. *Island*, Frandsen, afg. Reykjavik 30.8. til Nordisland.
 s.s. *Ivar*, Nielsen, afg. Havanna 31.8. til Gulfen.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Schiønning, afg. Windau 29.8. til London.
 s.s. *J. C. la Cour*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jakob Mærsk*, Hansen, ank. Hernøssand 26.8.
 s.s. *Jan*, Kurtzhals, ank. Uleåborg 28.8.
 m.s. *Java*, Knudsen, pass. Perim 26.8. paa Rejse til Colombo.
 s.s. *Jelling*, Andersen, pass. Sydney C.B. 30.8.
 s.s. *Jenny* afg. Horsens 30.8. til Ursviken.
 s.s. *Jessie Mærsk*, Høgstedt, ank. Manchester 21.8.
 s.s. *Johanne* ank. Nørre Sundby 30.8.
 s.s. *Jolantha*, Strufve, i Stettin-Kbhvn.-Christiania Ruten.
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, pass. Brunsbüttel 30.8.
 s.s. *Josey*, Nielsen, afg. New York 29.8. til Nassau.
 s.s. *Jungshoved*, Horn, pass. Fernando Noronha 25.8.
 m.s. *Jyllandia*, Kolls, ank. København 29.8.
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, ank. Kolding 26.8.

K

s.s. *Kai*, Friis, ank. Boulogne 25.8.
 s.s. *Karen*, N. Th. Brinch, ank. Ræfse 1.9. fra Korsør.
 s.s. *Karla* ank. Lاراiche 28.8.
 s.s. *Kasan*, Sørensen, afg. Esbjerg 1.9. til Parkeston.

s.s. *Katholm*, Petersen, ank. Frederikshavn 28.8. for Dokning.
 s.s. *Kejserinde Dagmar*, H. C. Uldall, pass. Helsingør 1.9. paa Rejse til Havre.
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, i Dok i Aberdeen fra 18.8.
 s.s. *Kina*, Nielsen, afg. Norfolk 30.8. til Dakar.
 s.s. *Kirsten Mærsk*, Bærentzen, afg. Gøteborg 23.8. til Baltimore.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.S.D.), Christensen, i København-Aarhus Ruten.
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, pass. København 30.8. p. R. til Hull.
 s.s. *Knud*, Clemmensen, afg. København 31.8. til Brahestad.
 s.s. *Koldinghus*, Madsen, i København-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruterne.
 s.s. *Kong Haakon*, Possønt, i København-Christiania Ruten.
 s.s. *Kronborg*, Hillebranth Lund, afg. W. Hartlepool 28.8.
 s.s. *Kronprins Frederik*, Hejlsøe, ank. Hull 20.8.
 s.s. *Kurland*, Berndsen, afg. København 26.8.
 m.s. *København*, Mortensen, pass. Skagen 22.7. paa Rejse til Durban.

L

s.s. *Lars Kruse* afg. Bongie 26.8.
 s.s. *Laura Mærsk*, Løber, ank. Sarpsborg 22.8.
 m.s. *Leise Mærsk*, Houmann, afg. Buenos Aires 12.8. til San Francisco.
 s.s. *Lexa Mærsk*, Bærentzen, afg. Methil 22.8. til Helsingør.
 s.s. *Lifland*, Haure-Petersen, ank. Barrow 12.8.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, pass. Brunsbüttel 29.8.
 s.s. *Limfjorden*, Lund, i Rutefart København-Limfjordsstationerne.
 s.s. *Lithuania*, Jørgensen, ank. Danzig 1.9.
 s.s. *London*, Caspersen, pass. København 1.9. p. R. t. Boness.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, i Dok i København siden 18.8.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i København-Frederikshavn-Kristiania Ruten.
 s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. Antwerpen 31.8. til København.
 s.s. *Maine*, Andersen, ank. København 1.9.
 s.s. *Maj*, V. Holm Nielsen, ank. Methil 30.8. fra Kings Lynn.
 s.s. *Maja*, Christensen, opl. i København siden 21.7.
 m.s. *Malaya*, Kruse, ank. Marseilles 26.8.
 s.s. *Marie* afg. Almeria 1.9. til Liverpool.
 s.s. *Marie Mærsk*, Kristensen, ank. Trinidad 25.8.
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Ghent 28.8.
 s.s. *Margrete*, H. Mathiasen, ank. Bordeaux 30.8. fra Trångsund.
 s.s. *Martin Carl*, Olsen, ank. Rouen 31.8.
 s.s. *Martin Goldschmidt*, H. P. Lauritsen, ank. Velsen 26.8. fra Leningrad.
 s.s. *Mary*, Stabell, ank. Kotka 31.8.
 s.s. *Maryland*, Pape, ank. Galveston 24.8.
 m.s. *Mexico*, Svarrer, afg. Houston 19.8. til Gøteborg.
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, afg. Riga 2.9. til Rotterdam.
 s.s. *Minsk*, Egense, ank. Antwerpen 25.8.
 s.s. *Mjølner*, Hansen, afg. Troon 27.8. til Spanien.
 s.s. *Moskov*, Jørgensen, ank. Danzig 30.8.
 s.s. *Møen*, Olsen, i København-Stege og København-Nykøbing F. Ruterne.

N

s.s. *N. F. Høfding* ank. Calais 29.8.
 s.s. *Nancy* ank. Gefle 1.9.
 s.s. *Natal*, Røder, pass. Port Said 26.8. p. R. t. Liverpool Greenock.
 s.s. *Nautik* afg. Holmsund 1.9. til Luleå, pass. Kielerkanalen 30.-31.8. p. R. t. Algiers.
 s.s. *Neptun* afg. Kotka 26.8.
 s.s. *Nerma* ank. Kotka 31.8.
 s.s. *Nevada*, Fischer, afg. Barry 23.8. til St. Vincent.
 s.s. *Nidaros*, Landborg, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, ank. Danzig 31.8.
 s.s. *Niobe* ank. Kotka 1.9.
 s.s. *Nordland*, Clausen, ank. Boness 27.8.
 s.s. *Nordsøen* ank. Alicante 31.8.
 s.s. *Normandiet*, Haure-Petersen, ank. Onega 25.8.

O

s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-København-Gøteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, Danholt, afg. Cardiff 22.8. til Marseille.
 s.s. *Oлга*, Th. Thoft, ank. Sevilla 28.8. fra Bayonne.
 s.s. *Oluf Bager*, Tvergaard, i Frederikshavn-Gøteborg Ruten.
 s.s. *Oluf Mærsk*, Hansen, ank. Belfast 25.8.
 m.s. *Oregon*, Mühlendorf, afg. Cardiff 22.8. til Bahia Blanca.
 s.s. *Orion*, Berndsen, ank. W. Hartlepool 30.8.
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, afg. New York 28.8.

P

s.s. *P. Madsen* ank. Yxpila 1.9.
 s.s. *P. N. Damu* ank. Brahestad 30.8.
 s.s. *Pacific*, Mathiessen, ank. Colombo 28.8.
 s.s. *Palnatoke*, Skou, afg. Hammelvik 29.8. til Preston.
 m.s. *Panama*, Hjernum, ank. Antwerpen 23.8.
 s.s. *Parana*, Heisterberg, afg. Vancouver 6.8. til Tasm./Austr.
 s.s. *Paris*, Ovesen, ank. Nuevitas 26.8.
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, ank. Boston 30.8.
 m.s. *Peru*, Larsen, ank. København 1.9.

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

Sct. Anna Plads 28

Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

AF NYBYGNINGER

*

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

I FREDERIKSHAVNprovianteres de Herrer Skibsførere bedst
og billigst hos**P. Saxbergs Eftfl. N. Mogensen**Telegr. Adr. »Saxberg» · Telefoner 244 & 482
Skibshandel**SKIBSREPARATIONER****VIGGO JENSEN A/S**

MASKINFABRIK

TELFON: 2437

AARHUS**BOLINDERS** RAAOLIE-MOTORER
FOR SKIBE OG STATIONÆRIngen Vandindsprøjtning. Ingen Kompressor. Øjeblikkelig Igangsætning ved elektrisk Starteanordning. Meget ringe Brændstofforbrug.
ÆLDRE BOLINDERTYPER MODERNISERES Forlang Tilbud. OVER 15.000 BOLINDERMOTORER I DAGLIG DRIFT
Enerepræsentant for Danmark: **HARRY LEVIN** (Ingeniørafldg.), **Frederiksgade 1, Kbhvn.** Telf.: Central 59-5995. Telegr.-Adr.: »Fairlevins»**DE FORENEDE JERNSTØBERIER**

AKTIESELSKAB

HOLMBLADSG. 47 · KØBENHAVN S.

TELEFON: 1630

**KABYS-KOMFURER OG SKIBS-OVNE**

I ALLE STØRRELSER TIL KUL OG OLIEFYRING

V. & E. MATHIESEN

BLIKKENSLAGER · SKIBSINVENTAR

Kabys & Baadinventar, Lanterner med
Certificat, Kompashætter, Fortinning.ALT SKIBSARBEJDE UDFØRES
TOLBODGADE 6, KØBENHAVN · TELEF 9445**KAY DYHR**Kvæsthusgade 1 - København K.
Telefon: Cent. 8901-6885 · Telegr.-Adr.: Kaydyhr · København
Kunstig Træk- og Oliefyings-Anlæg
fra James Howden & Co.
GLASGOW

KIRKEGADE 7 · ESBJERG · TELEFON 266

TH. THYGESEN

SKIBSPROVIANTERING

GRUNDLAGT 1893

FRILAGER · VARER FOR UDFØRSEL

UNION TRANSPORT COMPANY, Inc.

HOVEDKONTOR: 42, BROADWAY, NEW YORK

TELEGRAM-ADR.: TRANSPORT, NEW YORK

Stevedorer —Med egne moderne Pierer og en vidtspændende Organisation til vor Raadighed opgiver
vi »flat rates» inkluderende alt Arbejde i Forbindelse med Losning og Lastning.**H. P. NIELSEN**Strandbygade 18 · Esbjerg
Skibshandler

Telefon: 197

Telegr.-Adr.: Skibsnelsen

RAAOLIEMOTORER
FRA 2 TIL 140 HK.AKTIESELSKABET
MOTORFABRIKEN „DAN“
BRAGESGADE 10, L.
TELEFON C. 0006-8007**A. E. ERICKSON & Co, A.B. · ABO · FINLAND**

STEVEDORES

ÅBO AND DISTRICT

Telegrams: "ERICKSON", Åbo Finland. * Established 1889
Members of The Stevedores' Federation of Finland.Loading places and
depth of water:

AT ÅBO:

Quay. 22 ft.
Inner road 24 »
Outer road 25 »

IN THE DISTRICT:

Nådendal. 20 ft.
Harvaluoto 18 »
Attu 20 »
Wartsala inner road 16 »
« outer road 20 »
Strömma inner road 16 »
« outer road 20 »
Hakkala 19 »

s.s. *Peter Mærsk*, Knudsen, afg. Cardiff 21.8. til Algier.
 s.s. *Polaris*, Holm, ank. Blyth 29.8.
 s.s. *Polly*, L. Nielsen, ank. Rouen, 1.9.
 s.s. *Primula*, Jacobsen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
 s.s. *Prins Knud*, Koch, ank. Leningrad 25.8.

R

s.s. *Randi* ank. Drammen 30.8.
 s.s. *Rask*, Theilland, ank. London 28.8.
 s.s. *Rhodesia*, Madsen, ank. Koivusaari 23.8.
 s.s. *Rhone*, Thomsen, ank. København 31.8.
 s.s. *Rigmor*, M. Winther, ank. Whitehaven 24.8. fra Piteå.
 s.s. *Rita*, Sonne, i København-Hamburg Ruten.
 s.s. *Robert Mærsk*, Mikkelsen, ank. Fredericia 25.8.
 s.s. *Roma*, Bejer, afg. Tyne 27.8. til Cape Race.
 s.s. *Romø*, Rathje, ank. Sundsvall 27.8.
 s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. Grangemouth 31.8.
 s.s. *Rota*, Rivoldt, ank. Leith 31.8.

S

s.s. *Saga*, Henriksen, afg. København 30.8.
 m.s. *Sally Mærsk*, Rohde, pass. Port Said 27.8. paa Rejse til London.
 s.s. *Scandia*, Simonsen, afg. København 30.8. til New York.
 s.s. *Seine* ank. Havre 30.8.
 m.s. *Selandia*, Himmelstrup, afg. Port Said 30.8. til London.
 m.s. *Siam*, Poulsen, afg. Brevik 28.8. til Kristiania.
 s.s. *Sigrud*, S. P. Madsen, ank. Caen 1.9. fra Skonvik.
 s.s. *Sigrun*, Jensen, ank. Furuögrund 30.8.
 s.s. *Sigvald*, Andersen, ank. Hull 30.8.
 s.s. *Silkeborg*, Larsen, afg. Swansea 28.8.
 s.s. *Simone*, Christensen, ank. Rouen 1.9.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Port Talbot 27.8.
 s.s. *Skagerak*, E. Hansen, pass. København 30.8. paa Rejse til Sharpness.
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, ank. Manchester 24.8.
 s.s. *Skjold*, Nielsen, afg. København 30.8. til Antwerpen.
 s.s. *Skodsborg*, Grove, ank. Danzig 4.8.
 s.s. *Skotland*, Iversen, afg. Aarhus 29.8.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, ank. København 28.8.
 s.s. *Slesvig*, Weichardt, ank. Boston 22.8.
 s.s. *Smut*, Hansen, afg. Blyth 30.8. til København.
 s.s. *Sophie*, M. Thomsen, ank. Kotka 1.9. fra Køge.
 s.s. *Spigerborg*, Jensen, afg. Middlesbrough 30.8.
 s.s. *Stadion II* afg. Sandefjord 28.8. til Stettin.
 s.s. *Stal*, Clausen, afg. New York 29.8. til Santiago.
 s.s. *Stegelborg*, Sørensen, ank. Manchester 22.8.
 s.s. *Stella* ank. København 1.9.
 s.s. *Susan Mærsk*, Petersen, ank. Leningrad 20.8.
 s.s. *Svanhild*, Juul Larsen, afg. Savannah 22.8. til Kbhvn.
 s.s. *Svanholm*, Petersen, ank. Birkenhead 28.8.
 s.s. *Svava*, Christensen, afg. Kotka 25.8. til Antwerpen.
 s.s. *Svend Pii* afg. Yxpila 28.8.
 s.s. *Svend*, Hov, ank. Trångsund 20.8.
 s.s. *Søborg*, Madsen, pass. Holtenau 31.8.

s.s. *Sønderborg*, Albertsen, pass. Cape Race 29.8.
 s.s. *Sønderjylland*, Jensen, i Ruten København-sydfynske m. fl. Pladser.

T

s.s. *T. M. Werner* ank. Rønne 27.8.
 s.s. *Taarnborg*, Knudsen, ank. Leningrad 24.8.
 s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. København 27.8. til Manchester, Liverpool og Swansea.
 s.s. *Taasinge*, Ankersen, ank. København 31.8. oplagt.
 s.s. *Texas*, Dragsdahl, ank. Kallundborg 30.8.
 s.s. *Thyra*, C. Schmidt, pass. Falmouth 28.8. p. R. t. Larache.
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, afg. København 1.9. via Nakskov, Odense og Aarhus til Newcastle.
 s.s. *Tiber*, Nellemann, ank. Dunkirk 30.8.
 s.s. *Tjaldur*, Munch, i København-Riga Ruten.
 s.s. *Tomsk*, Mikkelsen, afg. Oran 31.8.
 m.s. *Tongking*, Topp, afg. San Francisco 31.8. til Seattle.
 s.s. *Transvaal*, Broner, afg. Astoria 19.8. til Yokohama.
 s.s. *Trondhjem*, Pedersen, ank. Bergen 31.8.
 s.s. *Tula*, Christensen, ank. Oporto 30.8.
 s.s. *Tyr*, Jensen, forv. Hull 31.8.

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, ank. Trångsund 30.8.
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, ank. Sundsland 1.9.
 s.s. *Ulla*, J. P. Jessen, ank. København 31.8. fra Middelfart.
 s.s. *Ulrik Holm*, P. H. Toft, ank. Dieppe 29.8. fra Jacobstad.
 s.s. *United States*, Voldborg, ank. New York 31.8.
 s.s. *Uranienborg*, Agerlin, ank. New York 27.8.

V

s.s. *Valborg*, B. Hansen, ank. Horsens 1.9. fra Hull.
 s.s. *Vega*, Madsen, pass. Helsingør 29.8. p. R. t. Dunkirk.
 s.s. *Venus*, Terkildsen, ank. W. Hartlepool 23.8.
 s.s. *Vera*, Larsen, afg. Skonvik 30.8. til Fécamp.
 s.s. *Veratyr*, Pedersen, afg. København 29.8. til Wiborg.
 s.s. *Viborg*, Winther, afg. New York 20.8.
 s.s. *Vidar*, Nielsen, ank. Newcastle 31.8.
 Bark *Viking*, Ankersøe, afg. Hull 31.7. til Santos.
 s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), Jacobsen, afg. Baltimore 30.8. til Skandinavien.

W

s.s. *Wien*, Jørgensen, afg. Meläyvær 27.8. til Stettin.
 s.s. *Wilhelm Colding*, C. C. Østergaard, ank. København 31.8. fra Methil.
 s.s. *Wm. Th. Mallings*, Olsen, pass. Skagen 31.8. til Hull.

Y

s.s. *Ydun*, *Schmith*, i København-Horsens Ruten.
 s.s. *Yokohama*, Bast, afg. Port of Spain 23.8. til La Guayra.
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Rasmussen, i København-Hamburg Ruten.
 s.s. *Yrsa* (Lauritzne) afg. Reval 30.8. til Kemi.

Ø

s.s. *Ørkild*, Jensen, afg. Narvik 27.8.
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. Ostende 28.8.

POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE

Maagen, Mortensen, afg. Cadiz 12.8.
Gerda, Nymann, afg. Ørebak for Ordre 23.8.
Arielis, Rasmussen, ank. Oporto 25.8.
Noa, Hansen, ank. Methil 23.8.
Alf, Jørgensen, afg. Finet 23.8.
Harris, Haagensen, ank. Drogheda 24.8.
Emanuel, Svane, ank. Sundsvall 23.8.
Falken, Rasmussen, ank. Exmouth 25.8.
Cornwall, Madsen, ank. Concarneau 25.8.
Caroline, Jørgensen, ank. Calais 26.8.
Castenskiold, Christensen, afg. Danzig til Lapvig 26.8.
Merkur, Hansen, ank. Rabat 25.8.
San, Petersen, ank. Hals 23.8.
Meta, Andersen, afg. Harbour Grace.
Nauta, Knudsen, afg. Fogo til Sydney 26.8.
Zampa, Rasmussen, afg. Burntisland til Knebel 26.8.
Confidence, Mouritzen, ank. Tønsberg 26.8.
Venus, Boye, afg. Haukipudas 26.8.
Neptun, Bastrup, ank. St. Johns 26.8.
Frem, Jørgensen, afg. Setubal 27.8.
Bien, Petersen, ank. Vejle 27.8.
Vega, Hansen, afg. Archangelsk til Torquay 23.8.
Roma, Petersen, afg. Methil til Ballen 27.8.
P. Rasmussen, Larsen, ank. Odense 28.8.
Cathrine, Købke, afg. Dysart til Ballen 28.8.

Merkur, Lund, afg. Vestervig til Dingle 28.8.
I. M. Nielsen, Hansen, ank. Kolding fra Lovisa 29.8.
C. V. Petersen, Petersen, ank. København 29.8.
Zephyr, Christensen, ank. Aalborg 28.8.
Norden, Grube, pass. Dover paa Rejsten til Teignmouth 24.8.
Polarstjernen, Hansen, ank. Mariager 28.8.
Signe, Christensen, ank. Horsens 28.8.
Elisabeth, Groth, ank. Slipsvaal 28.8.
Ellen, Andersen, afg. Par 28.8.
Minerva, Sørensen, ank. Sundsvall 29.8.
Venus, Hansen, ank. Leith 27.8.
Agnes, Frederiksen, ank. Danzig 29.8.
Herkules, Bager, ank. Struer 29.8.
Sigrud, Hansen, ank. Lovisa 30.8.
Albert Mau, Rasmussen, ank. Penzance 30.8.
Johanne, Jensen, pass. Skagen vestg. 30.8.
Erhardt, Poulsen, ank. Gøteborg 31.8.
Svendborgsund, Christensen, ank. Mariagerfjord 31.8.
Philip, Petersen, ank. Stockholm 31.8.
Palleen, Jensen, pass. Helsingør p. R. t. Quimper 29.8.
Dronning Louise, Hansen, afg. Jacobstad til Sønderborg 30.8.
Nordborg, Hansen, pass. Helsingør p. R. t. Rochefort 29.8.
Kai Hvilsom, Wulff, pass. Helsingør p. R. t. Marans 29.8.
M. P. Petersen, Larsen, ank. Weymouth 1.9.

DANSK SØFARTS TIDENDE

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

Abonnement

i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
 VESTRE BOULEVARD 38, KØBENHAVN B.

Telefon 2070 - 12 610

samt paa alle Postkontorer

L. WESTERGAARD

A. LARSEN

L. WESTERGAARD & CO.

EN GROS HANDEL I KOLONIALVARER · SKIBS- & MASKIN-FORSYNING
 MANILA-KABELTOV · BOMULD-DUCK
 TELEF.: CALVERT 9768

35, SOUTH GAY STREET

BALTIMORE, MD.

JOHN S. SAREUSSEN · FINN SILCHENSTEDT

INDEHAVERE AF:

NEW ORLEANS SHIPCHANDLERY CO. INC.

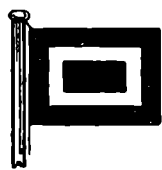
TELEGRAM-ADRESSE: »NOSCO«

NEW ORLEANS

JONATHAN MAY & SØNNER

Etableret 1876 · Telegram-Adresse »May« Philadelphia, Penna. Deleware Ave · Lombard & Swansea Sts.

DAMPSKIBS-FORSYNINGER · EN GROS HANDEL I KOLONIAL, KØD OG
 FØDEMIDLER · DÆK, MASKIN OG RESTAURATØR-
 UDRUSTNING



PRIVAT SIGNAL

DOCTOR F. C. WILLARD

DOCTOR JOHN D. FISKES EFIFLG.

BALTIMORE, MD.

★

SÆRLIG BETJENING AF SKIBE

Sekretær: E. T. REIERSEN. Telefon: Wolfe 9059

Den internationale Skibsfarve-Fabrik A.-S

[SYSTEM HOLZAPFEL]

St. Annæplads 16, København.

Telefon: 5601. — Telegr.-Adr.: »Holzandia«.

[Holzapfel's

Bundfarver til Jern og Træskebe.
 Legoline i alle Farver til Dækshuse etc.
 Danboline til Lastrum etc.
 Yachtfarver til Lystbaade.

J. ANDERSEN & CO**SHIPS OUTFIT**

TOLDBODVEJ 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

AUGUST P. MOE · PHILADELPHIA PA.

Nattelef. Merchantville 132 W. NO. 10 PINE STREET Telf. Lombard 7263 · Main 2105

A. MOE & COMPANY*Almindelige Skibs-Reparationer · Elektriske Reparationer og Forsyninger*

GENERALAGENTER FOR MORRIS METALLIC PACKING CO.

THE C. T. SWETT COMPANYSLAGTERE & SKIBSHANDLERE
DÆKS- & MASKIN-FORSYNING

PORTLAND, MAINE

Telefon: 6930 · 130-132 Commercial Str. et · Nat-Telf.: 1520

Telegram Adresse: OSHIPCO. Alle Coder benyttes.
Telefon: Broad 1753-4-5**OCEAN SHIPCHANDLERY Co., LTD.**En gros Handel i Fødemidler
Skibshandel & Sejlmageri

60 PEARL STREET, NEW YORK

**EM. Z. SVITZER'S BJERGNINGS-ENTREPRISE**

TELEFON Nr. 5195-7278 KØBENHAVN K. STATS TELEFON NR. 2

Telegram-Adresse:
»SVITZERSALVAGE«

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

DANSKE LLOYD

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-
AKTIESELSKAB
STIFTET 1899

TELEFON:
CENTRAL 11 80



TELEGR.-ADR.:
DANSKELLOYD

KJØBENHAVN
AMALIEGADE 29 B

ODENSE STAALSKIBS- VÆRFT

VED A. P. MØLLER

Telefon: 1859 **ODENSE** Statstelf.: 52

Telegram-Adr.: „Staalværft“

*

KONTOR I KØBENHAVN:
KONGENS NYTORV 8

*

NYBYGNING AF STAALSKIBE
INDTIL 10,000 TONS D.W.

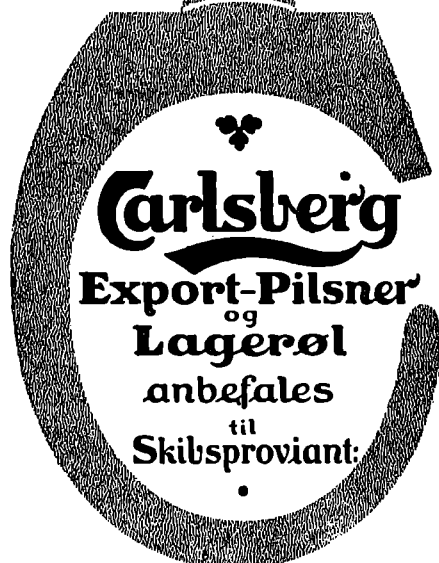
*

SPECIALITET:
DIESELMOTORSKIBE

Depot:
Havne-
gade 47
Tlf. C. 4980



Depot:
I alle
Provins-
byer.



FORSIKRINGSAKTIESELSKABET NATIONAL

KØBENHAVN
GRUNDLAGT 1905
Telefon C. 75 65 · Statstelefon 507
TELEGRAM-ADR.: »NATION«

TEGNER
**SØ- & TRANSPORT
FORSIKRINGER**

Iøvrigt overtages
alle Arter Forsik-
ringer til de billigst
mulige Præmier

FORLANG TILBUD · AGENTURER OVERALT

AKTIESELSKABET
DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI
 (THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

KØBENHAVN
 FILIALER: BANGKOK OG SINGAPORE

Egne Agenturer: Soerabaya, Shanghai, Hankow, Vladivostock, Dalny, Harbin, New York, Valparaiso, San Francisco, Durban og Johannesburg. — *Regelmæssig Rute* paa Siam, Kina, Japan, Sydafrika, Australien, Java, Vestindien, Meksiko og Vestkysten af Nord- og Sydamerika. — *Import til Europa* af østasiske og andre oversøiske Produkter, Teak- og andre Træsorter. — *Export til oversøiske Pladser* af europæiske Produkter. — *Skov- og Savmølle* drift i Siam.

ALLE NÆRMERE OPLYSNINGER
 ERHOLDES VED HENVENDELSE PAA KOMPAGNIETS HOVEDKONTOR,
 HOLBERGSGADE 2, KØBENHAVN K.

STEVEDORES · ÅBO & DISTRICT

TELEGRAMS: FEDESTEVEDORE

O.Y. ÅBO STEVEDORING FEDERATION LTD.
 ÅBO · FINLAND

A/S DAMPSKIBSELSKABET

"PACIFIC"

AMALIEGADE 29 A

Telefon: 4211 · Telegram-Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH

Korreponderende Reder

HAVNEGADE 37 a **OVE STEEN** TELEF. BYEN 2720 x

Regelmæssig Line

DANMARK-POLEN (Danzig)

København-Danzig M/S »Venus« 600 tons d. w.

M/S »Polarstjernen« 500 tons d. w.

Aarhus-Danzig M/S »Agnes« 400 tons d. w.

MEXIKANSKE FRIHAVNE

Den Mexicanske Regering, der har gjort sig klart, hvad en Frihavn vilde betyde for en Interocéansk Jernbane, har givet Ordre til Anlæggelse af saadanne Frihavne i Salina Cruz og Puerto Mexico, hvor der er udmærkede Betingelser for Ind- og Udladning af Varer, og herved tilbydes der Forretningsverdenen specielle Pladser paa Mexico's Kyster, hvor den internationale Kapital og Foretagsomhed kan finde de bedste Vilkaar.

Industrivirksomheder, som etableres indenfor disse frie Zoner, vil være fritagne for Skatter, saavel til Kommunen som til Forbundsstater og til Centraladministrationen.

Paa disse gunstige Betingelser tilbyder den Mexicanske Nation Europa Adgang til disse frie Zoner, og alle og enhver kan benytte sig af dette Tilbud til her at etablere et Hovedkvarter for kommerciel Foretagsomhed, og det drejer sig her om Steder, hvor man let finder nye Markeder for sine Produkter uden at støde paa Hindringer, som andre Steder gør saadanne Transaktioner vanskelige.

Derfor vil Frihavnene paa Tehuantepec-Landtangen betyde en meget stor Fordel, ikke alene for den Mexicanske Nation, men for hele Verden.

Disse Frihavne paa Tehuantepec-Istmen har ogsaa den særlige Fordel, at de kan byde Industridrivende alle Slags mexicanske Raastoffer; thi Territoriet der omgiver Istmen er umaadelig rigt paa alle Slags naturlige Hjælpemidler, som nærmere beskrevet i Brochuren »Mexican free ports«. Industriherrer, som etablerer sig i disse Frihavne vil blive i Stand til at forene Anvendelsen af mexicanske Raamaterialer med udenlandske Produkter paa den mest fordelagtige Maade, saaledes at de kan levere den øvrige Verden deres Varer med de lavest mulige Fremstillingsomkostninger.

FREE PORTS OF MEXICO:

PUERTO MEXICO · RINCÓN ANTONIO · SALINA CRUZ · GUAYMAS

Representante: LÁZARO BASCH, Cónsul de México

KØBENHAVN, Amagerbrogade 105

A · N · PETERSEN

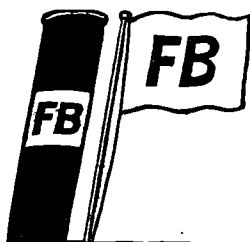
A/S DET DANSK-FRANSKE DAMPSKIBSELSKAB

Telef.: 1243-12843 — Telegr. Adr.: Dansk-fransk
 FREDERIKSGADE 9

Befragtning, Assurance, Køb og Salg af Skibe
 Befragtningsagenter for Herrer Helsing & Grimm, Riga, Libau, Windau

King's
 L i q u e u r

The
 Aristocrat
 of
 Scotch
 Whiskies



DE FORENEDE BUGSERSELSKABER

Telef.: Toldboddommen: Centrl. 3944 TELEGRAM-ADRESSE: Nattelef. for Bugsering: Vester 575 v
 Kontoret: Central 291 · 13101 · 10592 »TUGBOATS« Natlfl. i Strandingstilfælde: Strand 1302

Bugsering · Bjergning · Vandforsyning

STØRST OG ÆLDST I KØBENHAVN

AMALIEGADE 36

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM · 37

FREDAG 12 · SEPTEMBER 1924

31 · AARG.

F R A U G E T I L U G E

Baltic and White Sea Conferencens Trælast Komité mødtes her i København for en Ugestid siden. Man vedtog at oprette en Emergency Committee bestaaende af Formanden og de to Vice-Formænd, for at denne kunne tage sig af Sager, der krævede øjeblikkelig Handling. Paa Mødet oplystes, at Mr. W. A. Souter og Major Ralph H. Salvesen havde indvilliget i at repræsentere Storbritanniens Redere i Trælast Komitéen. Det oplystes ligeledes, at Skibsredernes Organisationer i Belgien, Finland, Frankrig og Holland havde meddelt Konferencen, at de fulgte Trælast Komitéens Arbejde med vaagen Interesse, og at de senere vilde tage Stilling til eventuelt Samarbejde med denne Komité.

Efter at man havde vedtaget at lade Konferencen udarbejde en Fortegnelse over de Udgifter, som Redere maatte regne med i de forskellige Havne, drøftede Komitéen indgaaende Fragt-Situationen i Baltic og Hvidehavs Ruterne, og man besluttede i en kraftig Appel til Rederne at advare imod at akceptere de altfor lave Fragter, man blev tilbudt nu, og at tilraade Samling om de Sats, man enedes om ved Kristiania-Mødet i Februar. Ligeledes vedtog man at opfordre Rederne til at stramme Kulfragterne samt yderligere at propagandere for Tilslutning til det ny *Scanfin* Charter.

Czekoslovakiet og Hamburgs Havn.

Paa Grundlag af Fredstraktatens Artikel 363/364, hvorefter Tyskland er forpligtet til at overlade Czekoslovakiet en Del af Hamburgs Havneanlæg i Forpagtning, føres i Øjeblikket Forhandlinger mellem de to Lande om Oprettelse af en czekoslovakisk Frizone i Hamburgs Havn som Basis for Republikkens voksende oversøiske Handel.

Oprindelig var det Meningen, at Czekoslovakiet vilde have en czekoslovakisk Havn indenfor Hamburgs Havneanlæg. Men den ny Republik disponerer ikke over den fornødne Tonnage — alt i alt ejer Czekoslovakiet kun to Dampskibe over 300 Tons — saa et saadant Arrangement vilde blive altfor bekesteligt. Foreløbig vil Czekoslovakiet nøjes med at leje Kajplads paa den saakaldte »Spreeinsel« i Hamburg for sin Skibsfart paa Elben, og dette Lejemaal vil, efter hvad vi erfarer, ikke blive paa Basis af Fredstraktaten, men et ganske privat Arrangement mellem Hamburg og det czekoslovakiske Elbeschiffartsgesellschaft. Dette foreløbige Arrangement vil antagelig senere blive ændret, naar Czekoslovakiet har faaet sin egen søgaaende Handelsflaade.

MASKINMESTEREN OG "MASKINMESTEREN"

Der var engang, at enhver Maskinmester med en Smule Agtelse for sig selv gik omkring med en sur Mine og var utilfreds med alt og alle. Det ligesom hørte med til Professionen. Men det var dengang. Nu er de allerfleste Mestre altfor fornuftige til ikke at vide, at deres Kaar er upaaklagelige. Kun de blindeste kan ikke se, at de er højere lønnet end deres Kamme-

rater paa Landjorden, og at de er ligesaa godt aflagt, ja i mange Tilfælde bedre forsørgede, end deres Kolleger ombord i andre Nationers Skibe. Og med Hensyn til Kosten, er der næppe nogen af dem, der i fuldt Alvor vil hævde, at de faar den bare ligesaa god i noget andet Lands Skibe, de amerikanske dog maaske undtaget.

Mange af dem har sikkert ogsaa været pinligt berørt ved at læse de ejendommelige og ubeherskede Redaktionsbemærkninger, der fremkom i det sidste Nummer af deres Medlemsblad, »Maskinmesteren«. Med forbløffende Frejdighed drager Bladets Redaktør den Konklusion, at Misfornøjelse i Maskinmestrenes Rækker er kun naturlig, »fordi vi har faaet en Modpart, hvor vi burde have en forstaaende Arbejdsgiver«. Mange Maskinmestre og andre vil sikkert ogsaa med Undren erfare fra samme Kilde, at denne »Modpart« har udvist en »irriterende Aand af Ligegyldighed og Mangel paa Forstaaelse og været hensynsløs over for alle Interesser, der ikke var, eller som den ikke troede var, dens egne.

Ja saa. Det var maaske i denne »irriterende Aand af Ligegyldighed«, at Rederne bestemte sig til at betale ca. ½ Million Kroner om Aaret til Pensionsforsikring for Maskinmestre og Styrmand, og af bare »Mangel paa Forstaaelse«, at de ikke mindre end to Gange i 1923 undlod at regulere Maskinmestrenes Løn ned efter Pristallet?

For en ganske uhildet Iagttagelse er det vanskeligt at forstaa, hvad »Maskinmesteren« Redaktør venter at opnaa ved slige Skrivelser. Maaske har han selv tænkt det samme, for han ender sin Artikel med at sige: »Hvad nytter det at skrike op som hint Dyr, der med sin Stemme overdøvede hele Noahs Ark?«

FREMMEDE SØMÆND OG U. S. A.

I det sidste Nummer af *Søfarts Tidende* gjorde vi opmærksom paa den glædelige Omstændighed, at Rømningerne af skandinaviske Sømand i amerikanske Havne var taget betydelig af. Vi fremsatte den Formodning, at de amerikanske Myndigheder antagelig havde grebet ind og stoppet dette Uvæsen, der, rent bortset fra dets kriminelle Følger i de skandinaviske Lande, var et direkte Brud paa den amerikanske Emigrantionslov.

Denne Formodning er nu yderligere blevet bekræftet gennem den Omstændighed, at de amerikanske Myndigheder har udsendt et Cirkulære til alle, der har med Bemandingen af statsejede amerikanske Skibe at gøre. I dette Cirkulære gives der distinkt Ordre til, at hele Mandskabet saa vidt muligt, og da navnlig Officererne, skal være amerikanske Borgere eller Udlandinge, der har gjort det første Skridt for at blive amerikanske Borgere. I tredje Række kommer saa Udlandinge, der er kvalificerede til at kunne blive amerikanske Borgere.

DANSK-POLSK HANDELS- OG SKIBSFARTSTRAKTAT RATIFICERET

Mellem Danmark og Polen er der i Foraaret afsluttet en Handels- og Skibsfartstraktat, der ogsaa har Gyldighed for Fristaten Danzig, og Traktaten er i August Maaned bleven ratificeret i Warschau.

De Skibsfarten særligt vedrørende Bestemmelser indeholdes i Traktatens Art. XI, XII, XIII, XIV, XV og XVI og gaar ud paa følgende:

Artikel XI.

1) Skibe, der sejler under et af de høje kontraherende Parters Flag, og som er forsynet med de Skibspapirer og Dokumenter, der i Overensstemmelse med denne Parts Lovgivning kræves til Godtgørelse af Handelsskibes Nationalitet, skal paa den andens Søterritorium betragtes som førstnævnte Parts Skibe.

2) Ved særlig Konvention træffes Aftale om gensidig Anerkendelse af de af de kompetente Myndigheder udstedte Certifikater for Maaling og Sødygtighed.

Artikel XII.

1) Naar en af de høje kontraherende Parters Skibe ankommer til eller afgaar fra den anden Parts Havne i Ballast eller med Ladning, skal de uden Hensyn til Stedet, hvorfra de er afsejlet, eller hvortil de er bestemt, i alle Henseende behandles lige med Landets egne eller den mestbegunstigede Nations Skibe. Saavel ved Ankomsten som under Opholdet og ved Afrejsen skal de ikke betale andre eller højere Fyr-, Skibs-, Lods-, Havne-, Bugserings-, Karantæne- eller andre Skibet selv paahvilende Afgifter, af hvad Navn nævnes kan, og hvad enten de oppebæres af Staten, Kommuner eller Korporationer af en eller anden Art eller af de offentlige Embedsmænd, end dem, der afkræves eller i Fremtiden vil blive afkrævet Landets egne eller den mest begunstigede Nations Skibe.

2) Hvad angaar Skibenes Fortøjning, Ladning og Losning i Havn og paa Red, i Inderhavne og Havnebassiner og overhovedet med Hensyn til alle Formaliteter og Bestemmelser, som Koffardiskibe, deres Besætninger og deres Ladninger kan være underkastet, skal der ikke tilstaa Skibe, der farer under den ene af de kontraherende Parters eller noget andet Lands Flag, noget Privilegium eller nogen Begunstigelse, som ikke ligeledes skal tilstaa den anden Parts Skibe, da det er de to kontraherende Parters Vilje, at deres Skibe ogsaa i denne Henseende skal behandles paa fuldkommen lige Fod.

Artikel XIII.

Bestemmelserne i nærværende Traktat skal ikke berettige nogen af de høje kontraherende Parter til at drive Kystfart i det andet Land ej heller paa dettes Floder, eller til at gøre Krav paa de Fordele, som er tilstaaet eller i Fremtiden maatte blive tilstaaet det nationale Fiskeri.

Artikel XIV.

Enhver af de kontraherende Parters Skibe, som indkommer i en af den anden Parts Havne, og som dér kun maatte ønske at udlosse en Del af deres Ladning, kan for saavidt de holder sig vedkommende Lands Love og Anordninger efterrettelige beholde den Del af Ladningen om Bord, som maatte være bestemt til en anden Havn enten i samme eller i et

andet Land, og genudføre den uden at være nødt til at betale andre eller højere Afgifter, end Fartøjer under Landets eget Flag eller noget andet Lands Flag erlægges i saadanne Tilfælde. De samme Skibe kan ligeledes begynde at indtage deres Ladning i en Havn og fortsætte dermed i en anden Havn eller flere andre Havne i samme Land eller dér komplettere deres Ladning uden at være nødt til at betale andre eller højere Afgifter end Landets egne Fartøjer eller den mestbegunstigede Nations Fartøjer.

Artikel XV.

1) I Tilfælde af, at et Skib, hjemmehørende i et af de kontraherende Lande, strander paa det andet Lands Kyster, skal Skib, Ladning og Besætning i enhver Henseende nyde samme Behandling, som de respektive Landes Lovgivning under lignende Omstændigheder yder egne eller den mestbegunstigede Nations Skibe.

2) Den nærmeste konsulære Repræsentant for det Land, hvor Skibet er hjemmehørende, skal snarest muligt underrettes for at hjælpe Skipperen til at faa Skibet flot under den stedlige Myndigheds Tilsyn og med sammes Bistand og for at overvaage Bjergningen.

De stedlige Myndigheder skal paa enhver Maade være Konsulærembedsmanden behjælpelig under Udførelsen af hans Hverv ved Varetagelsen af alle Interesser ved Bjergning af Skib og Ladning.

3) Lider et Skib Havari, er det blevet Vrag, eller er det forladt af sin Besætning, skal Øvrigheden raadføre sig med Konsulærembedsmanden om, hvilke Forholdsregler der skal tages for at varetage alle Interesser under Bjergningen af Skib og Ladning, indtil Ejerne eller deres Befuldmægtigede kommer til Stede.

4) Af de bjergede Varer skal ikke svares nogen Told, medmindre de gaar over til Forbrug i Landet. Dog vil de bjergede Levnedsmidler, som ikke sælges, men tjener til Besættningens Underhold, være fritagne for Told. Hvad angaar de med Bjergningen og Opbevaringen af Skib og Ladning forbundne Afgifter og Omkostninger, vil det strandede Fartøj være at behandle som et af Landets egne Fartøjer i lignende Tilfælde.

Artikel XVI.

1) Alle Varer, som nu eller fremtidigt lovligt kan indføres til en af de høje kontraherende Parters Havne i dennes egne Skibe, skal ligeledes kunne indføres til disse Havne i den anden kontraherende Parts Skibe, uden at der skal svares andre eller højere Indførselsafgifter eller andre Afgifter eller Skatter, af hvad Art nævnes kan, end om de paagældende Varer var indført i Landets egne Skibe. Denne gensidige Ligestilling skal gælde, hvad enten de paagældende Varer kommer direkte fra Oprindelseslandet eller fra hvilken som helst anden fremmed Plads.

2) Paa samme Maade skal der være fuldstændig Lighed i Behandlingen ved Udførsel, saa at der skal betales de samme Udførselsafgifter og indrømmes de samme Præmier og Godtgørelser i hver af de kontraherende Lande ved Udførsel af en hvilken som helst Vare, der nu eller fremtidigt lovligt kan udføres derfra, hvad enten Udførslen foregaar i danske eller polske Skibe, og hvilket Bestemmelsesstedet end er, det være sig en af den anden Parts Havne eller en Havn i et hvilket som helst tredje Land.

SKIBSFARTEN PAA LENINGRAD I TILBAGEGANG

Skibsfarten paa Leningrad i Juni Maaned viser stærk Tilbagegang sammenlignet med samme Maaned i Fjor. I Juni Maaned ankom der 47 Skibe til Havnen og afgik 37, medens de tilsvarende Tal for 1923 var 75 og 74. Indførslen af Varer androg 45,936 Tons mod 84,551 Tons i samme Maaned i Fjor.

Nedgangen skyldes i første Række, at Indførslen af Kul fra England er standset, medens Indførslen af tekniske Artikler, Maskiner samt Salt og Cement viser en betydelig Stigning sammenlignet med det foregaaende Aar.

Udførslen androg 32,105 Tons mod 87,400 Tons Aaret i Forvejen. Nedgangen gælder hovedsagelig Kornudførslen samt Udførslen af andre vegetabiliske Fødemidler. Udførslen af Træ var derimod større, og som nye Eksportartikler opførtes i Juni Maaned Æg og Smør.

Sveriges Skibsfart paa Leningrad var iflg. G. H. & S. T. gaet tilbage med over 50 pCt. sammenlignet med Juni i Fjor, og Tysklands var formindsket til en Fjerdedel af, hvad den var i samme Maaned i Fjor.

AARETS MASKINISTEKSAMINER AFSLUTTEDE

Ved de nu afsluttede Maskinisteksaminer i København, Odense og Aarhus i Sommerterminen 1924 har Resultatet været følgende:

Til Motorpasserprøven indstillede sig 69 Eksaminander, hvoraf 60 bestod.

Til Maskinpasserprøven indstillede sig 24 Eksaminander, hvoraf 21 bestod.

Til den almindelige Maskinisteksamen indstillede sig 131 Eksaminander, hvoraf 99 bestod.

Til den udvidede Maskinisteksamens Hjælpefag indstillede sig 30 Eksaminander, hvoraf 28 bestod, til sammes Maskinfag indstillede sig 32 Eksaminander, hvoraf 29 bestod og til sammes elektrotekniske Fag indstillede sig 45 Eksaminander, hvoraf 38 bestod.

Til Haandværksprøven indstillede sig 204 Eksaminander, hvoraf 198 bestod.

TRAFIKEN OVER OG IGENNEM BROERNE TOLDVAGTS-ORDNINGEN FORHINDRER DEN TILTRÆNGTE FORDELING

Da Trafiken over Københavns Havn volder store Vanskeligheder, og Diskussionen om Afhjælpning af dette Forhold stadig er brændende, skal jeg tillade mig at foreslaa en Forandring, som i alt Fald til en vis Grad vil fordele Trafiken over Knippelsbro og Langebro, og da denne Forandring samtidig vil være til Gavn for Søfarten, maa man gaa ud fra, at Spørgsmaalet maa blive behandlet med Forstaaelse af rette Vedkommende.

Ifølge Toldvæsenets Bestemmelser maa intet Skib passere »Bommen« for indgaaende før Toldtidens Begyndelse Kl. 8 a. m., med mindre der inden Kl. 4 p. m. den foregaaende Dag er bestilt Toldvagt (Ventevagt), som skal ledsage Skibet op i Havnen og forblive om Bord til Toldtidens Begyndelse. Er saadan Ventevagt ikke bestilt, maa Skibet ankre op paa Reden eller forløje i Bøjerne i Yderhavnen. Jeg nævner kun i Forbigaaende de Penge, Rederne mellem Aar og Dag mister ved at have bestilt Toldvagt, naar Skibet kommer senere hertil end beregnet, og altsaa ikke kan gaa op

i Havnen uden denne Toldvagt, — eller de Summer, der mistes i Tilfælde, hvor Skibet først ventes hertil efter Toldtidens Begyndelse, men alligevel kommer til Reden om Natten og som Følge deraf maa vente til Kl. 8 a. m. for at kunne fortsætte.

Det paapegede uheldige Forhold bevirker, at Trafiken igennem Broerne koncentrerer sig til den aller travleste Tid og til den Tid, hvor Trafiken er størst over Broerne, mellem 8-9 Form.

En Toldvagt burde altid være disponibel ved Nordre Toldbod eller muligvis burde den om Bord værende Lods have Myndighed som Toldbetjent indtil Toldtidens Begyndelse, saaledes, at Trafiken igennem Broerne kunde foregaa jevnt og uhindret fra Broernes Aabningstid. Naar dernæst Løbene igennem Broerne bliver fri Nat som Dag, vil meget være vundet, saavel for Skibsfarten som for Passagen ad Broerne.

København, 8. Septbr. Med Højagtelse

(sign.) M. Suenson.

(Firma Suenson & Jespersen).

DEN STADIGE STIGNING I BYGNINGEN AF MOTORSKIBE

Medens Skibsbygningen hele Verden over i de senere Aar er gaaet tilbage, viser Bygningen af Motorskibe en uafbrudt Fremgang. I Øjeblikket andrager den under Bygning værende Motorskibstonnage omtrent halvt saa meget som Dampskibstonnagen. Den 1. Juli var der i hele Verden 154 Motorskibe med en samlet Tonnage af 810,655 Bruttotons under Bygning mod 577 Dampere med 1,785,480 Tons. Dette er en Sejrsang for Motoren, som ikke blot langt overtræffer Forventningerne fra for 10 Aar siden, men ogsaa de Forventninger, man nærede i Fjor.

Paa alle Omraader fortrænger Motorskibet Dampren, i Oceantrafiken som i Kystfarten. Ganske særlig betydningsfuld er Bygningen af de store Motor-Passagerskibe, som alle større Rederier nu lader foretage. Medens Bygningen af Motorskibe endnu for et Aar siden gik trevænt i Tyskland, indtager dette Land nu Pladsen som Nr. 2 i denne Henseende, medens England ligger forrest. I England bygges der for Tiden 52 Motorskibe paa ialt 354,970 Tons, i Tyskland 33 Motorskibe med ialt 191,674 Tons mod det sidste Sted 68 Dampere paa ialt 128,580 Tons. Gennemsnitsstørrelsen for Motorskibe er nu næsten 6,000 Tons, for Dampere kun 2,000 Tons, saaledes at snart næsten alle store Skibe forsynes med Motor.

Føringen gaaet over til de store Lande.

De smaa Skibsfartsnationer var Pionerer med Hensyn til Bygning af Motorskibe. Danmark og Sverige og senere tillige Norge og Holland havde under Krigen helt igennem Føringen; England fulgte efter overordentlig tøvende, og er først efter Krigen kommet ud over sin Vaklen, medens Tyskland iflg. *Das Schiff* allerede før Krigen temmelig hurtigt sluttede sig til de skandinaviske Lande og i stort Omfang foretog Forsøg med Motorer. Nu er de smaa Lande, der den Gang var de Førende, traadt i Baggrunden. I Danmark er der 15 Motorskibe med en Tonnage af 48,000 Tons under Bygning, i Sverige 14 med 56,000 og i Holland 10 med 38,000 Tons. I Sverige er man helt hørt op med at bygge Dampere, og i Danmark bygges der kun faa. Amerika bygger forholdsvis faa Motorskibe.

Der er allerede 3 Motorskibe paa over 20,000 Tons under Bygning og 2 paa mellem 15 og 20,000 Tons. Man ser altsaa, at Motoren i Verdensskibsfarten er i en eksempeløs Udvikling, der har fundet Sted, trods mange Vanskeligheder, som f. Eks. de høje Byggepriser for Motorskibe (20-30 pCt. over Prisen for Dampere) og Olieforsyningen. Den økonomiske Fordel er imidlertid paa Grund af det ringe Brændselsforbrug og Besparelserne paa Besætningskontoen saa betydelige, at de højere Byggeudgifter let mere end udlignes.

ANSÆTTELSE AF FREMMEDE SØFOLK PAA SHIPPING BOARDS SKIBE

United States Shipping Board har under 17. Juni d. A. udsendt følgende Cirkulære angaaende Ansættelse af fremmede Søfolk om Bord i Shipping Boards Skibe:

Bemandingen af Skibe tilhørende United States Shipping Board skal fremtidig baseres paa Undersaatsforholdet og sker i Overensstemmelse med den nedenfor angivne Rækkefølge:

Dæks- og Maskinafdeling.

- 1) Amerikanske Borgere.
- 2) Udlændinge, der har ansøgt om amerikansk Borgerret.
- 3) Udlændinge, der kan blive amerikanske Borgere.

Saafernt Udlændinge, der har ansøgt om amerikansk Indfødsret, undlader at skaffe sig fuld Borgerret, saasart de er berettigede dertil efter Loven, overflyttes de til tredje Kategori.

Det ønskes særligt at alle Underbefalingsmænd skal være amerikanske Borgere.

Stewards Afdeling.

Første Steward skal være amerikansk Borger, de andre Medlemmer af denne Afdeling skal vælges saaledes, at de opfylder de Krav, der maa stilles paa de forskellige Handelsruter, men hvor det kan lade sig gøre, ansættes amerikanske Borgere.

Ved dette Cirkulære ophæves alle tidligere givne Bestemmelser angaaende dette Spørgsmaal.

NYE HAVNEAFGIFTER I KALMAR

Indtil Udgangen af 1927 vil følgende Havneafgifter være at erlægge af Skibe, der anløber Kalmar Havn:

A. FOR SKIBE (BAADE OG PRAMME)

I. Almindelige Bestemmelser.

Havneafgift erlægges hver Gang baade ved Ankomst og Afgang.

Skibe paa 10 Tons netto og derover:

Naar de ankommer fra eller afgaar til en udenlandsk Havn pr. Ton 16 Øre.

Naar de ankommer fra eller afgaar til en indenlandsk Havn pr. Ton 12 Øre.

Skibe paa under 10 Tons netto:

Naar de ankommer fra eller afgaar til en udenlandsk Havn for hvert Skib 70 Øre.

Naar de ankommer fra eller afgaar til en indenlandsk Havn for hvert Skib 55 Øre.

II. Særlige Bestemmelser.

Bruttotallet af Tons beregnes ikke.

Skibe, som gaar i Rutefart mellem Kalmar og en anden Havn efter en paa Forhaand offentliggjort og Havneforvaltningen meddelt Plan, eller som i et saadant Skibs Sted indsættes i en saadan regelmæssig Fart, betaler kun 50 pCt. af de ovennævnte Afgifter.

Skibe, der mindst én Gang i Døgnet anløber Havnen, betaler kun Afgift en Gang ved Ankomsten og en Gang ved Afgangen hvert Døgn.

Skibe, der ligger i Havnen i mere end 60 Døgn, betaler for hver derefter paabegyndt Periode af 30 Døgn 33 pCt. af den Afgift, som i Almindelighed skal betales af Skibe, som ankommer til Havnen fra en indenlandsk Havn.

Skibe, som indgaar i Havnen for Reparation, hvorunder Lasten losses og atter indlades eller afgaar med et andet Skib, betaler halv Havneafgift, men hvis det drejer sig om mindre Reparationer og Lasten ikke losses, ligesom Liggetiden ikke overskrider 30 Døgn, er Skibet fritaget for Havneafgifter. Ligger Skibet i sidstnævnte Tilfælde mere end 30 Døgn i Havnen, betales halve Havneafgifter. Ligger Skibe, som indkommer for Reparation, mere end 60 Døgn i Havn, erlægges fulde Havneafgifter saavel ved Ankomsten som ved Afgangen, ligesom ogsaa Overliggedagsafgift. Skibe, som indkommer i Havnen for at drive Forretning og henligger der over 30 Døgn samt Skibe og Pramme, der benyttes til Magasin eller Oplagssted for Varer, betaler dobbelt saa meget som fastsat i denne Tarif, dog ikke under 5 Kr. pr. Maaned i Overliggedagsafgift foruden Afgift ved Afgangen.

For Havneafgifter er fritagne:

- 1) Fartøjer paa 3 Tons netto eller derunder.
- 2) Skibe, som tilhører Staten eller fremmede Nationers Orlogsflaade.
- 3) Følgende Skibe, naar de ikke benyttes til mod Betaling at medføre Passagerer eller Gods, nemlig:
 - a) Fartøjer, som tilhører en svensk eller udenlandsk privilegeret Sejlklub;

- b) Skibe, som ved deres Indretning og Udrustning er bestemte til Dykker- eller Bjergningsvirksomhed;
- c) Bugserbaade, naar de slæber andre Fartøjer ind i eller ud af Havnen eller umiddelbart før eller efter Udførelsen af et saadant Arbejde, samt
- d) Skibe paa Prøve- eller Besigtigelsestur.
- 4) Skibe, der som Følge af Storm, Havari eller iøvrigt paa Grund af anden Nødtilstand anløber Havnen, eller som efter at være løbet ud, som Følge af Modvind eller af anden lignende Grund, vender tilbage, inden den paatænkte Rejse er fuldført, under Forudsætning af, at Skibet ikke losses andre Varer end dem, det atter indtager, og iøvrigt ikke indtager andre Varer end Skibsfornödenheder til Skibets Behov, som Proviant og Kul, og ikke heller landsætter ellem modtager Passagerer.
- 5) Skibe, som enten anløber Havnen for at indtage Kul, proviantere eller klarere eller losses eller indtager Varer, der ialt ikke overstiger 50 kg. forsaa vidt Liggetiden ikke udgør mere end 8 Døgn.

Afgifter for Ballast.

For Ballast, som Føreren losses med egne Folk, og som ifølge den gældende Havneforordning tilfalder Havnen, betales ingen Afgift, og ikke heller for den Ballast, som Føreren selv anskaffer fra en særlig Leverandør.

Bortkaffes Ballast ved Havnekaptajns Foranstaltning, betales herfor 75 Øre pr. 1,000 kg.

For indtaget Ballast, tilvejebragt af Havnekaptajnen og af ham leveret paa Kajen ved Skibssiden, betales 2 Kr. pr. Ton Sand og 6.50 Kr. pr. Ton Sten.

Førere eller Ejere, som selv ønsker at disponere over losset Ballast, betaler herfor 1 Øre pr. 100 kg Sand og 2 Øre pr. 100 kg Sten.

Takst for Benyttelse af Havnelods.

For Skibe under	100 Registertons	2 Kr. pr. Gang.	3 Kr. pr. Gang.
— fra	100— 200	—	4 - —
— fra	201— 400	—	5 - —
— fra	401— 600	—	6 - —
— fra	601—1,000	—	10 - —
— fra	1,001—1,500	—	15 - —
— fra	1,501—2,000	—	20 - —
— fra	2,001—2,500	—	25 - —
— over	2,500	—	— - —

For Ventetid overstigende 1 Time eller Lodsning varende over tre Timer betales 2 Kr. for hver derefter paabegyndt Time.

For Rekvision af Lods, som gør sig rede til at gøre Tjeneste, men ikke benyttes, betales en Afgift af 10 pCt. af den respektive Havnelodsafgift, dog mindst 1 Kr.

Havnelodser skal være forsynede med et Sæt af de gældende Lodstakster.

Havnebestyrelsen er ikke ansvarlig for den Skade, som eventuelt forvoldes af en Havnelods ved Lodsning af et Skib.

FORHOLDENE I RUSSISKE HAVNE

Enhver paalidelig Underretning om Tilstandene i de russiske Havne er i Øjeblikket yderst velkommen for Ejere af Skibe, der sejler paa Østersøen eller Sortehavet.

Et russisk Blad bringer nu en Række Detailler angaaende følgende Havne: Batum, Berdiansk, Kertch, Kherson, Mariupol, Nikolaiev, Varvarovka, Novorosisk, Odessa, Rostov, Poti, Sevastopol, Taganrog, Theodosia og Leningrad (Petrograd).

I Batum er der nu Plads til 5 Tankskibe ad Gangen, og Vanddybden her varierer fra 26 til 28 Fod.

I den ydre Havn, hvor Dybden er 28-30 Fod, er der yderligere Plads til 20 Dampere. Indenfor Bølgebryderen ved Berdiansk er der en Minimumsdybde af 9' 6", medens Sejlløbet fra Yderreden til Havnen er 17' 3" dybt. Kertch-Løbet er udvidet til 300' Bredde og uddybet til 17', men fra 1. September til 31. Marts kan man kun regne med 13' Dybde over Barren. Regeringen har fuldført Bygningen af Shiroky Molen, der er 1,050' lang, 360' bred og har en Vanddybde af 20' paa en Strækning af 600'. Den gamle Genueser Mole er bleven ombygget, og en ny 900' lang Udvidelse, 126'

bred, er bleven bygget i østlig Retning, medens en anden Gren af Molen, 1,200' lang, er anlagt under en ret Vinkel med den førstnævnte.

I Kherson tillades det Dampere at laste indtil 21', men ved den længste af de to Lastepladser for udenlandske Skibe (1,050' lang) er der i Virkeligheden kun 20' Vand, ved den kortere 22'. Et nyt Basin med Plads til 18 Skibe er under Bygning i Kherson, og Staten skal have 10 svømmende Kornelevatorer i Brug i Havnen. I Mariupol, hvor Minimumsdybden er 24', er der Lodsvang og tvungen Bugserhjælp ved Ankomst og Afsejling. I Nikolaiev kan ifølge de officielle Oplysninger Skibe, der stikker 26', løbe ind, men efter hvad Bladet erfarer, kan Otchakov-Kanalen kun passeres af Skibe af dette dybtgaaende, naar Vind og Tidevand er favorabelt. Handelskajen, som Staten ejer, er 3,850' lang og har tre private Anlægspladser for Kvartsdampere. Længden af den Del af Havnen, der er reserveret for Skibe i Kystfart, er 2,800' med 11' Dybde indenfor og 18' udenfor. Desuden er der en Kaj med dybt Vand, 2,400' lang, og endvidere er et privat Selskab i Færd med at anlægge en tredje Kaj, 1,900' lang, der ventes at ville blive færdig næste Aar.

Dampere kan i Øjeblikket ikke anløbe Varvarovka ved Bugfloden, men i Novorossisk skal Forholdene være gode; der er 7 Moler, varierende i Længde fra 857'-1,099' og med en Vanddybde af fra 26'-32'. Des-

uden er der to Stenmoler henholdsvis 1,659' og 1,855' lange og med en Vanddybde af 24' og 20', samt en særlig Mole for Indtagning af Olielast; denne Mole er 970' lang og der er 28' Vand. I Odessa varierer Dybden fra 20' i Kystfarthavnen til 24' i Petroleumshavnen, 25' i Karantænehavnen og 30' i den nye Havn. Man overvejer i Øjeblikket Anlægget af en Kornhavn nord for det russiske Dampskibsselskabs Omraade og strækkende sig saa langt som til Bølgebrøderen, der beskytter Petroleumshavnen; Nedramning af Pæle, Opmudring og Opfyldning af Land til Kajer skal allerede være begyndt. I Poti er der en indre Havn, der skal være sikker i praktisk talt al Slags Vejr, og som skal kunne rumme 8-10 Dampere. I Rostov er Forholdene forskelligartede, idet Vanddybden over Barren varierer fra 7' 6"-12' efter Vindretningen. Sevastopol er nu udelukkende Krigshavn, og den Trafik, som tidligere søgte Havnen, er nu overført til Nikolaiev og Theodosia. I sidstnævnte Havn er der 11 Lastepladser med 24' Dybde og en med 26'. Genopbygningen af Havnen i Petrograd har staaet paa i to Aar, og Havnen skal nu være i nogenlunde god Orden. Af de to Indløb er det ene 11' og det andet 28' dybt. Der er i Havnen Kajer med en samlet Længde af 21,000', og der er tilstrækkelig Isbryderhjælp til at imødekomme alle Krav. To Elevatorer er i brugelig Stand, og en er under Genopbygning.

“DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

Bedringen i det oversøiske Fragtmarked, hvorom Bder blev berettet sidst, er vedvarende, og da store Salg til Europa er rapporteret, maa en forøget Efterspørgsel efter Tonnage og heraf følgende forbedrede Rater med Rimelighed kunne forventes.

TRÆLASTMARKEDET

Det for Størstedelen af de danske Redere saa betydningsfulde Trælastmarked fra Østersøen følger desværre endnu ikke den ovenfor angivne Retning. Efterspørgselen efter Tonnage er kun ringe og ganske ude af Stand til at kunne indvirke paa Raterne. Naar som helst en nogenlunde akceptabel Ladning udbydes, bliver den revet bort, inden der bliver Anledning til at forsøge en nævneværdig Forbedring af den fra Befragternes Side antydede Rate. Dette Forhold maa imidlertid af flere Aarsager inden længe forandres til Redernes Fordel. Det kan forventes, at en stor Del af de større Baade, som indtil fornylig har være beskæftiget i denne Fart, ikke vender tilbage i denne Sæson. Adskillige af disse er allerede sat ind i den før omtalte oversøiske Trafik ballastgaaende fra Lossehavnene, og flere vil utvivlsomt gøre hinc Følgeskab, efterhaanden som de bliver ledige. En anden og endnu vigtigere Aarsag er, at store Salg af Trælast for Afskibning i Aar er rapporteret, og i Særdeleshed kan en forøget Afskibning fra Sverige med Rimelighed imødeses. Naar hertil yderligere tages i Betragtning, at Raterne altid, naar det lakker mod Slutningen af Sæsonen, viser en mærkbar Stigning, hvilket for en stor Del skyldes det paa nævnte Tidspunkt forøgede Udbud af Ladninger for Regning af Befragtere, der hidtil har holdt igen med Befragtning i Haab om at kunne slutte endnu billigere, saa tror vi ikke at være for optimistiske, naar vi mener at kunne forudse den haardt tiltrængte Bedring. En medvirkende Aarsag hertil vil imidlertid være, at Rederne herefter kun slutter »fra Haanden i Munden«. Der risikeres næppe noget ved at løbe — i hvert Fald de mindre Baade — prompte.

Som allerede nævnt er de sørgelig smaa Rater uforandrede, og vi anfører derfor kun enkelte Eksempler: Wiborgs/London 550 Stds. 40/-, Råfsö/Grangemouth 500 Stds. 37/-, Veitsiluoto/Garston 800 Stds. 50/-, Nyt Scanfin, Modtagerne betaler Halvdelen af Losseomkostningerne, Veitsiluoto/Grimsby 47/6d., Kemi & Uleåborg/

Hull 525 Stds. 50/-, og de sidstnævnte to Slutninger paa Basis af Scanfin 1899 med de sædvanlige meningsløse »Humber og Grimsby clauses«. Himango & Yxpila/Calais 10/1,050 Favne Pulpwood 40/- i.p.f., Option Rouen 41/6d., Kotka & Fredrikshamn/Calais 875 Favne Props 40/- i.p.f. Som et lille Lyspunkt meddeles der om præsterede hurtige Ekspeditioner i London, og med sidste Aars triste Erfaringer i mente maa det oprigtigt haabes, at de paa dette Punkt øjeblikkelige gunstige Forhold maa vedvare. *Humberbefragterne gennemfører desværre stadig deres Befragtninger paa Scanfin 1899 med deres »additional clauses«.*

Fra Canada er der stadig god Efterspørgsel efter Tonnage af enhver Størrelse, og Raterne ligger fast omkring 67/6d.-70/-.

KUL, KOKS ETC.

Ligesom i sidste Uge er der kun sluttet faa større Baade, og 1/2,000 Tons Baade er de mest efterspurgte. Raterne er gennemgaaende de samme, men en Slutning, der maa bemærkes særlig, er: Tyne/Antwerpen 4,000 t. 2/9d. Af andre Slutninger kan nævnes: Forth/Bandholm 2200 t. 6/-, Forth/Kolding 1,200 t. 7/-, Blyth/Thisted 900 t. 8/6d., Humber/Randers 1,000 Furnace-coke 9/9d., Tyne/Drømmen 1,250 t. 8/-.

Fra London er der en Del Kokslaster til København eller Aarhus, og Raten ligger omkring 9½-10 Kroner for 15/2,000 Tons Dampere med 500 t. Losning.

MIDDELHAVET ETC.

Kulordrerne i denne Retning er stigende og Raterne ligeledes, dog særlig for de større Baades Vedkommende. Fra Tyne Distrikt noteres: Vest Italien 9/9/3d., Palermo 9/9d. for 4/5,000 Tons Skibe, 11/6d. 2,500 Tons Baade, Marseilles 10/3d. 3,000 Tons. Fra Vestkysten U.K. noteres: Palermo 11/3d. 11/6d. 2,000 Tons, Algiers 8/- 8/3d. 5,000 Tons, Bougie 10/d. 18/2,200 Tons. Det hjemgaaende Marked er stadig ikke megen Omtale værd. Der anvendes Baade for Salt til Vest Norge Sept./Okt./Nov. til Rater omkring 18/19 n. Kr. med det sædvanlige ringe Lossekvantum.

NORD-AMERIKA, GULFEN, CANADA

Efter London-Konferencens gunstige Afslutning meddeles der om store Salg af Hvede til Europa, og

saavel Hvede- som Majsmarkedet er fast. Der vil sikkert blive Brug for megen Tonnage i nær Fremtid. Montreal har taget en Mængde Baade, og der søges stadig flere til 3/6d. U.K.-Cont.; til Bordeaux/Hamburg range betales 15½ Cent for 6,500 Tons Damper, til Antwerpen/Rotterdam er betalt 15 Cents per 100 lbs. for 25,000 qtrs. og til Vestitalien 18½ Cents pr. 100 lbs. for 38,000 qtrs. begge 10/25 Septbr. Fra Nord Pacific er sluttet store Baade Sept./Novbr. til 30/- 31/3d. Bordeaux/Hamburg Range.

SYD-AMERIKA

Udgaende Kullaster er sparsomme, og der noteres sluttet 8/3d. for en 2,500 Tons Baad Pt. Talbot/Las Palmas, 1st Sept. Hjemgaende betales 24/- for 5/6,000 Tons Dampere San Lorenzo/U.K.-Cont. Bordeaux/

Hamburg range, og fra La Plata 22/9d. For Lastning Jan./Febr. — altsaa af den nye Høst — noteres 24/6d. 25/6d.

ØSTEN

Dette Marked viser fortsat Bedring, og Bombay/U.K.-Cont. er nu gjort til endog 26/6d. Sept., for 15/10 cancelling er betalt 25/6d., og en yderligere Bedring kan efter alt at dømme forventes. Australien følger med, og der er betalt 42/6d., hvilket er en mærkbar Bedring siden sidst.

TIME CHARTER

Efterspørgslen er ringe, og Rederne kan ikke for- tænkes i at renoncere paa at binde deres Baade for længere Tid til de i Øjeblikket opnaaede Rater.

AALBORG SKIBSVÆRFT PAANY I VANSKELIGHEDER

DET ØNSKER FRITAGELSE FOR LEJEAFGIFT TIL KOMMUNEN

I Aalborg Byraads sidste lukkede Møde forelaa et Andragende fra Aalborg Skibsværft om Fritagelse for Lejeafgift til Kommunen, der ejer hele Arealet, Tørdokken, Bolværk og Bedding. Lejen andrager 43,500 Kr. om Aaret plus 85 pCt. af Taksterne for Dokning.

Byraadet tog ikke Standpunkt til denne Anmodning fra Skibsværftet, men henviste Sagen til Havneudvalget.

Naar Værftet nu atter er kørt fast, skyldes det Mangel paa likvid Kapital. Landmandsbanken, der hidtil har financieret det, har stillet det bestemte Krav, at Ledelsen — for at faa yderligere Hjælp — fik Udgifterne sat ganske betydeligt ned. Og derfor er Bestyrelsen nu kommen til Kommunen for at slippe for

Leje og Afgift, mod at Kommunen bliver interesseret i Værftet og faar sin Del af et eventuelt Overskud.

I Betragtning af, at Værftet vist aldrig har givet noget reelt Overskud, er dette Forslag ikke blevet modtaget med Begejstring i Byraadet, og det kan betragtes som afgjort, at Værftet ikke faar saa store Lempelser, som det har bedt om. Der er nemlig inden for Byraadet — som ude mellem Byens Borgere — Folk, der har Forstaaelsen af, at Værftet ikke kan fortsætte paa samme Maade som hidtil. Tiden er nu, efter hvad *Aalborg Stiftst.* udtaler, inde til at gøre endeligt op med Skibsværftet — en Udskydelse kan blive skæbnsvanger.

FORBUD MOD SALG AF SPANSK TONNAGE TIL UDLANDET

Den spanske Regering har udstedt Forbud mod Salg af Skibe til Udlandet, efter Forlydende som Følge af, at et Rederi i Cadiz havde begyndt at skille sig af med sin Flaade, idet Rederiet, da Dekretet udstedtes, havde solgt 3 af sine Skibe til Italien.

Det paagældende Rederi, *Pinillos Izquierdo*, har drevet Virksomhed siden 1882, og ejede til for nogen Tid siden 6 Dampere, af hvilke en var paa noget over 8,000 Tons. Med disse Skibe drev Firmaet Ruteafart paa Vestindien og Sydamerika, og de af det fremsatte Grunde til Salget af Skibene, de lave Fragter og ringe Tilgang af Passagerer, synes meget rimelige, men den spanske Regering har aabenbart ikke taget Hensyn

hertil, for den synes Faren for Tabet af en oversøisk Dampskibslinje at have gjort Udslaget.

Den spanske Regering har ogsaa andre Grunde til at se med Bekymring paa Situationen. Man behøver blot at tænke paa det Dekret, ifølge hvilket Afgifter, der ogsaa afkræves udenlandske Skibe, skal overføres til et Fond, der skal komme spanske Redere til Gode som Erstatning for Skibe, de mistede under Krigen. Der synes dog ikke at være nogen umiddelbar Fare for den spanske Tonnage, der i Juni 1914 androg 880,000 brutto Tons, medens den i Juni i Aar androg 1,160,000 Tons.

SKIBSFARTEN PAA FORSKELLIGE DANSKE HAVNE I APRIL KVART. 1924

Efter Anmeldelserne om ankommende og afgaaende Skibe til og fra danske Havne udarbejder Det statistiske Departement ved hvert Kvartals Udgang foreløbige, summariske Oversigter over Skibsfarten paa Københavns Havn, herunder Frihavnen, og de Provinshavne, der normalt har den største ind- og udgaende Godsmængde. Efterfølgende Tabeller omhandler Skibsfarten paa København og 31 Provinshavne i Januar og April Kvartaler 1924. For Provinshavnene er kun anført Antal og Tonnage af indgaende Skibe, da det omtrent vil være de samme Skibe, der i Kvartalets Løb gaar ind og ud af Havnen. Derimod har man overall anført saavel den udlossede som den indtagne Ladning. — I Oversigten over Sejladsen paa Københavns Havn er anført saavel indgaende som udgaende Skibe.

Der er i Tabellerne foretaget en Udskillelse fra den øvrige Skibsfart af alle faste Dampskibsruiter mellem indenlandske Havne og af de vigtigste udenlandske Ruter paa Provinshavnene. For København omfatter de anførte Tal for Ruteafarten kun Dampskibsforbindelserne med Malmø og Landskrona, medens man helt har udeladt Færgen mellem Frihavnen og Malmø samt

alle Statsbanernes øvrige Færgeforbindelser paa Ind- og Udland.

Stærk Stigning i April Kvartal.

I April Kvartal er samtlige danske Havne blevet anløbet af ialt 23,600 Skibe paa 3.5 Mill. Reg. Tons netto. Der udlossedes 2,974,000 Tons Gods og indladedes 1,043,000 Tons. I det foregaaende Kvartal var der kun 7,600 Anløb paa 2.5 Mill. Reg. Tons, en udlosset Godsmængde paa 2,362,000 Tons og 573,000 Tons indladet Gods, men ved Sammenligningen maa det tages i Betragtning, at Ishindringerne var usædvanlig vedholdende i Januar Kvartal, saaledes at Sejlskibsfarten praktisk talt var indstillet fra Nytaar til sidst i Marts. I Forhold til April Kvartal i 1923 viser Skibsfarten i April Kvartal i Aar betydelig Fremgang, idet der i 1923 i alt indkom ca. 20,000 Skibe paa 2.9 Reg. Tons netto, som udlossede 2.2 Mill. Tons Gods og indladede 0.9 Mill. Tons.

Af følgende Oversigt fremgaar det, at Københavns Havn i April Kvartal blev anløbet af ca. 4,200 Skibe paa tilsammen ca. 1,180,000 Netto-Registertons, som udlossede 1,004,000 Tons Gods og indladede 326,000

REGLERNE FOR TØMMERLASTNING

HAVARIER SOM FØLGE AF FOR STORE DÆKSLASTER

Til Transporten af Finlands Produktion af Tømmer, Papir og Træmasse fra finske Havne kræves aarlig ca. 1,000 Skibe med en samlet Tonnage af mindst 1,500,000 brutto Registertons. Denne store Trafik nødvendiggør fra Myndighedernes Side en vis Kontrol med de Mængder af Dækslast, de paagældende Skibe indtager i finske Havne, navnlig da man har Erfaring for, at der er Tilbøjelighed til at indtage for stor Dækslast. Da man nu til Tømmer- og Papireksporten hovedsagelig anvender Jern- eller Staalskibe, medens man i tidligere Tider anvendte Sejlskibe af Træ i denne Fart, har der været saa meget mere Anledning til med Hensyn til Spørgsmaalet om Dækslast at tage Lovgivningen til Hjælp.

De Bestemmelser, som gælder angaaende Trælast, indeholdes i Forordningen af 18. Oktober 1920. Ifølge disse Bestemmelser skal Lasten være vel stuvet og støttet, og Dækslast maa i intet Tilfælde indtages i saa stort Kvantum, at Skibet faar Slagside. Bemærkelsesværdige er Bestemmelserne i §§ 12 og 13, hvori foreskrives, at i Tiden fra 16. Oktober til 31. Marts maa der ikke paa Dækket lastes andre tunge Trævarer end højst 5 Stk. Mastetræ eller Spir. Til tunge Trævarer henregnes Bjælker, Spær og Spir af Fyr eller Gran af mindst 6 Meters Længde, Telegrafstolper af Asp eller Birk og Tømmerstokke af mindst 2.5 Meters Længde, Eg, Mahogni, Teak og Bøg etc. i Stykker paa mer end $\frac{1}{2}$ Kubikmeter samt Papirmasse. Til lette Trævarer henregnes de øvrige Trævarer af mindre Dimensioner som Sveller, Props og Træmasse etc. I Tiden fra 1. April til 15. Oktober maa der ikke som Dækslast tages større Kvantum Papirmasse, end at de i Vægt svarer til Halvdelen af det tilladte Kvantum Trævarer. Naar lette Trævarer i Tiden fra 16. Oktober til 31. Marts indtages som Trælast, maa Dækslastens Højde ikke overstige $\frac{1}{4}$ af Fartøjets største Bredde og i intet Tilfælde 2.1 Meter.

Bestemmelserne suspenderede.

Disse Bestemmelser gælder imidlertid ikke mere. Regeringen har ved en Forordning af 15. September 1923 suspenderet dem indtil videre som Følge af de Forestillinger, der er rettet fra udenlandske Søfart- og Handelsorganisationers samt udenlandske Legationers Side mod de paagældende Bestemmelser, der ikke stemmer overens med tilsvarende Lovbestemmelser i andre Lande.

Da der ikke er fastsat andre Bestemmelser i Stedet, har Skibe, som laster Træ i finske Havne, fuld Frihed til baade Vinter og Sommer at indtage saa megen Dækslast de vil, baade af tunge og lette Trævarer samt Træmasse. De maa dog paase, at de ikke har Slagside, naar de forlader Havnen; dette er den eneste Bestemmelse med Hensyn til Trælast, som endnu gælder. Myndighederne er berettigede til at hindre Skibe med Slagside i at stikke til Søs. Om det skyldes Friheden med Hensyn til Indtagelsen af Trælast eller andre Aarsager kan man ikke sige, men Faktum er, at i Løbet af de sidste Par Uger har to Skibe i finske Havne taget saa stor Dækslast, at de har været nær ved at gaa under med Mand og Mus. Et tredje fik efter at

have forladt Havnen saa stærk Slagside, at det ikke lystrede Roret, men havarerede og maatte sættes paa Grund for ikke at synke.

Dækslasten forårsager Havarier.

De to førstnævnte Dampere var »Roald Jarl« af Trondhjem og den engelske Damper »Penteisi«. Den førstnævnte havde i Makslahti kompletteret sin Ladning af Træmasse med 340 Favne Props paa Dækket. Lasten paa Fordækket havde en Højde af 16'. Den 6. August Kl. 6 Morgen afsejlede Skibet; henad Aften friskede det op og Kl. 10 var det en regulær Storm, og Søen brød over Skibet. Damperen begyndte at krænge over til Bagbord, og Kl. 11⁴⁵ var Situationen saa kritisk, at alle Mand blev purret paa Dæk. Man ventede hvert Øjeblik, at Damperen, der laa omtrent kærtret, skulde gaa under, men Kl. 11⁵⁰ sprængtes Dækslastens Surringer, og en Del af Lasten gik over Bord. Damperen rettede sig, og Kursen sættes derefter mod Kotka for at faa et mindre Havari repareret og Dækslasten ordnet.

Damperen »Penteisi« havde indtaget saa megen Dækslast i Lappvik, at den fik stærk Slagside. Da Damperen laa med Rælingen under Vand og var ved at synke, kom heldigvis 3 Bjergningsdampere, som man havde tilkaldt traadløst, til Hjælp fra Reval og bjergede Fartøjet, som blev bugseret ind til Baltischport.

Den tredje Damper var Hollænderen »Kapelle«, som efter at have kompletteret Lasten i Kristinestad umiddelbart efter at være kommet ud i rum Sø fik svær Slagside.

Den finske Stat delvis ansvarlig.

Den finske Stat kan ikke anses for at være helt uden Skyld i disse tre Havarier, da den ved at suspendere Bestemmelserne for Dækslast har ophævet enhver Kontrol fra Myndighedernes Side med Hensyn til Lastningen i Havnene. Det er rigtigt, at Finland saa vidt muligt bør have samme Bestemmelser med Hensyn til Dækslast som andre Lande, men da der ikke eksisterer fælles Regler desangaaende, burde de gældende finske Bestemmelser ikke være suspenderet, uden at man samtidig indførte andre, f. Eks. overensstemmende med de svenske. Det bør iøvrigt bemærkes, at Vintersejlsads paa finske Havne er langt vanskeligere end paa andre Havne ved Østersøen, og at Finland derfor maaske burde have særlige Bestemmelser for Dækslast om Vinteren.

Hvad angaar Transport af Træmasse som Dækslast bør det indprentes i den almindelige Bevidsthed, at det er en meget risikabel Sag, og de svenske Myndigheder har da ogsaa udstedt særlige, indskrænkende Bestemmelser for Træmasse som Dækslast. Det ligger ganske vist i Rederiernes og Førernes Interesse, at Skibene faar saa stor Ladning, af hvad Slags nævnes kan, som muligt. Dette gælder navnlig i Tider som de nuværende, da Skibsfarten kæmper med store Vanskeligheder som Følge af Depression paa Fragtmarkedet. Men lige saa sikkert er det, at et Lands Skibsfart er bedst tjent med, at der vises den største Agtpaagivenhed med Hensyn til Lastens Beskaffenhed og Samvitighedsfuldhed angaaende det indtagne Kvantum.

HAR SVERIGES SKIBSFART BETALT SIG BEDRE END NORGES I 1923?

Den af det svenske Kommerskollegium for kort Tid siden offentliggjorte Statistik over den svenske Handelsflaades Bruttoindtægter i 1923, hvorom *Dansk Søfarts Tidende* gav Meddelelse i sit Nr. 35 af 29. August, viste, at Resultatet af Handelsflaadens Virksomhed i Fjor maa betegnes som meget godt.

Norges Statistiske Bureau har offentliggjort en tilsvarende Beretning for Norges Vedkommende, der

viser, at Virksomheden dér har været mindre fordelagtig. Norges Rederforbund har haft sin Opmærksomhed henvendt paa Sagen og har anmodet Norges Statistiske Bureau og Sveriges Rederforening om en Udtalelse desangaaende. Rederiforeningen har derefter henvendt sig til Kommerskollegiet, der nu har svaret med en Redegørelse for Sagens Sammenhæng, hvoraf Tidsskriftet *Svensk Flagg* meddeler følgende:

Norges Rederforbund havde sammenlignet de norske og de svenske Tal for Handelsflaadens Bruttoindtægt i 1923 og fundet, at de var omtrent ens, hvilket unægteligt er ejendommeligt, da den norske Handelsflaade er mere end dobbelt saa stor som den svenske.

Tallene kan ikke sammenlignes.

Med Hensyn hertil udtaler Kommerskollegiet, at de omhandlede Tal ikke kan sammenlignes. Den norske Handelsflaadens Bruttoindtægt i 1923, 480,798,000 norske Kroner, gælder kun i Udenrigsfarten indtjente Bruttofragter og Tidsbefragtningsafgifter, medens de svenske Tal for samme Aar, 245.6 Mill. svenske Kroner, ogsaa gælder Bruttofragter og Tidsbefragtningsafgifter indtjente i den indenrigske Fart. Det svenske Tal for Udenrigsfarten alene er 202,697,000 svenske Kroner. Det er altsaa dette Tal, der skal sammenlignes med de 480,798,000 norske Kroner eller omregnet efter Aarets Middelkurs for norske Kroner, 62.95 sv. Kr., 302,662,000 svenske Kroner. Den norske Handelsflaadens Bruttoindtægt af Udenrigsfarten skulde altsaa i 1923 have været henved 50 pCt. større end den svenske Flaades.

Disse Tal giver unægtelig et andet Syn paa Sagen, men den svenske Bruttoindtægt synes dog at være ret høj sammenlignet med den norske i Betragtning af, at den norske Handelsflaade er mere end dobbelt saa stor som den svenske. Sagen er ogsaa, at selv disse Tal ikke helt kan sammenlignes, idet de nemlig ogsaa omfatter Tidsbefragtningsafgifter, der som bekendt ikke er egentlige Bruttofragter, da nogle Omkostninger, som Kul og Havneafgifter betales af Befragterne, og medens Tidsbefragtningsafgifterne af de norske Bruttoindtægter udgør 29.3 pCt. i 1923, andrager de kun 1.8 pCt. af den svenske Bruttoindtægt.

Dette er dog ikke et Forhold, der specielt karakteriserer Aaret 1923, idet det samme har været Tilfældet i mange Aar. Til Belysning heraf anføres følgende Tal for Aarene 1913-1923:

Bruttofragter og Tidsbefragtningsafgifter i Udenrigsfart.

Den svenske Handelsflaade.

Aar	Bruttofragter		Tidsbefragtningsafgifter	
	1,000 sv. Kr.	pCt.	1,000 sv. Kr.	pCt.
1913	126,235	91.0	12,506	9.0
1914	119,864	95.8	5,197	4.2
1915	242,187	94.1	15,151	5.9
1916	415,991	94.8	22,679	5.2
1917	287,467	94.7	15,974	5.3
1918	457,236	82.9	94,213	17.1
1919	483,002	84.8	86,577	15.2
1920	500,985	96.1	20,161	3.9
1921	199,830	97.6	4,955	2.4
1922	185,499	98.6	2,723	1.4
1922*	182,418	98.5	2,723	1.5
1923*	199,105	98.2	3,592	1.8

* Af Statens Dampfærger indtjente Beløb ikke medregnede.

Den norske Handelsflaade.

Aar	Bruttofragter		Tidsbefragtningsafgifter	
	1,000 n. Kr.	pCt.	1,000 n. Kr.	pCt.
1913	125,662	57.5	92,957	42.5
1914	136,485	64.5	74,993	35.5
1915	359,857	75.8	114,668	24.2
1916	761,813	71.7	300,849	28.3
1917	580,376	52.4	526,801	47.6
1918	305,723	33.8	599,252	66.2
1919	446,056	43.2	586,472	56.8
1920	619,082	48.4	660,884	51.6
1921	366,190	67.3	178,024	32.7
1922	349,047	75.5	113,561	24.5
1923	365,695	76.1	115,103	23.9

Det fremgaar af ovenstaaende Tal, at medens Tidsbefragtningsafgifterne for den svenske Handelsflaade, naar undtages Aarene 1918 og 1919, ikke har andraget mere end 9 pCt. af hele Bruttoindtægten, har den for den norske Handelsflaade siden 1913 ikke nogensinde været under 24 pCt., og androg det sidstnævnte Aar 42.7 pCt. Under de ekceptionelle Forhold i 1918 steg Tidsbefragtingernes Andel for Sveriges Vedkommende til 17.0 pCt., men udgjorde samtidig for Norge ikke mindre end 66.2 pCt.

Hovedgrunden den stigende Import til Sverige.

Med Hensyn til Udviklingen 1922-1923 finder Norges Rederforbund det ejendommeligt, at det af den svenske Handelsflaade i Udenrigsfart indtjente Fragtbeløb er omtrent 9 pCt. større i 1923 end i 1922, da den norske Flaades tilsvarende Indtægt kun er steget med ca. 5 pSt. Dette mener Forbundet er saa meget mere mærkværdigt, som Sterling og Dollars, i hvilke Møntsorter Fragterne hovedsagelig betales, noteret i norske Kroner, er steget med ca. 10 pCt. i 1922-23, medens de er faldet i Forhold til svenske Kroner.

Heroverfor minder Kommerskollegiet først om, at Dollarkursen i 1923 i Sverige ganske vist laa gennemsnitlig 1.6 pCt. lavere end i 1922, men at Kursen for Sterling, som med Hensyn til Befragtinger betyder mere, laa 1.8 pCt. højere i 1923 end i 1922.

Den mest betydende Grund til Stigningen i den svenske Handelsflaadens Bruttoindtægter finder Kommerskollegiet dog er, at den svenske Handelsflaade har været beskæftiget i højere Grad som Følge af en stigende Import til Sverige. Sammenlignet med 1913 androg de indførte Mængder af Varer saaledes i 1923 117.5 pCt. mod 91.2 pCt. i 1922. Overfor en Nedgang paa ca. 2 pCt. af Norges ind- og udgaaede Tonnage staar for Sveriges Vedkommende en Stigning paa mindst 20 pCt.

Hertil kommer yderligere, at medens den norske Handelsflaade iflg. Norsk Veritas' Opgørelse i 1922-1923 formindskedes med 40,961 Tons, forøgedes den svenske Tonnage med 55,975 Tons.

Forholdet har saaledes ved Kommerskollegiets Redegørelse faaet sin ganske naturlige Forklaring.

DE DANSKE JERNSKIBSVÆRFTER I 1923

Statistisk Departement har udarbejdet en Statistik over Produktionen i Danmark i 1923, hvoraf nedenstaaende gengives de Jernskibsværfterne vedrørende Data:

Antal Værfter	13*
Antal Arbejdere	
Voksne Arbejdere	5,690
Lærlinge og Dreng	1,116
Ialt	6,806

* Heraf beskæftigede sig 2 kun med Reparationsarbejde.

Produktion:	Antal	Drægtighed		Byggesum Kr.
		Reg. T. netto	Reg. T. brutto	
Dampskibe	14	11,861	20,570	16,084,000
Dieselmotorskibe	4	10,211	16,721	9,449,000
Motorskonnert	1	504	666	325,000
Motorfærge	4	1,210	3,026	6,906,000
Motorslæbebaade	3	—	93	86,000
Andre Fartøjer	2	613	1,564	3,285,000
Tilsammen	—	24,399	42,640	36,135,000
Værdi af Skibsreparationsarbejde				20,121,000
Værdi af andet Arbejde (Maskinfabrikation m. m.)				12,704,000
Raastoffer anvendt i Støberierne:				
Raajern				5,579
Jern- og Staalaffald				13,356
Andet raat Metal				195
Forbrug i Støberierne af Cinders				4,090
Forbrug i Støberierne af Brændselolie				1,672

ALFRED CHRISTENSEN

Tlgr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 24 Telf. 221-1735-5390

*Dampskibsreder
Dampskibs- og Havariagent
Befragtningsforretning*

EJENDOM MED SKIBSHANDEL,
gammel Forretning, beliggende paa bedste Plads ved
Horsens Havn, er grundet paa Bortrejse til Salg til
Ejendomsskyld-Vurderingen, Kr. 38,000. Lejeindtægt
Kr. 3,200. Udbetaling Kr. 8,000. Nærmere Oplysning hos
Enkefru *Peschardt,*
Gersdorfsgade 24,
Horsens.
Telefon 65.

SKIBS- PROVIANTERINGS- HANDLERE

København:

J. Andersen & Co., Toldbodvej 7.
Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24.

Esbjerg:

H. P. Nielsen, Strandbygade 18.
Th. Thygesen Kirkegade 7.

Frederikshavn:

P. Saxbergs Efft., N. Mogensen.

Helsingør:

K. F. Marstrands Efft.

Randers:

A. L. Nielsen, ogsaa aut. Forhyringskontor.

Tilkendt Bjergeløn.

Den 17. November i Fjor kom Fuldrigger »Svalen« til-
hørende A/S Norsk Rutefart, Kristianssand, 3,250 Tons, op
under Kysten øst for Kristianssand. Det var en Paalandsstorm,
og Skibet var ballastet paa Rejse fra Swansea til Kristians-
sand. Dets Stilling var meget kritisk. Styrmand Sverre Sivert-
sen, som var ude i en lille Motorbaad, saa, at Skibets Stilling
var farlig, gik ud og kom om Bord. Han lodsede saa »Svalen«

ind til Ankerplads. Sivertsen fik herfor tilbudt 100 Kroner,
men han fandt at der forelaa Bjergning og anlagde Sag mod
Rederiet. Ved Dom af 26. August er der ifølge *N. H. & S. T.*
tilkendt ham 5,000 Kroner med 6 pCt. Rente fra 24. November
1923 samt 400 Kroner i Sagsomkostninger. Retten ansaa Skibet
for at have været i overhængende Fare, og det vilde efter al
Sandsynlighed være gaaet til Grunde uden Sivertsens Hjælp,
og desuden udsatte Sivertsen sig for aabenbar Livsfare.

POSITIONSLISTE PR. 8. SEPTEMBER 1924

MEDDELT AF «DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING»

A

s.s. *A. P. Bernstorff,* Nielsen, i Esbjerg-Parkston Ruten.
s.s. *Aalborg,* Egeholm, ank. Swansea 28.8.
s.s. *Aalborghus,* Eriksen, i København-Aalborg Ruten.
s.s. *Aarhus,* Jørgensen, i København-Aarhus Ruten.
m.s. *Afrika,* Schmidt, ank. Göteborg 5.9.
s.s. *Aggersund,* Petersen, ank. Calais 3.9.
s.s. *Agnete Mærsk,* Rasmussen, ank. Korsør 1.9.
s.s. *Aladdin,* Nielsen, ank. Kallundborg 5.9.
s.s. *Alexandra,* Holst, afg. Swansea 3.9. til Alexandria.
s.s. *Alf,* Thorkildsen, ank. Jacobstad 7.9.
s.s. *Alfa* afg. Hangø 8.9. til Helsingfors.
s.s. *Alfred Hage,* Bjørn Andersen, ank. Antwerp 30.8.
s.s. *Algarve,* Sundvig, afg. Denia 6.9. til Almeria.
s.s. *Allsund,* Nielsen, afg. Gefle 5.9. til Sandvik.
s.s. *Amalienborg,* Hansen, ank. Rørdal 3.9.
s.s. *Angelica Mærsk,* Rask, afg. Sharpness 4.9. til London.
s.s. *Anine,* Risøe, ank. Methil 6.9.
m.s. *Annam,* Rasmussen, afg. Banjoewangi 25.8. til Alexandria
via Suez Kanal.
s.s. *Anneberg,* Korff, ank. Calais 2.9.
s.s. *Arabien,* Harder, ank. Nauru 30.8.
s.s. *Argentina,* Wenck, afg. Buenos Aires 6.9. til Rosario.
m.s. *Arizona,* Sonne, ank. København 4.9.
s.s. *Arkansas,* Snedker, afg. Las Palmas 4.9. til Gulfen.
s.s. *Arnold Mærsk,* Nielsen, ank. Jacobsnes 4.8.
m.s. *Asia,* Dahl, pass. Woosung 5.9. p. R. t. Hankow.
s.s. *Astrid,* Bjark, ank. Blyth 5.9.
s.s. *Atlanterhavet* ank. Buenos Aires 28.8.
s.s. *Atlantic,* Lund, pass. Adén 4.9. p. R. t. Aarhus.
m.s. *Australien,* Møller, afg. Yokohama 7.9. til Tsingtau.
m.s. *Avance,* Andrup, ank. Piteå 30.8.
m.s. *Avant,* Sørensen, i Time Charter paa Canada.
s.s. *Axel,* Maglebye, ank. Middelfart 7.9.

B

s.s. *Baldur,* Falk, i Københavns-Bogense-Vejle Ruten.
s.s. *Beira,* Kjær, ank. Esbjerg 4.9.
s.s. *Belgien,* Hansen, afg. Methil 6.9.
s.s. *Bellona,* Thrane, ank. Leith 7.9.
s.s. *Benedikt,* Madsen, i København.-Haderslev-Aabenraa-
Sønderborg Ruten.
s.s. *Bergenhus,* Andresen, ank. København 6.9.
s.s. *Berlin,* Vinding, afg. København 6.9. til Uleåborg.
s.s. *Bertha,* Hans Lassen, ank. Lindholm Pier 5.9.
s.s. *Betty Mærsk,* Thun, afg. Dieppe 27.8. til Philadelphia.
s.s. *Birgit,* Clausen, ank. Cardiff 27.8.
s.s. *Birte,* Christensen, ank. Terneuzen 28.8.
s.s. *Bjarke,* Poulsen, ank. Kotka 4.9.
s.s. *Bodil* ank. Rotterdam 8.9.
s.s. *Bogø,* Rasmussen, afg. Garston 2.9. til København.
s.s. *Bolivia,* Beldring, afg. Soerabaya 31.8. til Japan.
s.s. *Bornholm,* Hansen, afg. Quebec 3.9.
s.s. *Bothal,* Hansen, ank. Aarhus 8.9.
s.s. *Botnia,* Lydersen, afg. København 7.9. til Island via Leith.
s.s. *Bottenhavet,* Vaaben-Hansen, ank. København 8.9.
s.s. *Brattingsborg,* Christensen, afg. St. Thomas 30.8.
s.s. *Bretagne,* Hartmann, ank. København 19.8.

s.s. *Brelland,* Hansen, ank. Blyth 7.8.

s.s. *Britta* ank. Immingham 6.9.
s.s. *Brynhild,* Huus, ank. Hallstavik 7.9.
s.s. *Bryssel,* Jensen, ank. Grimsby 8.9.
s.s. *Børglum,* Møllerup, ank. Reval 6.9.

C

s.s. *C. P. A. Koch,* Roholm, i København-Aalborg Ruten.
m.s. *California,* Pedersen, pass. Madeira 3.9. p. R. t. Bahia
Blanca.
s.s. *Carmen* ank. Sundsvall 2.9.
s.s. *Charkow,* Petersen, ank. Trångsund 3.9.
m.s. *Chastine Mærsk,* Lundgreen, ank. Trinidad 1.9.
m.s. *Chile,* Hansen, ank. Antwerp 4.9.
s.s. *Chr. I. Kampmann* afg. Yxpila 5.9.
s.s. *Christiansborg,* Lund, ank. New York 22.8.
s.s. *Cimbria,* Svan, i København-Randers Ruten.
s.s. *Cito,* Jensen, ank. Dunston 6.9.
s.s. *Clara,* Jacobsen, ank. Fredericia 6.9.
s.s. *Copenhagen,* Schrøder, ank. Hull 28.8.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Poulsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
s.s. *Dagmar* (J. Lauritzen) ank. Hernösand 4.9.
s.s. *Danebrog,* Andresen, ank. Terneuzen 5.9.
s.s. *Danefelt,* Lerche-Jørgensen, ank. Methil 8.9.
s.s. *Danefærd,* Grøndal, afg. København 30.8. til Grønland.
s.s. *Daneholm,* Petersen, ank. Kemi 7.9.
m.s. *Danekonge,* Petersen, ank. København 19.8.
s.s. *Danelag,* Stage, pass. Methil 29.7. p. R. t. Grønland.
s.s. *Danemark,* Hausgaard, ank. Riga 8.9.
s.s. *Danery,* Voss, ank. København 28.8.
s.s. *Danevirke,* Jørgensen, ank. Rotterdam 7.9.
s.s. *Dania,* Bencke, afg. Boston 4.9. til Philadelphia & Balti-
more.
s.s. *Dansborg,* Mathiasen, ank. New Orleans 28.8.
s.s. *Delaware,* Heiede, ank. Port Talbot 3.9.
s.s. *Diana,* Tramp, ank. København 4.9.
s.s. *Dorrit* afg. Kramfors 8.9. til Esvik.
s.s. *Douro* Jørgensen, i Dok i København siden 26.8.
s.s. *Dronning Maud,* Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
m.s. *Droqden,* Hansen, afg. Sundsvall 6.9. til Londonderry.
s.s. *Dublin,* Krogh, ank. Caibarian 31.8.

E

s.s. *E. M. Dalgas* ank. København 7.9.
s.s. *Ebba* afg. Almeria 6.9. til London.
s.s. *Ebro,* Rosenhøj, afg. London 5.9. til København.
s.s. *Egholm* i Dok i Frederikshavn siden 1.9.
s.s. *Eleonora Mærsk,* Mortensen, ank. Lübeck 2.9.
s.s. *Elie,* Duhn, ank. Gent 29.8.
s.s. *Elisabeth,* H. M. Petersen, ank. Luleå 7.9.
s.s. *Ella,* Hjorth, i Hamborg-Aalborg Ruten.
s.s. *Ellen,* P. Fischer, ank. Brahestad 8.9.
s.s. *Ellensborg,* Andersen, ank. London 3.9.
s.s. *Elsborg,* Palm, afg. Jacobstad 4.9.
s.s. *Emilie Mærsk,* Andersen, ank. Nordenham 6.9.
s.s. *Emma Mærsk,* Mærsk-Møller, afg. Delagoa Bay 18.8. til
Hongkong.

s.s. *England*, Petersen, ank. København 4.9.
 s.s. *Erik*, Christensen, ank. Aarhus 6.9.
 s.s. *Erlé*, Arentz, afg. Penang 6.9. til Colombo.
 s.s. *Erik Boye* ank. Calais 7.9.
 s.s. *Esbarn Snare*, Dreyer, ank. Aalborg 6.9.
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Hamborg-Aarhus Ruten.
 s.s. *Ester* afg. Thames 6.9.
 s.s. *Esther Maria*, Bang, ank. København 8.9.
 s.s. *Estland*, Sørensen, ank. Dunston 7.9.
 s.s. *Estonia*, Christensen, ank. New York 2.9.
 s.s. *Expres*, Hansen, i København-Samsø-Odense Ruten.

F

s.s. *Falken*, Pedersen, i Dok i Helsingør siden 1.9.
 m.s. *Falstria*, Sørensen, afg. Antwerp 7.9. til Colombo via Suez Kanal.
 s.s. *Fanø*, Michelsen, ank. West Hartlepool 8.8.
 s.s. *Ficaria*, Rindby, ank. Parkeston 7.9.
 s.s. *Fiona*, Petersen, i København-Nakskov-København-Mariagerfjord Ruterne.
 m.s. *Fionia*, Skjoldam, afg. Penang 7.9. til Delawan Deli.
 s.s. *Flora*, Andresen, afg. Parkeston 7.9. til Esbjerg.
 s.s. *Florida*, Holm, afg. Rio de Janeiro 6.9. til Skandinavien via Bahia & Madeira.
 s.s. *Flynderborg*, Lund, ank. Himango 1.9.
 s.s. *Fredensborg*, Nielsen, afg. New Orleans 4.9.
 s.s. *Fredensbro*, Olsen, ank. Oxelø Sund 4.9.
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, ank. København 25.8.
 s.s. *Frederiksborg*, Larsen, afg. Paramaribo 30.8.
 s.s. *Frejr*, Jensen, oplagt i Esbjerg siden 1.7.
 s.s. *Frieda*, Vestergaard, ank. London 6.9.
 s.s. *Frigga*, Andersen, ank. Frederikshavn 8.9. for Reparation.
 s.s. *Frode*, Ankersen, ank. Montreal 5.9.
 s.s. *Fylla*, P. Callesen, ank. Goolé 6.9.
 s.s. *Föina* ank. Antwerpen 30.8.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, afg. Danzig 6.9. til Riga & Reval.
 s.s. *Gautatyr*, Nielsen, ank. Ivigtut 21.8.
 s.s. *Gerda* ank. San Carlos 4.9.
 s.s. *Gorm*, Christensen, ank. København 3.9.
 s.s. *Grønland*, Kruse, ank. København 6.9.
 s.s. *Grønsund*, Nielsen, ank. Ghent 7.9.
 s.s. *Gudrun Mærsk*, Nielsen, afg. Tocopilla 5.8. til Cape Town.
 s.s. *Gunver* pass. Gibraltar 6.9. p. R. t. Wasa.

H

s.s. *H. Pontoppidan* ank. Grangemouth 2.9.
 s.s. *Hadsund*, Hansen, afg. Kramfors 6.9. til Londen.
 s.s. *Halfdan*, Ørbech, afg. Reval 6.9. til København.
 s.s. *Halland*, Christiansen, afg. Gefle 6.9.
 s.s. *Hammerhus*, Hveissel, pass. Olinda 25.8.
 s.s. *Hans Broge*, Christensen, ank. Svartvik 30.8.
 s.s. *Hans Mærsk*, Slavensky, afg. Manchester 29.8. til Cuba.
 s.s. *Hans Tavsén*, Th. Hansen, ank. Newcastle 7.9.
 s.s. *Harald*, Christensen, ank. København 7.9.
 s.s. *Harriet* afg. Cadiz 6.9. til Abo.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen ank. Newcastle 7.9.
 s.s. *Hekla*, Bosch Kronika, afg. København 6.9. til Finland.
 s.s. *Helene* afg. Preston 29.8. til Liverpool.
 s.s. *Helga* afg. Stugsund 30.8. til Sevilla.
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, afg. Christiania 30.8.
 s.s. *Hengest*, Brocks, afg. Libau 6.9. til København.
 s.s. *Henry Tegner*, Nielsen, ank. Immingham 6.9.
 s.s. *Hermod*, Clausen, afg. København 7.9.
 s.s. *Hertha Mærsk*, Møller, afg. Riga 5.9. til Wales.
 s.s. *Hindsholm*, Møller, ank. Riga 5.9.
 s.s. *Hjelm*, Falk, oplagt i København.
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Swansea 3.9. til København.
 s.s. *Holland*, Jørgensen, afg. Trångsund 2.9.
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, ank. København 8.9.
 s.s. *Hugo*, Thorkekin, afg. St. Nazaire 4.9. til Wiborg.
 s.s. *Hulda Mærsk*, Schou, afg. Thamshavn 2.9. til Kastrup.

I

s.s. *I. D. S. Adolph* ank. Yxpila 4.9.
 m.s. *Indien*, Jacobsen, afg. Vancouver 16.8. til Yokohama.
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Archangel 27.8.
 s.s. *Inge Mærsk*, Hansen, afg. Archangel 30.8. til Hull.
 s.s. *Inger* afg. Grimsby 8.9. til Kallundborg.
 s.s. *Irene Maria*, Clausen, ank. Sunderland 8.9.
 s.s. *Island*, Frandsen, afg. Reykjavik 6.9. via Thorshavn & Leith til København.
 s.s. *Ivar*, Nielsen, ank. Galveston 7.9.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Schiønning, afg. London 6.9. til Nakskov & Østersøen.
 s.s. *J. C. la Cour*, Jørgensen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jakob Mærsk*, Hansen, afg. Gefle 4.9. til Baltimore.
 s.s. *Jan*, Kurtzhals, afg. Uleåborg 5.9. til Terneuzen.
 m.s. *Java*, Knudsen, afg. Colombo 3.9. til Port Swettenham.
 s.s. *Jelling*, Andersen, ank. New York 4.9.
 s.s. *Jenny* ank. Holmsund 7.9.
 s.s. *Jessie Mærsk*, Høgstædt, afg. Manchester 30.8. til Kirkenes.
 s.s. *Johanne* ank. Memel 7.9.
 s.s. *Jolantha*, Strufve, i København-Christiania Ruten.
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, ank. Barry Dock 4.9.
 s.s. *Josey*, Nielsen, afg. Miami Beach 3.9. til Tampico.

s.s. *Jungshoved*, Horn, ank. Santos 2.9.
 m.s. *Jutlandia*, Kolls, ank. Middlesbrough 8.9.
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, ank. Jacobstad 7.9.

K

s.s. *Kai*, Friis, pass. Holtenau 6.9. p. R. t. Wiborg.
 s.s. *Karen*, Brinck, ank. Trångsund 7.9.
 s.s. *Karla* afg. Casablanca 6.9. til Barcelona.
 s.s. *Kasan*, Sørensen, ank. Esbjerg 5.9.
 s.s. *Katholm*, Petersen, i Dok i Frederikshavn siden 28.8.
 s.s. *Kejserinde Dagmar*, Uldall, ank. Havre 5.9.
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, i Dok i Aberdeen fra 18.8.
 s.s. *Kina*, Nielsen, afg. Norfolk 30.8. til Dakar.
 s.s. *Kirsten Mærsk*, Bærentzen, afg. Göteborg 23.8. til Baltimore.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen i København-Aarhus Ruten.
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, ank. Immingham 6.9.
 s.s. *Knud*, Clemmensen, ank. Lapauoto 4.9.
 s.s. *Koldinghus*, Madsen, i København-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruterne.
 s.s. *Kong Haakon*, Possont, i København-Christiania Ruten.
 s.s. *Kronborg*, Hillebranth Lund, pass. Gibraltar 5.9.
 s.s. *Kronprins Frederik*, Hejlsø, ank. Nykøbing F. 9.9.
 s.s. *Kurland*, Berndsen, afg. Leningrad 6.9.
 m.s. *København*, Mortensen, pass. Skagen 22.7. til Durban.

L

s.s. *Lars Kruse* ank. Kastrup 8.9.
 s.s. *Laura Mærsk*, Løber, ank. Methil 2.9.
 m.s. *Leise Mærsk*, Houmann, afg. Buenos Aires 12.8. til San Francisco.
 s.s. *Lexa Mærsk*, Bærentzen, ank. København 4.9.
 s.s. *Lifland*, Haure-Petersen, ank. Barrow 12.8.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, ank. London 1.9.
 s.s. *Limfjorden*, Lund, i Ruteafart Kbhvn.-Limfjordstationerne.
 s.s. *Lithuania*, Jørgensen, ank. Danzig 1.9.
 s.s. *London*, Caspersen, ank. Boness 4.9.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. København 3.9. til Newport.
 m.s. *Lynetten*, Jensen, ank. Rødbyhavn 5.9.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i København-Frederikshavn-Kristiania Ruten.
 s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. København 6.9. til Antwerpen.
 s.s. *Maine*, Andersen, ank. Randers 7.9.
 s.s. *Maj*, V. Holm Nielsen, ank. Aalborg 7.9.
 s.s. *Maja*, Christensen, oplagt i København siden 21.7.
 m.s. *Malaya*, Kruse, ank. Valencia 7.9.
 s.s. *Margrethe*, Mathiasen, ank. Bordeaux 30.8.
 s.s. *Marie* afg. Almeria 1.9. til Liverpool.
 s.s. *Marie Mærsk*, Kristensen, afg. Trinidad 4.9. til Alexandria.
 s.s. *Margit*, Jensen, pass. Holtenau 8.9. p. R. t. Sandvik.
 s.s. *Martin Carl*, Olsen, ank. London 8.9.
 s.s. *Martin Goldschmidt*, Lauritzen, ank. Methil 6.9.
 s.s. *Mary*, Stabell, ank. Kotka 31.8.
 s.s. *Maryland*, Pape, ank. Galveston 24.8.
 m.s. *Mexico*, Svarrer, afg. Houston 19.8. til Göteborg.
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, ank. Rotterdam 8.8.
 s.s. *Minsk*, Egense, afg. Antwerpen 2.9. til Middelhavet.
 s.s. *Moskov*, Jørgensen, afg. Danzig 3.9. til London.
 s.s. *Møen*, Olsen, i København-Stege og København-Nykøbing F. Ruterne.

N

s.s. *N. F. Høffding* ank. Methil 6.9.
 s.s. *Nancy* ank. Hernösand 7.9.
 s.s. *Natal*, Røder, pass. Cabo Carvoeiro 6.9. p. R. t. Liverpool.
 s.s. *Nautik* afg. Luleå 3.9. til Barcelona.
 s.s. *Neptun* afg. Kotka 26.8. til Algier.
 s.s. *Nerma* pass. Brunsbüttel 8.9. p. R. t. Rouen.
 s.s. *Nevada*, Fischer, ank. St. Vincent 2.9.
 s.s. *Nidaros*, Thomsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, ank. København 4.9.
 s.s. *Niobe* ank. Raumo 7.9.
 s.s. *Nordland*, Clausen, ank. København 6.9.
 s.s. *Nordsøen* ank. Barcelona 5.9.
 s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, afg. Onega 2.9.

O

s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-Kbhvn.-Göteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, Danholt, afg. Marseilles 5.9. til Huelva.
 s.s. *Oluf Bager*, Tvergaard, i Frederikshavn-Göteborg Ruten.
 s.s. *Oluf Mærsk*, Hansen, afg. Belfast 30.8. til Cuba.
 m.s. *Oregon*, Mühlendorff, afg. Cardiff 22.8. til Bahia Blanca.
 s.s. *Orion*, Berndsen, ank. West Hartlepool 30.8.
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, ank. Kristiania 8.9.

P

s.s. *P. Madsen* ank. Yxpila 1.9.
 s.s. *P. N. Damm* ank. Rahja 6.9.
 s.s. *Pacific*, Mathiessen, afg. Colombo 3.9.
 s.s. *Palnatoko*, Schou, afg. Preston 8.9. til Newcastle.
 m.s. *Panama*, Hjerrum, afg. Antwerp 4.9. til Penang via Suez Kanal.
 s.s. *Parana*, Heisterberg, afg. Vancouver 6.8. til Australia.
 s.s. *Paris*, Ovesen, afg. Nuevitas 6.9. til Savannah.
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, afg. Boston 4.9. til Baltimore.
 m.s. *Peru*, Larsen, ank. København 1.9.

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. ^{A/S}

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

Set. Anna Plads 28

Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

AF NYBYGNINGER

*

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

MAX MØLLER ^{A/S}
DÆK OG MASKIN STORESTelefon: Central 7986 12536
Teleg.-Adresse: Powermax**KØBENHAVN K**
NYHAVN 44**K. F. MARSTRANDS EFTFL.**

CONSUL P. SVENDSEN FORRETN. GRUNDL. 1832

HELSINGØR

SKIBSPROVIANTERINGAlle Varer leveres ufortoldet
Naar en Ordre modtages i ettidig
leveres Provianten paa Reden
uden Ophold for Skibet**6 STORE FRILAGERE**Telegram-Adr.: »Marstrands«
Telefoner: Kontoret: 28-45-427
Priva: 227-1002-543
Nattelf.: 427-Statstelf.: 5

JOHN S. SAREUSSEN · FINN SILCHENSTEDT

INDEHAVERE AF:

NEW ORLEANS SHIPCHANDLERY CO. INC.

TELEGRAM-ADRESSE: »NOSCO«

NEW ORLEANS

JONATHAN MAY & SØNNER

Etableret 1876 · Telegram-Adresse »May« Philadelphia, Penna. Delaware Ave · Lombard & Swansea Sts.

DAMPSKIBS-FORSYNINGER · EN GROS HANDEL I KOLONIAL, KØD OG
FØDEMIDLER · DÆK, MASKIN OG RESTAURATØR-
UDRUSTNING

L. WESTERGAARD

A. LARSEN

L. WESTERGAARD & CO.

EN GROS HANDEL I KOLONIALVARER · SKIBS- & MASKIN-FORSYNING

MANILA-KABELTOV · BOMULD-DUCK

TELEF.: CALVERT 9768

35, SOUTH GAY STREET**BALTIMORE, MD.****UNION TRANSPORT COMPANY, INC.**

HOVEDKONTOR: 42, BROADWAY, NEW YORK

TELEGRAM-ADR.: TRANSPORT, NEW YORK

*Stevedorer —**Med egne moderne Pierer og en vidtspændende Organisation til vor Raadighed opgiver
vi »flat rates« inkluderende alt Arbejde i Forbindelse med Losning og Lastning.***THE C. T. SWETT COMPANY**SLAGTERE & SKIBSHANDLERE
DÆKS- & MASKIN-FORSYNING**PORTLAND, MAINE**

Telefon: 6930 · 130-132 Commercial Street · Nat-Telf.: 1520

Telegram Adresse: OSHIPCO. Alle Coder benyttes.
Telefon: Broad 1753-4-5**OCEAN SHIPCHANDLERY CO., LTD.**En gros Handel i Fødemidler
Skibshandel & Sejlmagei

60 PEARL STREET, NEW YORK

WATTS, WATTS & CO., Ltd.

London, NEWCASTLE-ON-TYNE, Cardiff, Blyth, Liverpool & Newport (Mon.)

SHIPBROKERS · BUNKER CONTRACTORS · COAL EXPORTERS

Bunkers supplied at all ports between Blyth and Humber · Contractors for the supply of coals at all ports at home and abroad

Agent for Denmark: **R. A. ROBERT · COPENHAGEN**, Amaliegade 29 A

Telegrams: Robertus · Telephones: 6357 · 6358 · Stats 188

s.s. *Peter Mærsk*, Knudsen, afg. Algier 5.9. til Casablanca.
 s.s. *Polaris*, Holm, ank. Rørdal 7.9.
 s.s. *Polly*, Nielsen, ank. Leith 6.9.
 s.s. *Primula*, Jacobsen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
 s.s. *Prins Knud*, Koch, ank. Aarhus 9.9.

R

s.s. *Randi* afg. Drammen 5.9. til Watchet.
 s.s. *Rask*, Theilland, afg. London 7.9. til København.
 s.s. *Rhodesia*, Madsen, afg. Kotka 5.9. til Syd Afrika.
 s.s. *Rhone*, Thomsen, afg. København 5.9. til London.
 s.s. *Rigmor*, Winther, ank. Leith 8.9.
 s.s. *Rita, Sonne*, i København-Hamburg Ruten.
 s.s. *Robert Mærsk*, Mikkelsen, ank. Leningrad 4.9.
 s.s. *Roma*, Bejer, pass. Cape Race 7.9. p. R. t. Montreal.
 s.s. *Romø*, Rathje, afg. Sundsvall 6.9. til Rouen.
 s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. Aarhus 5.9.
 s.s. *Rota*, Rivoldt, afg. København 8.9. til Leith via Odense, Aalborg, Aarhus.

S

s.s. *Saga*, Henriksen, afg. Antwerpen 6.9. til København.
 m.s. *Sally Mærsk*, Rohde, afg. Marmagoa 9.8. til Maryport.
 s.s. *Scandia*, Simonsen, pass. 8 Mil Nord Rockall 3.9. p. R. t. New York.
 s.s. *Seine* afg. Bordeaux 6.9. til La Pallice.
 m.s. *Selandia*, Himmelstrup, afg. Port Said 30.8. til London.
 m.s. *Siam*, Poulsen, ank. Hamburg 5.9.
 s.s. *Sigrid*, Madsen, ank. Caen 1.9.
 s.s. *Sigrun*, Jensen, ank. Piteå distr. 3.9.
 s.s. *Sigvald* Andersen, ank. København 7.9.
 s.s. *Silkeborg*, Larsen, afg. Swansea 28.8.
 s.s. *Simone*, Christensen, afg. Rouen 6.9. til Methil.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Kenitra 3.9.
 s.s. *Skagerak*, Hansen, ank. Sharpness 5.9.
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, ank. Port Talbot 4.9.
 s.s. *Skjold*, Nielsen, ank. Antwerpen 2.9.
 s.s. *Skodsborg*, Grove, ank. Danzig 4.8.
 s.s. *Skotland*, Iversen, ank. Trångsund 2.9.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, afg. Khvyn. 5.9. til Færøerne via Leith.
 s.s. *Slesvig*, Weichardt, ank. Odense 8.9.
 s.s. *Smut*, Hansen, afg. Blyth 8.9. til København.
 s.s. *Sophie*, Thomsen, afg. Korvusaari 6.9. til Garston.
 s.s. *Spigerborg*, Jensen, ank. København 8.9.
 s.s. *Stadion II* ank. Stettin 31.8.
 s.s. *Stal*, Clausen, ank. Santiago 4.9.
 s.s. *Stegelborg*, Sørensen, pass. Dunnehead 6.9.
 s.s. *Stella* ank. Axelvik 8.9.
 s.s. *Susan Mærsk*, Petersen, afg. Leningrad 3.9. til Rotterdam.
 s.s. *Svanhild*, Juul Larsen, afg. Savannah 22.8. til Khvyn. m/m.
 s.s. *Svanholm*, Petersen, afg. Liverpool 6.9. til Swansea.
 s.s. *Suava*, Christensen, ank. Antwerpen 1.9.
 s.s. *Svend Pii* ank. Rouen 5.9.
 s.s. *Svend* afg. Trångsund 6.9. til London.

s.s. *Søborg*, Madsen, ank. Cardiff 5.9.
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, afg. Boston Mass. 6.9.
 s.s. *Sønderjylland*, Jensen, i Ruten København-sydfynske m. fl. Pladser.

T

s.s. *T. M. Werner* ank. Uleåborg 7.9.
 s.s. *Taarnborg*, Kundsén, afg. Brunshüttel 7.9.
 s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, ank. Garston 2.9.
 s.s. *Taasinge*, Ankersen, opl. i København siden 1.9.
 s.s. *Texas*, Dragsdahl, ank. Drammen 8.9.
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, ank. Newcastle 7.9.
 s.s. *Thyra* (Progress), Schmidt, afg. Larache 6.9. til Sevilla.
 s.s. *Tiber*, Nellemann, ank. København 5.9.
 s.s. *Tjaldur*, Munch, i København-Riga Ruten.
 s.s. *Tomsk*, Mikkelsen, afg. Marseille 7.9. til Genua.
 m.s. *Tongking*, Topp, ank. Seattle 3.9.
 s.s. *Transvaal*, Bronér, afg. Astoria 19.8. til Yokohama.
 s.s. *Trondhjem*, Pedersen, afg. Trondhjem 7.9. til Bergen.
 s.s. *Tula*, Christensen, ank. København 7.9.
 s.s. *Tyr*, Jensen, afg. Malmø 7.9. til Halimstad.

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, afg. Trangsund 5.9. til Dieppe.
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, ank. Mariager 6.9.
 s.s. *Ulla*, Jessen, ank. Gefle 8.9.
 s.s. *Ulrik Holm*, Toft, ank. Dieppe 29.8.
 s.s. *United States*, Voldborg, ank. New York 31.8.
 s.s. *Uranienborg*, Agerlin, afg. New York 6.9.

V

s.s. *Valborg*, Hansen, afg. Horsens 4.9. til Frederikshamn.
 s.s. *Vega*, Madsen, ank. Dunkirk 2.9.
 s.s. *Venus*, Terkildsen, ank. W. Hartlepool 23.8.
 s.s. *Vera*, Larsen, ank. Fecamp 8.9.
 s.s. *Veratyr*, Pedersen, ank. Viborg Distr. 6.9.
 s.s. *Viborg*, Winther, afg. New York 20.8.
 s.s. *Vidar*, Nielsen, afg. København 8.9. til Newcastle via Nakskov-Odense & Aarhus.
 Bark *Viking*, Ankersøe, afg. Hull 31.7. til Santos.
 s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), Jacobsen, afg. Baltimore 30.8. til Skandinavien.

W

s.s. *Wien*, Jørgensen, ank. Stettin 5.9.
 s.s. *Wih. Colding*, Østergaard, ank. København 31.8.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. Hull 2.9.

Y

s.s. *Ydun*, Schmith, i København-Horsens Ruten.
 s.s. *Yokohama*, Bast, afg. Curacao 2.9.
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Rasmussen, i København-Hamburg Ruten.
 s.s. *Yrsa* (Lauritzen) afg. Kemi 6.9. til Grimsby.

Ø

s.s. *Ørkild*, Jensen, ank. Antwerpen 4.9.
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, W. Hartlepool, 4.9.

POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE

3m. Sk. *Marna*, Boye, afg. Exeter 31.8.
 3m. Sk. *Noa*, Hansen, afg. Methil 31.8.
 3m. Motorsk. *Castenskiold*, Christensen, ank. Lappvik.
 3m. Sk. *Svalen*, Rosenbeck, ank. Catalina N. F.
 Sk. *San*, Petersen, afg. Aalborg 31.8.
 3m. Sk. *Galathea*, Nielsen, ank. Svendborg 29.8.
Fortuna, Jørgensen, ank. Koldby Kaas 2.9.
Britannia, Rasmussen, afg. Raumo til Courcelles 2.9.
Dagny, Petersen, afg. Råfsø til Landerneau 1.9.
Noah, Jørgensen, ank. Söderhamn 3.9.
Zampa, Rasmussen, ank. Knebel 2.9.
 3m. Sk. *Skandia*, Harris, ank. Bridgeport 1.9.
 Motorsk. *Alfa*, Christensen, ank. Mezen 2.9.
 Motorsk. *Venus*, Boye, ank. København 2.9.
 3m. Sk. *Norden*, Grube, ank. Porsgrund 1.9.
Ludvig, Jørgensen, ank. Sundsvall 3.9.
Kurt, Jørgensen, ank. Kappel 3.9.
Marie, Nielsen, ank. Benic 3.9.
Vesta, Christensen, ank. Svendborg 3.9.
 Bark *Ingrid*, Godtfredsen, afg. Orange til Queenstown for Ordre 3.9.
Roma, Peteresen, ank. Ballen 4.9.
Ruth, Sørensen, ank. Kotka 4.9.
 3m. Sk. *Chr. H. Rasmussen*, Boye, ank. Sydney 2.9.
 3m. Sk. *Hans*, Christensen, ank. Folkstone 3.9.
 3m. Sk. *Glory*, Christensen, ank. Weymouth 3.9.
Emanuel, Petersen, ank. Rønne 4.9.
Johanne, Jensen, ank. Mistley River 4.9.

Philip, Petersen, ank. Hudiksvall 4.9.
Norden, Olsen, ank. Kotka 4.9.
Elisabeth Eff, Nielsen, afg. Douglas til Leith 4.9.
Johanne, Markussen, ank. Exmouth 5.9.
 Motorsk. *Caroline*, Jørgensen, ank. Burntisland 4.9.
 Motorsk. *Bien*, Petersen, ank. Aarhus 4.9.
 Motorsk. *Agnes*, Frederiksen, ank. København 4.9.
 Motorsk. *Polarstjernen*, Hansen, afg. Mariager 4.9.
 3m. Sk. *Clytia*, Hansen, ank. Hudiksvall 2.9.
 3m. Sk. *Frida*, Jørgensen, afg. Storehamn 3.9.
 3m. Sk. *Nordstjernen*, Hansen, afg. Aberystevith 2.9.
 3m. Sk. *Merkur*, Hansen, afg. Rabat 2.9.
 Motorsk. *Herkules*, Bager, ank. Aalborg 4.9.
 Motorsk. *Adele*, Weber, ank. Kerteminde 4.9.
 3m. Sk. *Venus*, Hansen, afg. Grangemouth 5.9.
 3m. Sk. *Nathalia*, Eriksen, ank. Borgå 4.9.
 3m. Sk. *Haabet*, Groth, ank. Alicante 4.9.
 3m. Sk. *Energi*, Stegmann, ank. Baybull 4.9.
 3m. Sk. *Alf*, Jørgensen, afg. Setubal 5.9.
 Motorsk. *Zephyr*, Christoffersen, ank. Aalborg 5.9.
 3m. Sk. *Arietis*, Rasmussen, afg. Oporto 6.9.
 3m. Sk. *Albert*, Clausen, ank. St. Lucar 5.9.
 3m. Sk. *N. E. Schmidt*, Rasmussen, ank. Fogo 5.9.
 3m. Sk. *Neptun*, Sørensen, ank. Kirkcaldy 9.9.
 3m. Sk. *Rossing*, Baagøe, afs. Blyth 8.9. best. Faxø Ladeplads.
 3m. Sk. *Ørnen*, Rasmussen, afs. Archangel 7.8. best. Teignmouth.

DANSK SØFARTS TIDENDE

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

Abonnement

i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
 VESTRE BOULEVARD 38, KØBENHAVN B.

Telefon 2070 - 12 610

samt paa alle Postkontorer

ATLAS

A/s Atlas, Nørrebrogade 198 · København L.

SKIBS-DAMPTURBINER

MED
TANDHJULSUDVEKSLING

i mest moderne Udførelse.

Grundlagt
1848

Teleg.-Adr. :
Amiante

M. B. COHIN
TOLDBODV. 22. TELEFON · 1403

København K.

Skibsudrustning

Eneforhandling og Lager af
OCEAN OIL CO.s
Marine- og Cylinder-Olier

RIMER BROS.S R. B. TURBINEOLIER



INDENBORDS

UDENBORDS



ESBJERG TOVVÆRKS-FABRIK A/S

leverer det bedste

MANILA TOVVÆRK

Forlang derfor vort Fabrikat hos Deres Skibshandler

KAY DYHR

Kvæsthusgade 1 - København K.
Telefon: Cent. 8901-8885 · Teleg.-Adr.: Kaydyhr · København
Kunstig Træk- og Oliefyrrings-Anlæg
fra James Howden & Co.
GLASGOW

Den internationale Skibsfarve-Fabrik A.-S

[SYSTEM HOLZAPFEL]

St. Annæplads 16, København.

Telefon: 56 01. — Teleg.-Adr.: »Holzandia».

[Holzapfel's

Bundfarver til Jern og Træskibe.
Lagoline i alle Farver til Dækshuse etc.
Danboline til Lastrum etc.
Yachtfarver til Lystbaade.

Gammel Torv
16

JULIUS MARSING

Telf.: Central
12,516

Frihavnslager af bedste SUPERIOR MANILLATOV
højeste Styrke **MARSING KVALITET** største Holdbarhed
Levering i alle inden- og udenlandske Havne. Kassér ikke gammelt
Mannillatov, højeste Dagspris betales. Afhentning direkte ved Skib.

J. ANDERSEN & CO

SHIPS OUTFIT

TOLDBODVEJ 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

DE PRIVATE ASSURANDEURER
LIMITERET.
STIFTET 1786

SØ- og TRANSPORTFORSIKRING

SLOTSHOLMSGADE 5

KØBENHAVN K.

TELEFON CENTRAL 6 & 4106

TELEGRAM ADRESSE „PRIVATE“

AGENTURER I DE FLESTE PROVINSBYER.

DEN KJØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCE-FORENING

LIMITERET · STIFTET 1852

TEGNER

SØ- & KRIGS-

FORSIKRINGER PÅ VARER · KASKO

FRAGT OG INTERESSE

TELEF. 42 · 3073

HOLBERGSGADE 1 · KJØBENHAVN K.



THE STEVEDORES FEDERATION OF FINLAND

POSTAL ADDR. HELSINGFORS, FINLAND
TELEGRAMADDRESS: STEVEFEDERATION, HELSINGFORS

★
MEMBERS:

BJÖRKÖ-SUND: O.Y. Koiviston Stevedoring Co. A.B. Tel. »Stevadore, Koivisto«.

TRÅNGSUND: A.B. Trångsund Stevedoring Co. Tel. »Stevadores«.

FREDERIKSHAMN: H. Ahlqvist. Tel. »Ahlqvist« · A.B. The Federation's Stevedore. Tel. »Björkbom«.

KOTKA: A.B. Federation Stevedoring Ltd. Tel. »Federation« · A.B. J. Bruhn. Tel. »Bruhn«.

LOVISA: A.B. Gustaf Hamberg's Successor Ltd. Tel. »Hambergs« · A.B. The Federation's Stevedore. Tel. »Stevadores«.

BORGÅ: Borgå Stuveriaktiebolag. Tel. »Stevadores«.

HELSINGFORS: Aktiebolaget Stevedoring Osakeyhtiö. Tel. »Stevadores«, F. O. Åkermann & Söner. Tel. »Stevadore Åkermann« · O.Y. Sörnäs Stevedoring A.B. Tel. »Sörnässteves«.

EKENÄS: J. A. Westerlund. Tel. »Westerlund«.

HANGÖ: A.B. Hangö Skeppsstuveri-affär. Tel. »Stevadores«.

ÅBO: A. E. Erickson & Co. A.B. Tel. »Erickson«.

NYSTAD: Nystad Stevedoring. Tel. »Widberg«.

RAUMO: O.Y. Raumo Stevedoring Ltd. Tel. »Stevedoring«.

RÄFSÖ & BJÖRNEBORG: Werner Hacklin. Tel. »Hacklin, Räfsö«.

KRISTINESTAD: Kristinestads Stevedoring Company. Tel. »Carlström«.

KASKÖ: Elis Sylvin & Co. Tel. »Sylvin, Kaskö«.

WASA: A.B. Wasa Stevedoring Co. O.Y. late A. O. Blomberg & Co., Stevedoring. Tel. »Federation«.

NYKARLEBY: Nykarleby Stevedoring, Co. Tel. »Wilkman«.

JAKOBSTAD: A.B. Federation's Stevedoring. Tel. »Stevedoringco«, Alholm.

GAMLAKARLEBY, YXPILA, MÖLLERSVIK and HIMANGO: Yxpila Stevedoring Company. Tel. »Stevedoringco, Yxpila«.

BRAHESTAD: O.Y. Brahestad Stevedoring Ltd. Tel. »Stevedoring«.

ULEÅBORG: The Federation Stevedoring Co. Tel. »Federation« · The Loading, Discharging & Forwarding Co. of Uleåborg. Tel. »Despatch«, Uleåborg.

KEMI: Kemi Stevedoring Co. late Uno R. Höckerts Efr. Tel. »Hackzell«.

TORNEÅ: The Federation Stevedoring Company. Tel. »Federation Torneå«. Offices: Röyttä and Kuusiluoto.

POUL MØLLER & H. RIIS-MAGNUSSEN

STATSAUTORISEREDDE
REVISORER

★

TELEFON:
CENTRAL 9187-9198

★

RAADHUSPLADSEN NR. 2. II SAL
KØBENHAVN

HOLEBY SKIBS-DIESELMOTORER

INDTIL 4000 IHK

Leverandør til:

Østasiatisk Kompagni,
Det forenede Dampskibs-Selskab
m. fl.

Aktieselskabet

Holeby Dieselmotor Fabrik
Holeby

Grundlagt 1877

Fremstilling af Dieselmotorer
siden 1910

Telegramadr.: Oildiesel
Tlf. Holeby 26

AKTIESELSKABET
DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI
 (THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

KØBENHAVN
FILIALER: BANGKOK OG SINGAPORE

Egne Agenturer: Soerabaya, Shanghai, Hankow, Vladivostock, Dalny, Harbin, New York, Valparaiso, San Francisco, Durban og Johannesburg. — Regelmæssig Rutebart paa Siam, Kina, Japan, Sydafrika, Australien, Java, Vestindien, Meksiko og Vestkysten af Nord- og Sydamerika. — Import til Europa af østasiske og andre oversøiske Produkter, Teak- og andre Træsorter. — Export til oversøiske Pladser af europæiske Produkter. — Skov- og Savmølle drift i Siam.

ALLE NÆRMERE OPLYSNINGER
ERHOLDES VED HENVENDELSE PAA KOMPAGNIETS HOVEDKONTOR,
HOLBERGSGADE 2, KØBENHAVN K.

DET FORENEDE
DAMPKIBSSELSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

Telefon Nr. 6300, hvorigennem Omst. til samtlige
 Kontorer og Afdelinger i Kvæsthusgade Nr. 7 og 9.

OSCAR OVESEN

Telegr. Adr.: »NESCO« • AMALIEGADE 29 B • Telefon 14450

Rederi og Befragtning

KØB OG SALG AF SKIBE

DAMPKIBSSELSKABET

PATRIA A/S

A. P. MØLLER

KØBENHAVN

REDERI • BEFRAGTNING • KLARERING
 DAMPSKIPSEKSPEDITION • KØB OG SALG AF SKIBE
 SKIBSBYGNING

Stats-Telefon: 33 • Telefoner: 514 (Omst. til samtlige Afdelinger)
 Telegram-Adresse: »MERSK«

O. J. Eskildsen & Co.

Dampskibsselskabet BOTNIA, Aktieselskab

Telegr. Adresse:
 »DAMOTIA«

Sct. Annæplads 26, København • Telf.: Central 2796

AARHUS
STEVEDØRE COMPAGNI

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte

Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

SKIBE

C. P. JENSEN

St. Annæ Plads 6 TELEFON 5430 KØBENHAVN K.

Telegram-Adr.: "FREIGHTS"

A/S DAMPSKIBSSELSKABET

ORION

N. C. BACH

EDSV. SKIBSMÆGLER

NØRRE-SUNDBY

Telefon 1047 • 2161

Telegram-Adr.: BACH

HAVNEGADE 37 a **OVE STEEN** TELEF. BYEN 2720 x

Regelmæssig Line

DANMARK-POLEN (Danzig)

København-Danzig M/S »Venus« 600 tons d. w.

M/S »Polarstjernen« 500 tons d. w.

Aarhus-Danzig M/S »Agnes« 400 tons d. w.

CARL V. D. HUDE

SKIBSMÆGLER

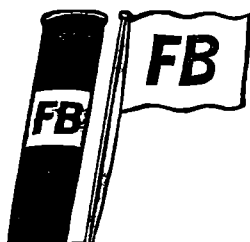
AARHUS

Statstelefon No. 3

Telegr.-Adr. Hude

King's
 Liqueur

The
Aristocrat
of
Scotch
Whiskies



DE FORENEDE BUGSERSELSKABER

Telef.: Toldboddommen: Centrl. 3944 TELEGRAM-ADRESSE: Nattel. for Bugsering: Vester 575 v
 Kontoret: Central 291 • 13101 • 10592 »TUGBOATS« Nattlf. i Strandingstilfælde: Strand 1302

Bugsering • Bjergning • Vandforsyning

STØRST OG ÆLDST I KØBENHAVN

AMALIEGADE 36

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM. 38

FREDAG 19. SEPTEMBER 1924

31. AARG.

F R A U G E T I L U G E

I denne Uge fejrer Norges Rederforbund sin 15-aarige Fødselsdag, og her kommer *Dansk Søfarts Tidende* med en stor Buket af gode Ønsker om »many happy returns of the day«, som Engelskmanden siger.

Norges Rederforbund er de nordiske Rederorganisationers Benjamin. Sveriges Redareforening har saaledes 25 Aar paa Bagen, og Dansk Dampskibsrederiforening er Stammens Ældste med sine godt og vel 40 Aars Erfaringer og graanende Tindinger. Trods den store Aldersforskel er der ingen af Brødreorganisationerne, der føler Trang til at patronisere samme Benjamin, hvis Ungdom er parret med en ubændig Styrke og en fænomenal Appetit paa Arbejde i egen og andre Rederes Interesse. I de femten Aar, Norges Rederforbund har eksisteret, er Samarbejdet mellem de nordiske Organisationer blevet intimere og rigt paa gode Resultater, og der er kun Grund til at tro og haabe, at dette Samarbejde vil fortsættes til fælles Glæde og Gavn.

Af dets sidste Beretning for Perioden Maj 1923 til Juni 1924 fremgaar det, at Norges Rederforbund har 349 Medlemmer, repræsenterende en Tonnage af 1,931,475 Brutto Tons, hvoraf Sejlskibene andrager de 80,796 Tons. (Disse Tal viser, at ogsaa i Norge er Sejlskibstonnagen i Aftagende; før Krigen stod 362,000 Tons Sejlskibe repræsenteret i Rederforbundet.)

HAVNEN OG BROTRAFIKKEN

I det sidste Nummer af *Søfarts Tidende* satte Skibsreder M. Suenson Fingeren paa et af de ømme Punkter i Trafikken over og igennem Langebro og Knippelsbro. Ifølge Toldvæsenets Bestemmelser maa intet Skib passere »Bommen« før Toldtidens Begyndelse, Kl. 8 a.m., med mindre der inden Kl. 4 p.m. den foregaaende Dag er bestilt Toldvagt (Ventevagt), som skal ledsage Skibet op i Havnen og forblive om Bord til Toldtidens Begyndelse. Dette meningsløse Forhold bevirker, at Trafikken gennem de to nævnte Broer koncentrerer til den allertravleste Tid, mellem 8 og 9 Formiddag, hvor Trafikken over Broerne er størst, og de evige Afbrydelser den størst mulige Gêne for de Tusinder af Mennesker, der maa passere Broen for at komme til deres Arbejdssted.

Hr. Suenson's Krav om altid at have en Toldvagt disponibel ved Nordre Toldbod, eller give den om Bord værende Lods Myndighed som Toldbetjent, er saa naturligt, at man kun kan undre sig over, at det ikke er blevet fremsat og fremtvunget for længe siden. Den suensonske Løsning af dette Problem er i Virkeligheden Columbus' Æg paa en anden Maade. Der er ingen Tvivl om, at en meget stor Del af Trafikken gennem Knippelsbro og Langebro kan besørges om Morgenen inden den store Trafik over disse Broer begynder for Alvor, hvis det suensonske Krav om permanent Toldvagt gennemføres. At det kan gennemføres, er selvfølgelig. Toldvæsenet maa naturligvis rette sig efter Erhvervenes Krav og ikke omvendt.

Men hele Problemet er alligevel ikke løst derved. Dagen igennem spildes altfor megen kostbar Tid med

at vente paa at komme over de nævnte Broer. Og Tiden, der spildes, forøges yderligere og ganske unødvendigt ved den inkompetente Politi-Regulering af Færdslen over Broerne. Tilsyneladende har Politimynderhederne endnu ikke opdaget, at ensartet Trafik foregaar hurtigst. I alt Fald gør de intet for at gøre den ensartet. I Øjeblikket dirigerer de Automobiler, Hestekøretøjer og Trækvogne i uskønsom Blanding over Broerne, i Stedet for at regulere de kraftdrevne Køretøjer, d. v. s. Sporvogne og Automobiler, for sig og hestedrevne og haandskubbede Køretøjer for sig, hvorved megen Tidsspilde vilde undgaas.

Her var en Opgave for en Nationaløkonom at udregne det daglige Tab i Arbejdsdage og kapitalisere dette Tab — det blev en artig Sum, der paa en yderst paagaende Maade vilde kræve en hurtig Løsning af dette Problem.

Man har talt om, at det naturligste vilde være at udfylde den Del af Havnen mellem de to Broer, og derved gøre Amager landfast med København. Det vilde være den naturligste Løsning for Trafikken over Broerne. Men denne naturlige Løsning vilde være dyrekøbt. Den vilde nemlig betyde, at Gasværkshavnen og Sydhavnen ganske afspærredes for større Skibe. Adgangen til disse Havne blev jo derved henvist til Renden fra Køgebugt, og ganske bortset fra den ubehagelige Omvej er det umuligt for nogenlunde store Skibe at gaa den Vej, uden at nævnte Rende uddybes ganske betydeligt, hvad der vil være yderst kostbart og langvarigt. Man maa jo nemlig huske paa, at alle Kulskibe skal ind i Gasværkshavnen og losse Kul, Ø.K.'s store Skibe skal ind til Soyakagefabrikkerne o. s. v. Saa denne naturlige Løsning vil altsaa ikke være helt naturlig.

For de Penge, det vil koste at uddybe Renden fra Køgebugt, kan man opnaa en langt bedre Løsning af Problemet. Det vil ikke koste nær saa meget at forbinde Amager og København med to Tunneller, der kan aflaste hele Kørselstrafikken over de to Broer, og disse Tunneller vil ikke alene være den naturlige, men ogsaa den ideale Løsning af Problemet. Og Løsningen af dette Problem er langt vigtigere end f. Eks. Lillebeltsbroen, hvis tvivlsomme Fordele ikke berettiger saa stor Kapitalanbringelse i kapitalfattige Tider som disse.

REDERNES MANGE KAMPFRONTER

Dobbeltbeskatning af Indtægter hidrørende fra Skibsfart bidrager sit til at gøre Rederens Tilværelse unødigt byrdefuld. At skulle betale de stedse stigende Skatter i sit eget Land er én Ting, men samtidig at betale Skatter i fremmede Lande af sine Indtægter, er endnu mere pinligt. Som tidligere omtalt i disse Spalter har de Forenede Stater for nylig taget den fornuftige Holdning, at de ikke beskatter Skibsfarten i de Lande, der er villige til at indtage en lignende Holdning overfor amerikansk Skibsfart. Dette *common sense* Standpunkt er blevet akcepteret af en hel Række Stater. Senest har i disse Dage Japan vedtaget en Lov,

der fritager Udlændinge, der ikke er bosat i Japan, fra at betale Skat af Indtægter hidrørende fra Skibe, der ikke er indregistrerede i Japan, herfra undtages dog Indbyggere i Lande, der ikke yder japanske Skibe en lignende Fritagelse.

I et tidligere Nummer af *Søfarts Tidende* har vi ligeledes beskæftiget os med de uanstændige Toldbøder, som Myndighederne ganske arbitrært tillod sig at paa-ligne udenlandsk Skibsfart. Nu erfarer vi, at den britiske Gesandt i Rio de Janeiro er beordret til af sin Regering at tage denne Sag op. Gesandten har foreløbig søgt Samraad med sine diplomatiske Kolleger for eventuelt at rette en samlet Protest imod disse Bøder til den brasilianske Regering, og i saa Tilfælde tør man vel nok regne med, at vi snart ikke vil høre mere om *Custom Fines in Brazilian Ports*.

Flodafgifterne paa Tynen steg under og lige efter Krigen til en ganske urimelig Højde. Man tog det ikke saa nøje, saa længe Fragterne tillod ekstraordinære Udgifter, men i de sidste Par Aar har Protesterne, og-

saa fra Danmark, imod de høje Flodafgifter været mangfoldige. For et Aars Tid blev de som Følge heraf nedsat ganske betydeligt, og for et Par Dage siden nedsattes de yderligere ti Points, saaledes at de nu »kun« er 29.50 Procent over Flodafgiften før Krigen. Og der er næppe meget Haab om, at de bliver lavere for det første. Den sidste Reduktion betyder en forringet Aarsindtægt paa £35,000 for Flodavtoriteterne, der har store Vanskeligheder at slaas med. Naar den sidste Nedsættelse overhovedet fandt Sted, skyldes det i første Række vor gamle Ven, Sir Wm. Noble. Han er Formand i Finanskomitéen for Tyne Improvement Kommissionen, og han beviste fornylig, at nedsatte Flodafgifter vilde være ensbetydende med forøget Trafik og Handel paa Tynen.



HAVET GIVER SINE SKATTE TILBAGE

I Nr. 34 af *Dansk Søfarts Tidende* omtalte vi, at det var lykkedes at bjerge omtrent alt det Guld, der gik ned med den engelske Damper »Laurentic«, som i 1917 blev sendt til Bunds af Tyskerne ved Nordkysten af Irland. Det meddeles imidlertid nu, at alt det Guld, Skibet rummede — Guldbarrer til en Værdi af 21,500,000 Dollars — er blevet bjerget. Dette Foretagende betegnes som den største Bjergning, der nogensinde er udført, og den er gennemført under Overvindelse af enorme Vanskeligheder og med kun ét Ulykkestilfælde, hvorved en Dykker brækkede et Ben.

Dampskibet »Laurentic« paa Rejse til Amerika med en Ladning Guld i Barrer til et Beløb af 21,500,000 Dollars, blev den 25. Januar 1917 ved Nordkysten af Irland sænket ved en tysk Torpedo eller Mine og sank paa 120 Fod Vand. Bjergningsarbejdet har staaet paa i 7 Aar, og de 3,211 Guldbarrer, der fandtes om Bord, er alle blevet bjergede. Der er ved denne Lejlighed blevet anvendt en særlig Dykkerdragt, som man nylig har opfundet, og ved Hjælp af hvilken man haaber at kunne arbejde paa en Dybde af 1,000 Fod.

Hvorledes Arbejdet udførtes.

Hver Dykker har en Sæk, i hvis Aabning er fastgjort en Staalskuffe. I denne anbringer han alle de Ting, han ønsker at bringe op, og Sækken lægges i en Spand, som derefter nedsænkes.

Bølgeslaget er en Faktor, der rummer betydelig Fare for Dykkeren. En kort, krap Sø har, skønt den er ubehagelig i Overfladen, ingen Virkning 15 Fod nede, medens Oceandønning har en mægtig Virkning paa Bunden, løfter ham op og slynger ham omkring som en Dukke. Den Dybde, paa hvilken man føler Bølgeslaget, er afhængig af Afstanden mellem Bølgetoppene, idet en længere Dønning virker dybere. Da et Skib, der er gaaet til Bunds, ofte ligger paa Siden, løfter Bølgeslaget tit Skibet fri af Bunden det ene Øjeblik, for derefter at lade det falde tilbage det næste, og hvis Skibet er sunket paa Klippebund, sker Tilintetgørelsen af det til Tider overordentlig hurtigt.

Den Masse Mudder, som var strømmet ind i Vraget, forvoldte Vanskeligheder, som det ikke var let at overvinde. Man kan ikke bruge Skovl under Vandet, da det, man skovler op, skylles af, saasnart man bevæger Skovlen, og man forsøgte derfor at benytte en Sugepumpe, dog uden Held paa Grund af Dybden. Endelig gjorde man Forsøg med en Brandslange med et svært Straalerør, og dette viste sig at være praktisk; naar Mudderet var blevet løsnet og skyllet bort, kunde Dykkeren blandt de tilbageværende tungere Genstande for-

holdsvis let finde Guldbarrerne som Følge af deres Form og store Vægt.

Bjergningsarbejdet ved »Laurentic« har været langsommeligt og til Tider set temmelig haabløst ud; saaledes bjergede man i 1920-1921 kun 52 Guldbarrer og maatte i Løbet af denne Periode demolere en Fjerdedel af Vraget Plade for Plade.

Bjergning af Guld fra et historisk Skib.

En anden stor Bjergning af Guldværdier, som man gentagne Gange har forsøgt — og med delvis Held — atter at bringe for Dagens Lys, vil nu blive genoptaget, idet der er afsluttet Kontrakt mellem et hollandsk Selskab og Lloyds, hvorefter førstnævnte Selskab har faaet Tilladelse til at bjerge Lasten fra Vraget af det britiske Krigsskib »Lutine«, der oprindeligt var en fransk Fregat, bygget til den franske Marine i 1785. Den blev erobret af Engleskmændene, men forliste mellem Terschelling og Vlieland Natten mellem den 9. og 10. Oktober 1799. Det er »Lutines« Skibsklokke, som nu hænger i Lloyds Lokaler, og hvormed der ringes hver Gang, der indløber Efterretninger om et savnet Skib.

Tidens Tand og Søen har gnavet paa Vraget; man ved, at det endnu indeholder Skatte, men det er umuligt at sige, om Værdien er faa Tusinde eller over 1 Mill. Lst.

Man antog i sin Tid, at »Lutine« var paa Vej til Texel med en Sum Penge, men dette synes ikke at være rigtigt. Man antager nu, at »Lutine« var bestemt til Cuxhaven med Post og Pengesager. Fregatten afsjælede fra Yarmouth den 7. Oktober 1799 og forliste den følgende Nat i en stærk nord-nordvestlig Storm. To Overlevende døde straks, og ingen andre blev reddede.

Man forsøgte snart at bjerge, hvad bjerges kunde, og i de nærmest følgende Aar optog Fiskere og andre Værdier til 55,000 Lst., hvoraf den hollandske Regering fordrede de to Trediedele.

I 1823 fik Lloyds Ret til at bjerge alt, hvad der fandtes i Vraget, og har siden gentagne Gange sluttet Kontrakt med Bjergere, men Resultatet har ikke svaret til Forventningerne. I 1901 anslog man dog den samlede Værdi af, hvad der var bjerget, til 100,822 Lst.

Der er delte Meninger om, hvor meget der er tilbage i Vraget. I 1799 ansattes i England Værdien til 140,000 Lst. og samtidig meddeltes fra Hamborg, at Fregatten havde i det mindste 300,000 Lst. om Bord. Efter en nogenlunde Beregning over, hvor mange Guldbarrer der var om Bord, anslog man i 1861 Værdien til over 1 Mill. Lst.

ER BEFALINGSMÆNDENES UDDANNELSE OMBORD PAA SEJLSKIBE OVERFLØDIG?

Herhjemme har Svaret nogenlunde enstemmig været: *Nej*. De store Skibsredere og deres Organisation har ved store økonomiske Ofre tydeligt demonstreret, at de anser Uddannelsen ombord paa Sejlskibene af imperativ Betydning. Hvorfor skulde ellers Ø.K. og D.F.D.S. vedblivende skuldre ikke ubetydelige Tab paa Skoleskibe som Fuldriggerne »København« og »Viking«, for selv om disse herlige Skuder løber i Fragtfart, er det dog i deres Egenskab af Skoleskibe, at de opretholdes af de to store Rederier. Naar Dansk Dampskibsrederiforening og individuelle Redere giver store Tilskud til Skoleskibet »Georg Stage« eller assisterede økonomisk ved Rekonstruktionen af et af vore største Sejlskibsrederier, er det selvfølgelig i første Række, fordi Dampskibsrederne foretrækker Befalingsmænd, der har faaet deres Uddannelse ombord paa Sejlskibene.

Spørgsmaalet synes imidlertid at være kommet paa Dagsordenen i Udlandet, og da vi mener, at det er af stor Interesse at se Problemet belyst fra forskellige Sider, bringer vi nedenfor nogle Udtalelser fra svensk Side, og skal i et følgende Numer komme yderligere ind paa Sagen.

EN SVENSK UDTALELSE OM SPØRGSMAALET

En Korrespondent til *Svensk Sjöfarts Tidning* udtaler i en Artikel til Bladet følgende angaaende dette Spørgsmaal:

For de fleste svenske Sømænd, navnlig de uddannede Navigatorer, staar det som en absolut Betingelse, at man maa have gjort Tjeneste i et Sejlskib for at kunne blive en dygtig Befalingsmand om Bord. Denne Overbevisning er bleven hævdet med en saadan Styrke og Skarphed, at det vil være som at stikke Haanden i en Hvepsere, hvis nogen, der oven i Købet ikke er Navigator, skulde vove at udtale noget andet. Da jeg alligevel vil vove Forsøget, vil jeg dog ikke gøre det som sagkyndig Oppositionsmand, det vilde være at friste Skæbnen i alt for høj Grad. Min Hensigt med disse Linjer er kun i min Egenskab af »Sømand i Land« at gaa nærmere ind paa Problemet om Nødvendigheden af Uddannelse i Sejlskibe, med Henblik paa det ubestridelige Faktum, at Sejlskibsflaaden Aar for Aar formindskes og før eller senere er dømt til helt og holdent at vige for Maskinkraften.

Vanskeligheder ved Opretholdelse af Kravet.

Det er blevet fremhævet, at Vanskelighederne ved at faa en saadan Uddannelse stadig forøges, og man forstaar disse Vanskeligheder, naar man læser *Lloyds Registers* sidste Aarsstatistik. Ogsaa Kommerskollegiets Oplysninger angaaende den svenske Tonnage for Juli Maaned viser, at Formindskelsen af Sejlskibsflaaden fortsættes, skønt den samlede Tonnage er bleven betydeligt forøget. Man kan under disse Forhold ikke nøjes med at opstille Spørgsmaalet saaledes: Er det nødvendigt, at Befalingsmændene uddannes om Bord i Sejlskibe? Man maa spørge: Er det muligt at opretholde Kravet om en saadan Uddannelse?

Det kan tænkes, at enkelte større Rederier kan holde sig med Sejlskibe, der uddanner Befalingsmandsemner til vedkommende Rederis egne Skibe, men herved tilfredsstilles Behovet kun for en ringe Del af Handelsflaaden i sin Helhed. Skal man, efterhaanden som Sejlskibene forsvinder, blive nødsaget til at oprette regulære almindelige Skoleskibsforetagender, vil de omhandlede Kompetencekrav medføre meget betydelige Omkostninger baade for Rederierne og for Staten. Disse Penge maa tages et Sted fra, og det er meget sandsynligt, at Anbringelse af Kapital i Skoleskibe vil berøve andre for Skibsfarten vigtige Formaal tilsvarende Beløb.

De Fordele, man vinder ved de dyrtkøbte Skoleskibsforetagender, kan saaledes let opvejes af den Skade, der paa anden Maade ved mindre Tilførsel af Kapital paaføres Skibsfarten. Penge vokser som bekendt ikke paa Træerne, hverken for Rederierne eller for Staten, og Grunden til Nedgangen i Sejlskibsflaaden maa netop søges paa det økonomiske Omraade. Sejlskibene kan ikke konkurrere med Dampskibene, og man driver som bekendt ikke Skibsfart for sin Fornøjelse.

De smaa Sejlskibe vil ikke være Uddannelsesanstalter.

Som Følge af Afgangen, navnlig af store Raasejlere, har man henvist til de smaa svenske Sejlskibe, der gaar i Kystfart og i Fart paa Østersøen, som særligt egnede til Uddannelsen af en dygtig Stab af Befalingsmænd. Jeg tror ogsaa, at disse Skibe kan blive en god Skole for vore Befalingsmandsemner. De vil her komme til at stifte Bekendtskab med et haardt og stræbsomt Sømandsliv, sikkert haardere end paa Langfart. Men Spørgsmaalet er netop, om de unge Mænd, som agter at søge ind paa Navigationsskolerne, vil prøve nogen Tids Sejlads med et saa anstrængende Arbejde, saavel til Søs som i Havn, paa disse Skibe med deres faatallige Besætning.

Paa et Møde nylig i Sejlskibsrederforeningen udtalte en Sejlskibsreder under en Diskussion om de smaa Sejlskibes Rolle som Uddannelsesanstalter for Befalingsmænd: »Vi ønsker ikke at faa Elever, vi vil have Folk, som kan arbejde.« Udtalelsen faar staa for Vedkommendes egen Regning, men den kaster et skarpt Lys over en Sejlskibsreders Syn paa Sagen, og maa ikke lades ude af Betragtning ved en alsidig Bedømmelse af Uddannelsesspørgsmaalet. Det er ikke ganske afgjort, at Befalingsmandsemnerne er velkomne paa de smaa Sejlskibe, hvis Besætninger i Hovedsagen rekrutteres fra Skibenes Hjemsteder i de smaa Kystbyer.

England har opgivet Kravet.

En Ting, som imidlertid fortjener særlig Opmærksomhed, er, at i England — Verdens største Skibsfartsnation — er Kravet om Uddannelse om Bord i Sejlskibe ikke afgørende for den vordende Navigatørs Adgang til Navigationsskolerne. Det er bleven fremhævet, at den nævnte Bestemmelse i England er saa ny, at man ikke endnu har kunnet høste tilstrækkelige Erfaringer med Hensyn til dens Virkninger, men den har dog nu virket i nogle Aar, og hidtil har man ikke mærket nogen Ulempe som Følge af den. Er det nødvendigt i Sverige at opretholde et Krav, som England med sin langt større Skibsfart mener at kunne opgive?

Kræver Arbejdets Art Sejlskibsuddannelse?

Det synes ogsaa, at Arbejdet om Bord paa Dampere er af en saadan Art, at det ikke nødvendigvis kræver en forudgaaende Uddannelse paa Sejlskibe. At rigge et Nødsejl op, at reparere Antennen til Radiotelegrafen eller at udføre andet Arbejde til Vejrs bør kunne læres lige saa godt paa et Dampskib eller Motorskib som paa et Sejlskib. De nødvendige Kundskaber med Hensyn til Skibets Takkelage, Manøvrering med Baade, Ilandbringen af Trosser og lignende synes ikke heller at kræve en særlig Sejlskibsuddannelse. I Hovedsagen synes Sømandsskoler, indrettede efter det System, der anvendes i England og delvis i Danmark, at være tilstrækkeligt til at bibringe Eleverne Grundlaget i Sømandsskab; helbefarne maa de kunne blive ved Tjenesten om Bord paa en Dampere.

Hvorfor kræves der ikke Sejlskibsuddannelse for en Matros?

Iøvrigt kan det jo være et Spørgsmaal, om det er mere nødvendigt for Befalingsmændene end for Mand-

skabet at faa den grundige Uddannelse, som tilsigtes med Tjenesten paa Sejlskibe. Selvfølgelig bør en Befalingsmand kunne sine Sager helt igennem, men det er dog Mandskabet, der udfører det grovere Sømandsarbejde. Selv om Officererne er aldrig saa godt uddannede, teoretisk og praktisk, kan de næppe klare sig med Underordnede, som ikke er nogenlunde hjemme i deres Arbejde; men for Mandskabet, der gør det egentlige Sømandsarbejde, kræves der ingen Uddannelse paa Sejlskibe.

Sejlskibsuuddannelsen udvikler Raadsnarhed.

Den eneste tungtvejende Grund for Nødvendigheden af Sejlskibsuuddannelsen, der er fremført, er, at Arbejdet paa Sejlskibe giver større Raadsnarhed og Aandsnærværelse i kritiske Situationer end Livet om Bord paa et Dampskib, og dette er nok rigtigt. Men Spørgsmaalet er, om denne ideelle Vinding er saa stor, at den opvejer de Ofre, som Kravets Opretholdelse kan medføre. Man har mange Gange ved Bjergning af nød-stedte Besætninger i haardt Vejr i aaben Sø set Beviser paa, at paa det Skib, som har udført Bjergningen, har lige saa mange, ja til Tider flere Fyrbødere end Matroser meldt sig frivilligt til Tjeneste i Redningsbaaden for at frelse de i Nød stedte Kammerater. Mod og Djærvhed kan saaledes meget vel fostres blandt Folk, som aldrig har været oppe i Rigningen af et Skib, men det er en given Sag, at alle om Bord skal lære Arbejdet i Redningsbaaden, og er dette ikke Tilfældet, er det en Fejl, som bør afhjælpes.

Sejlskibsuuddannelsen er ønskelig.

Ønskeligheden af, at et Skibs Befalingsmænd uddannes paa Sejlskibe vil ingen bestride, men hvis Sy-

stemet ikke i Længden lader sig opretholde, hvad er da naturligere, end at man søger andre Udveje? Den tekniske Udvikling har i Tidens Løb opstillet mange nye Problemer. Man hører gamle Skibskaptajner berette, hvorledes man saa sent som i Midten af det 19. Aarhundrede byggede Hjuldampere til Udenrigsfart, da man tvivlede om, at Skruedampere kunde klare sig i rum Sø. Endnu senere ansaas den Damper for dømt til Undergang, som ikke var forsynet med Sejl, medens Masterne nu kun anses for at være til for at bære Lossebommene, Lanterne og den traadløse Telegraf. Motoren har gjort Skorstenen overflødig, og hvor den nu findes paa Motorskibe, er det kun som Pynt. Kan man da ikke tænke sig, at der er andre Spørgsmaal indenfor Skibsfarten, som ikke har anden Støtte for deres Tilværelse end Traditionen?

Jeg ved, at man rører ved et meget ømt Punkt, naar man vover at pille ved Spørgsmaalet om Sejlskibsuuddannelsens Eksistensberettigelse. Ingen af vore Dages Sømænd vil om Bord paa en Damper leve under Forhold, som de er nødsagede til paa et Sejlskib med snævre Rum og ensformig Kost, men Sejlskibsromantiken har en forunderlig Magt over Sindene baade hos Gamle og Unge. Vil man bedømme Sagen praktisk og søge at udfinde det mest formaalstjenlige, maa man dog lægge Stemningerne til Side. Spørgsmaalet maa formuleres saaledes: Er det absolut nødvendigt, at det gamle Krav om Sejlskibsuuddannelse for Adgang til Navigationskolerne bibeholdes? Kan ikke samme Maal naas ved Midler, der er mere i Overensstemmelse med den tekniske Udvikling og Skibsfartens økonomiske Vilkaar?

Det synes, at Tiden nu er moden til at tage dette Problem op til Diskussion.

DA STORMEN RASEDE I FORRIGE UGE

Onsdag Morgen den 10. ds. ved 5-Tiden, da Stormen var paa sit højeste, befandt Fiskekutteren »Hekla« af Esbjerg sig lidt Nordvest for Graadyb Fyrskib, og her sloges Storbommen løs. Skibets Besætning gav sig straks i Færd med at reparere den saa godt, som det var muligt under saadanne Forhold. Skipperen, *Thorv. Rasmussen*, opholdt sig helt inde ved Masten, medens Fiskerne *Schmidt* og *Nees* befandt sig lidt agterude. Da man var godt i Gang med at surre Bommen, kom der en vældig Braadsø, der fuldstændig begravede Kutteren i fraadende Vandmasser, og tog de tre Mand, som var beskæftiget ved Bommen, med sig ud i Havet. Skipperen lykkedes det dog at faa fat i et Tov og hive sig ind paa Kutteren; men de andre to fik ikke noget Holdepunkt. Dog, Skipperen var snarraadig, saa snart han blev klar over Stillingen, og kastede Tovender, Planker og Bøjer ud til dem, men det var forgæves. Den ene var straks gaaet ned, og skøndt den anden klarede sig en Tid med at svømme og han kun var en god Alen fra en stor Planke, sank han dog, inden han fik fat i den.

Efter Ulykken søgte Skipperen straks Esbjerg Havn med Kutteren.

Kutteren "Grethe" strandet.

Natten til Torsdag søgte Kutteren »Grethe« af Esbjerg paa Grund af Maskinskade og Tab af Storsejlet ind til Esbjerg efter at have overstaaet Onsdagsstormen, men strandede paa »Søren Jessens Sand« mellem Blaavandshuk og Skallingen. Besætningen maatte, da Skibet sank, søge Tilflugt i Rigningen. Skipper *T. Anthonsen* blev ved en Sø, da Skibet krængede, slaet bort fra Rigningen, men han svømmede ind og fik fat igen. Imidlertid kom Redningsbaaden fra Esbjerg og bjergede de skibbrudne.

Inddrevet Navnebrædt.

Paa Fanø Strand er under Onsdagsstormen i for-

rige Uge inddrevet et Navnebrædt mærket »Greta«. Der er ikke inddrevet andet, som kan give Oplysning om, hvor Navnebræddet stammer fra, men efter Navnet at dømme har det formentlig tilhørt et svensk Skib.

At der driver et Navnebrædt i Land er jo selvfølgelig ikke ensbetydende med, at Skibet er forlist. Dog er der Sandsynlighed for, at Skibet i det haarde Vejr har været inde ved Kysten og lidt Havari.

SEJLSKIBSREDERNES ULYKKESFORSIKRING

I *Dansk Søfarts Tidendes* Nr. 31 for 1. August er omtalt, at der burde gøres noget for at lette Ulykkesforsikringsudgifterne for Sejlskibsrederierne, nemlig at der burde ydes Statstilskud til de uforholdsmæssig høje Præmier. Nu véd jeg, ligesaavel som saa mange andre, at fra den Side kan vi vente længe, inden Hjælpen kommer, derfor tillader jeg mig herved at henstille, at der søges en Hjælp for Sejlskibsrederierne ved, at Søfolkene ved enhver Forsikringsforandring ved Udstedelse af Police betaler en Policepræmie af f. Eks. 2 Kr.; det kan blive en Hjælp for vore Sejlskibsrederier at modtage en saadan Sum ved hver Mønstring. Nogle vil maaske indvende, at det bliver for lidt, men noget er da bedre end ingen Ting, og naar der ingen anden Udvej er, saa maaske det var værd at forsøge.

I de senere Aar har jeg ikke fulgt med i Mønstringernes Antal for vore Sejlskibe, men et Par Aar før Krigen husker jeg, der i et Aar var henved 23,000 Mønstringer, det blev efter 2 Kr. ved hver Mønstring i Policepenge henved 50,000 Kr., og det er ingen Klat-skillung.

Løjligheidsvis har jeg omtalt Forslaget for Søfolk, og de havde ingen synderlig Indvending derimod, dog saa de nok gerne, at Policen blev udstedt *in duplo*, for at de kunde have én at sende hjem, og saa det helst gennemført ogsaa fra andre Nationers Side.

Observator.

BALTIC & WHITE SEA KONFERENCEN OG NORD-ØSTERSØKANALEN

I den senere Tid har de af Baltic & White Sea Konferencen udsendt maanedlige Cirkulærer indeholdt mere eller mindre tilslørede Angreb paa Nord-Østersøkanalen, og ved Eksempler bilagte med Tal advares Redere mod at sende deres Skibe gennem Kanalen, og det anbefales dem i Stedet at sende dem rundt om Skagen, skriver det kendte tyske maritime Ugeblad *Hansa*.

Det meddeles f. Eks., at en Damper paa Rejse fra Bremen til København har maattet betale 950 Kr. i Kanalafgifter, og at Rederen ved at lade Skibet gaa rundt om Skagen vilde have sparet 150-200 Kr. Alt, hvad han vandt ved at lade Skibet gaa gennem Kanalen var, at det kom 28-30 Timer tidligere til København.

Det forekommer os, at der ikke kan leveres noget bedre Bevis for Nyttens af Kanalen end den Tidsbesparelse, der her er nævnt, skønt Forfatteren ønskede at bevise det modsatte. Formålet med Kanalen er en let, hurtig og sikker Forbindelse mellem Nord- og Østersøen, og en Tidsbesparelse af 28-30 Timer skulde ikke synes at være for dyrt betalt med en Ekstraudgift paa 150-200 Kr. En yderligere Fordel er det, at man undgaar Risikoen ved en Rejse rundt om Skagen, og at man sparer paa Brugen af Skib og Maskine.

Det er ikke muligt her at konstatere Rigtigheden

af de nævnte Tal, men man kunde maaske fremhæve, at der aldrig fra tyske Redere er modtaget Klager af den Art, skønt de afgiver Hovedkontingentet til Kanaltrafikken. Det har ogsaa vakt megen Forbavselse i tyske Rederkredse, at Organet for en Organisation af saa stor Betydning som B. & W. S. Konferencen aabner sine Spalter for en systematisk nedsettende Omtale af Nord-Østersøkanalen. Hvis man husker, at Konferencens Sæde er København, og at København drager Fordel af en forøget Trafik gennem Sundet, faar hele Sagen et Udseende, der er ganske uværdigt for Konferencen og dens fremragende Formand under Hensyn til dens hidtidige Betydning og Arbejde.

En Kommentar fra "Scandinavian Shipping Gazette"

The Scandinavian Shipping Gazette har i sit Nr. 37 af 12. ds. meddelt ovenstaaende, og knytter følgende Bemærkninger til det tyske Blads Udtalelser:

Hansa's Korrespondent skyder over Maalet med sine afsluttende Bemærkninger. Konferencens Cirkulære er Organ for Konferencens Medlemmer, og dets Spalter staar folgelig aabne for Bidrag fra dem af almen Interesse. Vi ved ikke, hvad *Hansa's* Korrespondent mener med »camouflerede Angreb«, men vi ved, at Konferencen tør staa fast paa sin Overbevisning, og at den ikke behøver at camouflere noget som helst.

"DANSK SØFARTS TIDENDE"S FRAGTBERETNING

Som ventet holdt det oversøiske Fragtmarked sig ikke alene fast i den forløbne Uge; men denne bragte ogsaa en yderligere Bedring af Raterne.

TRÆLASTMARKEDET

Uden Overdrivelse kan det sikkert siges, at dette Marked i længere Tid har været noget af det daarligste. Tilgangen af nye Ordre er yderst minimal, og som Følge heraf er Raterne nu saa langt nede som overhovedet muligt, om Rederne da ikke vil sejle udelukkende for Fornøjelse, thi dette vil ubetinget blive Følgen af en yderligere — omend nok saa lille — Nedgang i Raterne. Forholdsmæssigt betragtet ligger Østersøraterne nu endog betydeligt under Raterne før August 1914. Den saa længe imødesete Bedring bør imidlertid med Rimelighed kunne forventes, ser det i Øjeblikket end nok saa sort ud; men som allerede tidligere hævdet er det nødvendigt, at Rederne holder igen saa meget som muligt. Som et talende Supplement til vore tidligere Udtalelser om, at adskillige Redere ikke gør mindste Forsøg paa at forbedre de af Befragterne noterede Rater, kan vi anfører, at en Ordre (720/760 Stds. Piteå & Skellefteå/La Rochelle), der var udbudt fra flere Sider til 47/6d.-50/-, blev taget af en norsk Baad til kun 45/-, endog forinden den i La Rochelle for kort Tid siden udbrudte Strike var bragt til Ophør.

Af de i den forløbne Uge afsluttede Befragtninger anfører vi følgende: Hudiksvall/Bristol 550 Stds. DB 52/6d., Umeå-Dunkerque 490 Stds. DBB 39/-, 2 Umeå/London 1,000 Stds. 40/-, Kotka/London 800 Stds. 39/6d., Fredrikshamn & Lovisa/London 1,000 Stds. 40/-, nyt Scanfin excl. clause 10, 190 Stds. Sundsvalls/London-derry, floorings DBB 70/-, 210 Stds. Sundsvall/Vannes 77/6d., 600 fathoms Piteå & Umeå/ECCP props 45/- ipf., 360 Stds. Gefle & Sundsvall/Calais 46/-, 260 Stds. Sundsvall/Lerwick boards staves 57/6d., 150 Stds. Sundsvalls/Newry floorings DBB 70/-, 200 Sundsvall/Galway DBB floorings 70/-, 190 Stds. Sundsvalls/Birkenhead floorings DBB 67/6d., 1,350 Stds. 1/2 Wiborg/Alexandria balks 90/- 80 Stds. Losning.

HVIDEHAVET

Der slutes stadig en Del Baade i dette Marked, og

Efterspørgselen er jævnt god. Raterne er fra 60/- til 65/- som Basis efter Størrelsen.

KUL, KOKS ETC.

Der spores kun en ringe Efterspørgsel efter Tonnage, og de Slutninger, der gøres, er til lave Rater. Saaledes kan nævnes: Tyne/Hobro 1,000 Tonner, 600 Kul 7/3d., 400 Koks 9/9d., Tyne/God dansk Havn 3,500 t. 5/3d., Tyne/Antwerpen 2,000 t. 2/10½d. med Option af Zeebrugge til 3/- med 1 Frc. i Lossegodtgørelse, Blyth/Malmö 1,600 t. 6/-, Forth/Carlshamn 1,200 t. 7/9d. med Option af 200 Koks 10/-, Swansea-Pt. Talbot/Sundsvall 2,000 t. 6/9d. Oktober, Tyne/Hamburg 2,500 t. 3/11½d., Humber/Stettin 1,900 t. 5/9d. — Sverige betaler snart lige saa lidt som Danmark, men da Udgifterne der er ca. 1/6d. større, bliver det en daarligere Foretning at slutte dertil. Der er stadig Efterspørgsel efter Baade for Koks fra London til København eller Aarhus til 10 Kr. med 500 Losning.

MIDDELHAVET

Dette Marked er til en Forandring ret livligt, og følgende Slutninger er gjort fra WCUK: Piræus 5,000 t. 11/6d., Pt. Said 6,000 t. 10/9d., Genoa-Savona-Spezia-Leghorn 5/5,500 t. 9/1½ d., Algiers 3,600 t. 9/1½d., Las Palmas 2,200 t. 8/6d.

Hjemgaaende er sluttet bl. a. 2,400 t. Salt fra Torre-veja til Yarmouth 11/-, ellers intet bemærkelsesværdigt.

NORD-AMERIKA, GULFEN, CANADA

Der rapporteres stadig mange Slutninger, saaledes: New York/Antwerp eller Rotterdam 35,000 qtrs. 16 Cents for barley og 18 Cents for Oats October, Atlantic Range/Antwerp eller Rotterdam 25,000 qtrs. 15 Cents Option af Hamburg 16 Cents September, Gulf/Antwerp eller Rotterdam 11,800 t. 15½ Cents option Hamburg 16 Cents December. Gulf timber port/Monte Video eller Buenos Aires er sluttet til \$14.25 for 11/1,200 Stds. Baad, Rosario \$14.50, Option Partlast Santa Fé \$15.25 Oktober/November.

Fra Montreal er specielt sluttet mange Baade, bl. a. 28,000 qtrs. Havre eller Dunkerque 17½ Cents, hvis een, 18 Cents, hvis begge Havne, Septbr., 25,000 qtrs.

Antwerpen/Hamburg range 16½ Cents, Option Emden eller Weser 17 Cents, 5./31. Oktober.

Nord Pacific er stadig stigende: 7,500 t. UK-Cont. basis 32/6d. full options, Oktbr./Novgr., 7,000 t. UK-Cont. basis 32/6d., 15. Novbr./15. Decbr.

SYD-AMERIKA

Der er en Del Kullaster i Markedet til La Plata lower ports; men Befragterne indikerer blot 11/3d.-11/9d. i Henhold til Størrelse og Position, og selv til disse lave Rater faas Tonnage.

Følgende bedre Slutninger er gjort fra Cardiff: River Plate lower ports 5,200 t. 12/-, Rosario 5,000 t. 13/- 15. Septbr., Monte Video 6,000 t. 11/9d. 25. Septbr., Rosario 3,700 t. 13/-, Santa Fé 14/6d., 15. Septbr. Hjemgaaende er sluttet: n. a. San Lorenzo/UK-Cont. Bordeaux-Hamburg range 5,350 t. 24/3d., 20. Septbr./10.

OM STRANDINGER PAA SANDENE I SKAFTAFELLSSYSSSEL

Som bekendt er Sandene i Skaftafellssyssel meget farlige, og der sker aarlig Strandinger, som tidt har foraarsaget store Ulykker. En af disse Ulykker gav Anledning til, at den daværende tyske Konsul *Ditlev Thomsen* i Aaret 1904 lod bygge et Tilflugtshus paa Kalfafellsmelar, forsynet med Madvarer, Klæder og Redskaber til at faa Forbindelse med Bygden. Dette bevirkede flere Gange, at Skibsbesætninger blev reddet, som ellers uden Tvivl vilde være omkommet i Ørkenen.

Senere blev der paa Statens Bekostning i Aaret 1913 rejst en Barak i Mafabot, længere Vest paa, navnlig paa Opfordring af Trawler-Redere i Hull, og denne Barak har ligeledes været benyttet af Skibbrudne.

Samtidig blev der paa Statens Bekostning sat en Række Pæle langs Stranden fra Hnappavallaos (Øst for Ingolfshöföi) mod Vest til Kubaos, ca. 100 km. Paa Pælene er der Plader, der viser i hvilken Retning man skal gaa, og ved alle Flodmundinger er der fastgjort Kasser til Pælene med Kort og Tilrettevisninger, om hvorledes man skal forholde sig.

Begge Barakkerne og Vejviserpælene bekostes nu af Staten.

Selv om disse Foranstaltninger ofte i de svundne Aar har været til god Hjælp, synes det rigtigt at henvende Søfolks Opmærksomhed paa, at det bedste de kan gøre, hvis de strander paa disse Steder, er at blive om Bord saa længe som muligt, og ikke forlade Skibet, før det er tvingende nødvendigt. Som Regel opdages Strandingen ret hurtigt fra Bygden, og man kommer da til Stedet saa hurtigt som muligt, og man vil da næsten uden Undtagelse kunne bjerger de Skibbrudne, hvis de ikke styrter sig i Fare ved at prøve paa at naa Land ved egen Hjælp.

Tre Strandinger.

Sidste Vinter indtraf 3 Strandinger, som jeg har faaet Oplysninger om, og det vil være rigtigt at oplyse, hvorledes det gik til.

Hroppstyreren i Øræfi, *Ari Halfdanarson* paa Fagarhols myri, skrev til mig den 30. f. M. om de 2 Strandinger:

To Skibe er i dette Aar strandet her. 15. Januar en tysk Trawler »Amrumbanka« med 13 Mand, hvoraf 1 druknede — han vilde svømme i Land med en Line. Ca. 500 Favne Øst for Ingolfshöföi. Skibet stod paa et Sandrev godt 100 Favne fra Land. Vi opdagede straks, da det stødte, og tog skyndsomst derhen. Der blev sat en Tønde med en Line ud fra Skibet. Den drev i Land, en Flaske blev bundet til Linen og en Seddel lagt deri med Ordre til, at Besætningen skulde blive om Bord, indtil man ansaa det for muligt at bjerger den i Land — for Havet var i Oprør, og det blæste ret stærkt fra N.E. Skibsbesætningen trak saa Flasken om Bord og lagde igen en Seddel deri, og

Oktbr., Bahia Blanca/Antwerp eller Rotterdam 7,900 t. 21/6d., option full cargo Buenos Aires 21/-, 15./30. September, hvilket er en lille Opgang siden sidst.

ØSTEN

Den tidligere nævnte og særdeles velkomne Opgang fortsættes stadig, og saaledes er der betalt 43/9d. fra Syd Australien eller Victoria til UK-Cont. 2 Havne, 1./31. Januar, og der rapporteres endog sluttet op til 45/- i et enkelt Tilfælde.

Karachi har nu booked til 26/- per d.w. Ton til 2 Havne Cont., Oktober Lastning.

TIME CHARTER

For Europas Vedkommende er Efterspørgselen minimal, men der er sluttet en Del Baade i vestindisk Fart, og Raten er \$1.40/1.65, efter Størrelsen.

Reykjavik

Folkene i Land trak den saa tilbage igen. Paa Seddelen stod, at de vilde vente, til de fik Underretning. Folkene ventede saa ved Stranden den 15. og den næste Nat, ligesom den 16. og Natten derpaa. Den 17. havde Søen omsider lagt sig noget, og Folkene i Land tog saa en Ponton, der var drevet op paa Stranden, og bandt den til en Line, som de saa lod Skibsbesætningen trække til sig, hvorpaa 6 af de Skibbrudne ved Hjælp af et Tov gik ned paa Pontonen, og de blev derpaa trukket op i Stranden, og dernæst de andre 6. Dette gik rigtig godt, saa Besætningen blev ikke meget medtaget, og den blev straks ført her til Fagarholsmyri. »Amrumbanka« drev senere længere ind, og Sandbankerne forandredes. Sandet føg sammen, saa nu er der saa meget Sand omkring Skibet, at det er i Højde med Spillet.

Øst for Hnappavallaos strandede den 7. Marts et fransk Sejlskib »Augusta« med 15 Mand, hvoraf 1 druknede — vilde svømme i Land med en Line. Besætningen fik ham trukket død om Bord. Skibet var ude for en stærk Storm i 6 Dage mellem Færøerne og Island og mistede Skibsbaaden. Skibet blev da saa ødelagt og læk, at de for at bjerger Livet blev nødt til at sejle paa Land, saa snart det lod sig gøre. Vi opdagede straks, da Skibet gik paa Land, og gik øjeblikkelig ned til Strandingsstedet for at bjerger Besætningen, hvilket vi gjorde paa denne Maade: da Vandet begyndte at falde, gik Folkene fra Land, sammenbundne med Tov, ud for at hjælpe Besætningen, men disse klatrede paa et Tov ned fra Bovsprydet — da dette stod nærmest Stranden — saa at Redningsfolkene kunde tage imod Besætningen, uden at den blev meget medtaget, og de Skibbrudne blev straks fulgt op til Gaardene. Nu staar »Augusta« i meget Sand og Sø — eftersom den drev i Land paa en uheldig Maade — og er gaaet meget i Stykker.

Besætningerne fra begge de forliste Skibe blev ført til Hornafjord, derfra i Motorbaad til Østfjordene og saa til Udlandet.

Den tredje Stranding var en færøisk Kutter, der gik paa Land Vest for Skaftaros, og der druknede ligeledes 1 Mand, som vilde prøve at komme i Land med en Line, men de andre, som blev om Bord, blev alle reddet fra Land.

Disse Eksempler viser tydeligt, hvor nødvendigt det er, at de Skibbrudne ikke udsætter deres Liv for Fare ved at forsøge at redde sig i Land ved egen Hjælp. Det sker næsten aldrig, at et Skib splintres i Stranden i Skaftafellssyssel, hvorimod der som Regel paa kort Tid samles Sand omkring det, saa Besætningen kan gaa tørskoet i Land ved Ebbe, hvis de venter roligt. Paa den anden Side er Brændingen altid meget tung og ikke til at magte for andre end dem, som er vant til at lande under slige Omstændigheder.

VIL SOVJET-RUSLAND BYGGE SIG EN HANDELSFLAADE?

Verden er ikke ukendt med de vidunderlige Løfter, der indeholdes i Sovjets Genrejsningsplaner, lige saa lidt som den staar fremmed overfor den næsten fuldstændige Mangel paa praktiske Resultater af samme. Russisk Rederivirksomhed afgiver et godt Eksempel. Ruter, der er startet af og drevet under direkte Kontrol af Sovjet-Myndighederne, har i praktisk talt alle Tilfælde vist sig at være absolut mislykkede, og de faa, der har klaret sig, har vist sig at være mere eller mindre paa private Hænder paa Trods af Sovjets fundamentale Principper.

Den Skæbne, der har ramt alle af Staten ejede Skibsfartsforetagender i Rusland, synes ogsaa at skulle ramme det store Skibsbygningsprogram, man har talt om saa længe. I Begyndelsen af 1923 meddeltes det, at Sovjet paatænkte at reorganisere Landets Skibsværfter og begynde næsten straks at bygge Handelskibe til Fart paa Østersøen, Sortehavet og de øvrige europæiske Farvande. Indtil nu er man imidlertid ikke kommet videre end til at tale om det. Ifølge de seneste Beretninger paatænker Regeringen at bygge 167 Skibe i Løbet af de næste 5 Aar, begyndende med nogle faa mindre Skibe i 1924.

Et stort Laan nødvendigt.

Sovjet mangler imidlertid Penge. Rusland kan ikke betale sin Gæld og søger Laan i England, men 167 Skibe, bygget af Regeringen til Statsbrug, vil koste en Mængde Penge, navnlig hvis de, som det paastaas, skal bygges paa russiske Værfter. Man maa derfor antage, at det Laan, som Sovjet haaber at faa i England, delvis skal anvendes til den paatænkte nye Tonnage, der eventuelt vil blive benyttet til Monopolisering af Farten til og fra Rusland. Der er ganske vist for Øjeblikket ikke ret megen Handel at monopolisere, men de, der er for den nylig underskrevne engelsk-russiske Overenskomst, hævder, at den fulde Anerkendelse af Rusland og Tilstaaelsen af det ønskede Laan hurtigt vil resultere i en stærkt forbedret Handelsforbindelse. Hvis dette skulde vise sig at være rigtigt, er det klart, at britiske Redere vil kræve en passende Andel i den genopstaaede Skibsfart, men i et Land, hvor Staten har Monopol paa al Handelsvirksomhed, og hvor Regeringen er til det yderste protektionistisk, vil de ikke have nogen Chance for at faa Del i Skibsfarten, naar Rusland har anvendt Laanet til Bygning af en stor og moderne Handelsflaade.

Rusland mangler Staal.

Dette er imidlertid altsammen Problemer, som maa ske og maaske ikke vil opstaa, hvis og naar Laanet er opnaaet og Skibene bygget. Af mere øjeblikkelig Interesse er Sovjets Planer med Hensyn til Skibsbygningsprogrammet, som de foreligger for Øjeblikket, og de Vanskeligheder, som Gennemførelsen af dem sikkert vil møde. Et Blad i Leningrad udtaler, at utilstrækkelige Staalbeholdninger og den høje Pris for dem, der er til Raadighed, vil være en af de største Vanskeligheder, og at Arbejdet kun kan gennemføres, saafremt der er tilstrækkelig Kapital og Materialer til Disposition. Hvad der ikke fremgaar helt tydeligt af Bladets Udtalelser er, at der med Materialer menes »indførte Materialer«. Som Følge af de Vanskeligheder, der er forbunden med at faa autentiske Oplysninger om den industrielle Situation i Rusland, er det umuligt at udtale noget bestemt om, hvormed den hjemlige Staalproduktion andrager, men Russerne selv indrømmer, at de Forraad af russisk Staal, der er til Raadighed, er overordentlig dyre.

Man kan med nogenlunde Sikkerhed sige, at hvis Sovjets Skibsbygningsprogram bringes til Udførelse, vil de Værfter, der skal bygge Skibene, finde det umuligt at bygge det paatænkte Antal Skibe i Løbet af de

5 Aar, hvis de skal være afhængige af de russiske Staalværkers Produktion alene.

Før Krigen transporteredes 8 % af Varerne paa russiske Skibe.

Det er imidlertid af afgørende Betydning for Landet at faa Handelsflaaden stærkt forøget. I 1914 bestod den russiske Handelsflaade af 2,900 Skibe med en samlet Tonnage af 880,000 Bruttotons, hvoraf 840 Skibe med en samlet Tonnage af 700,000 Tons var Dampere. Med denne Flaade besørgede Rusland kun 8 pCt. af Transporten af Landets Import og Eksport, og det menes, at Rusland aarligt betalte herved 10 Millioner Pd. Sterl. i Fragt til fremmede Dampskibsselskaber. Ruslands lille Handelsflaade blev under Krigen og Revolutionen stærkt formindsket, og ifølge *Lloyds Register* bestaar den nu af 97 Skibe med en samlet Tonnage af 338,792 Tons. Paa den anden Side har Ruslands Udenrigshandel udviklet sig i nogen Grad, og Landet er næsten fuldkommen afhængigt af Udlandet, der besørger Transporten til og fra Rusland af alle de Varer, som det køber eller sælger.

Staal- eller Træskibe.

Tilvejebringelsen af en Handelsflaade anses derfor for absolut nødvendig, og fra sagkyndig Side, der gaar ud fra, at der skal bygges Staalskibe, ser man i Regeringens Projekt et Middel til at genoplive den russiske Skibsbygningsindustri i en saadan Udstrækning, at alle Landets Værfter, saavel ved Østersøen som ved Sortehavet, præsterer herved 50 pCt. af, hvad de gjorde før Krigen, medens mange af de Maskinfabriker, der i aarevis har ligget stille, kunde faa Arbejde nok til atter at komme i Gang. Fra anden sagkyndig Side er der fremsat et andet Projekt, hvorefter man skulde forsøge at komme ud over de Vanskeligheder, som Staalmanglen frembyder, Vanskeligheder, som den Paagældende, en Ingeniør, aabenbart anser for uovervindelige under de nuværende Forhold. Han foreslaar, at den Mængde Staaltonnage, der skal bygges, indskrænkes til et absolut Minimum, og at Staten koncentrerer sine Bestræbelser om Bygning af Trædampere og Sejlskibe, til hvilke Materialet let og billigt vil kunne skaffes til Veje i Rusland. Han lægger særlig Vægt paa, at Fremstillingsomkostningerne bliver smaa og fremhæver yderligere, at Ruslands Kyst- og Flodfart samt en stor Del af Udenrigsfarten er af en saadan Natur, at det ikke er absolut nødvendigt at anvende hurtige Staaldampere, idet langsommere Træskibe efter hans Mening vil svare lige saa godt til Hensigten. Han udtaler sig ogsaa for Anvendelse af Standardiseringsmetoder paa Værfterne og hævder, at Træskibstonnage paa denne Maade kunde bygges langt hurtigere end Staalskibe.

Hvad Sovjetmyndighederne selv mener om Sagen, ved man ikke, alt, hvad man ved, er at de paatænker at paabegynde Udførelsen af deres Program i Aar, men der er næppe 4 Maanedere tilbage af Aaret, og indtil nu er, skriver *The Syren*, saa vidt vides, Kølen ikke lagt til et eneste Skib.

STOCKHOLMS FRIHAVN

Havnestyrelsen i Stockholm har stillet Forslag om, at Frihavnen fra Nytaar overtages af et kommunalt Selskab i Stedet for det nuværende private, og at Aktierne indløses til Parikurs. Ledelsen og Driften af Havnen vil iøvrigt forblive uforandret. Styrelsen foreslaar endvidere, at der bygges et nyt Pakhus med 6 Etager og med en Gulvflade af 10,000 Kvadratmeter, men derimod foreslaas ingen Udvidelse af Frihavns-terrænet. Udgiften til Pakhuset anslaaes til 1.35 Millioner Kroner.

HAVNEAFGIFTER I OSTENDES YDERHAVN

Et kgl. Dekret af 12. August 1924 fastsætter de Takster, som vil være at betale fra 1. September 1924 til Staten i Ostendes Yderhavn og dens Tilliggender som følger:

Art. 1. Bestemmelserne af 24. Dec. 1895, 11. Marts 1897, 22. Marts 1905 og 8. Nov. 1912 tilbagekaldes og i Stedet gives følgende Bestemmelser:

Art. 2. Fra 1. September 1924 vil de til Staten opkrævede Afgifter i Ostendes Yderhavn eller dens Tilliggender være fastsatte som følger:

- 1) Ethvert Handelsskib, der indtager eller lossere Ladning i Yderhavnen, betaler pr. Rejse i Kajaft 90 Centimer pr. Register-ton eller pr. Moorsom Ton (2m³ 83).
- 2) Handelsskibe, der tilhører en fast Rutelinje, og modtager Passagerer og Industrivarer, betaler i Kajaft:
 - a) For de første 25 Rejser til Ostende 90 Centimer pr. Moorsom Ton.
 - b) For de følgende 15 Rejser 75 Centimer pr. Ton.
 - c) For alle følgende Rejser 60 Centimer pr. Ton.
 Opgørelsen udfærdiges for hvert Aar fra 1. Januar for det samlede Antal Rejser udført af Linjens Skibe uden Anførelse af Skibenes Navne.
- 3) Skibe, der anløber Ostendes Yderhavn, betaler i Kajaft

90 Centimer pr. Ton à 1,000 kg Varer ladede eller lossede og 45 Centimer pr. Ton Moorsom, hvis de kun driver Passagerfart, og for saa vidt de udskiber eller indskiber Passagerer.

- 4) Betalingen af de ovennævnte Afgifter giver Handelsskibene Ret til en Maanedes Ophold i Yderhavnen. Efter Udløbet af denne Tid betaler de 15 Centimer pr. Ton pr. Maaned. Enhver paabegyndt Maaned regnes for en fuld Maaned.
- 5) Skibe, der er bestemt til Ostende, og som er tvungne til at losse i Yderhavnen, samt Skibe, der søger Nødhavn, betaler ingen Afgift i Yderhavnen.
- 6) Dampere, der — selv om det kun er lejlighedsvis — foretager Lystture, og som anløber Ostendes Yderhavn eller dens Tilliggender, betaler for hver Dag, paa hvilken de har foretaget en eller flere Ture, en Kajaft, der beregnes efter Maksimumsantallet af Passagerer, som det efter Bestemmelserne er tilladt at have, idet dog enhver Fraktion af 10 regnes = 10.
Afgiften er 25 Centimer for hver Passager i Juli og August og 10 Centimer i de øvrige Maaned.
- 7) Skibene betaler en Ekstraafgift af 3 pCt. af ovennævnte Afgifter til Dækning af Belysningsudgifterne paa Kajen.
Art. 3. Opkrævningen af Afgifterne sker ved Toldmyndighederne i Ostende.

LODSTAKSTER FOR UDENLANDSKE SKIBE I PORTUGISISKE HAVNE (TVUNGEN LODSPLIGT)

Tabel A: Ind- og Udgaende Lodspenge.

Op til 50 Tons gross Register.....	Lodspenge Havneanl. Takst	
	Indg. ell. Udg. £ s. d.	Kun for Indg. £ s. d.
— 100 — — —	8. 0	2. 5
— 200 — — —	16. 0	4. 10
— 300 — — —	1. 4. 0	7. 3
— 400 — — —	1. 12. 0	7. 8
— 500 — — —	2. 0. 0	12. 0
— 750 — — —	2. 8. 0	14. 5
— 1,000 — — —	2. 16. 0	16. 10
— 1,250 — — —	3. 4. 0	19. 3
— 1,500 — — —	3. 12. 0	1. 1. 8
— 1,750 — — —	4. 0. 0	1. 4. 0
— 2,000 — — —	4. 8. 0	1. 6. 5
— 2,500 — — —	4. 16. 0	1. 8. 10
— 3,000 — — —	5. 4. 0	1. 11. 3
— 3,500 — — —	5. 12. 0	1. 13. 8
— 4,000 — — —	6. 0. 0	1. 16. 0
— 4,500 — — —	6. 8. 0	1. 18. 5
— 5,000 — — —	6. 16. 0	2. 0. 10
— 5,000 — — —	7. 4. 0	2. 3. 3
For hvert 1,000 Tons (eller Fraktion) mer	4. 0	1. 3
50 pCt. ekstra for Tjeneste mellem Solnedgang og Solopgang.		

Tabel B: Havnelodspenge.

Mooring, shifting etc.	£ s. d.
Op til 200 Tons gross Register.....	8. 0
— 500 — — —	16. 0
— 1,000 — — —	1. 4. 0
— 2,000 — — —	1. 12. 0
— 3,500 — — —	2. 0. 0
— 5,000 — — —	2. 8. 0
For hvert 1,000 Tons (eller Fraktion) mer..	4. 0
50 pCt. ekstra for Tjeneste mellem Solnedgang og Solopgang.	

Tabel C: Ekstra Arbejde.

Ophold omb. grundet paa daarligt Vejr	£ s. d.
— — — — Karantæne	pr. Dag 0. 8. 0
— — — — hvis følger med Skibet til anden Havn	
Arbejde, som ikke fuldføres inden 3 Timer... } Lods bestilt til Skibets Disposition	0. 4. 0
Lods bestilt til Tjeneste, som ikke ønskes udf. } Lods, som staar under Doktor-Observation eft. } at have været ombord i Fartøj under Karant.	

SAMMENLIGNING MELLEM DRIFTEN AF AMERIKANSKE OG EUROPÆISKE SKIBE

Den amerikanske Dampskibsrederi-Forening har som Led i sin Kampagne for at oplyse Offentligheden om Forskellen i Omkostningerne ved at drive Skibsfart under amerikansk og fremmed Flag, udsendt en Beretning, der viser at Lønningskontoen paa en svensk 6,000 Tons Damper, der fyrer med Kul, kun er omtrent halvt saa stor som paa en amerikansk Damper af samme Størrelse, der fyrer med Olie. Man har valgt en svensk Baad, der fyrer med Kul, men Forskellen vilde være endnu større, hvis man til Sammenligningen brugte en svensk Baad, der anvender Brændselsolie.

Lønninger (Skibe paa 6,000 Tons).

	Svensk Kulbr.	Amer. Oliebr. (privat)	Amer. Oliebr. (Shipp.Board)
1. Styrmand	95.22	165.00	185.00
2. Styrmand	71.82	140.00	165.00
3. Styrmand	54.53	125.00	150.00
Radiotelegrafist	—	90.00	105.00
Baadsmænd	45.22	65.00	75.00
Tømmermænd	47.88	70.00	—
Helbefarne Sømænd	118.89	330.00	375.00
Alm. Sømænd	65.42	80.00	95.00
Maskinpersonale:			
1. Mester	145.50	235.00	260.00
1. Ass.	86.71	165.00	185.00
2. Ass.	63.84	140.00	165.00
3. Ass.	51.87	125.00	150.00

	Svensk Kulbr.	Amer. Oliebr. (privat)	Amer. Oliebr. (Shipp.Board)
jun. 3. Ass.....	\$ —	\$ 160.00	\$ —
Oilers	168.08	195.00	217.50
Watertender	—	—	217.00
Fyrbødere	237.78	172.50	195.00
Kullempere	82.17	—	—
Wiper	—	100.00	115.00
Steward	66.50	105.00	120.00
Kok	43.35	90.00	100.00
2. Kok og Bager.....	—	70.00	80.00
Messemand	—	80.00	—
Messedreng	26.60	30.00	126.00
Skibsdreng	34.00	—	—
Ialt Lønninger pr. Md.....	1,505.42	2,732.50	3,081.00
Ialt Besætning	33 Mand	34 Mand	34 Mand

Den svenske Baad havde 3 helbefarne Sømænd til en Lønning af \$ 39.63 hver, den private amerikanske Baad 6 à \$ 55.00. Shipping Board 6 à \$ 62.50. For de almindelige Sømænd var de tilsvarende Tal 2 à \$ 32.71, 2 à \$ 40.00 og 2 à \$ 47.50. Det private amerikanske Skib havde 2 junior 3. Assistenten à \$ 80.00. Af Oilers havde den svenske Baad 4 à \$ 42.02, den private amerikanske 3 à \$ 65.00, Shipping Board 3 à \$ 72.50. Shipping Board anvendte 3 Watertenders à \$ 72.50. Af Fyrbødere anvendte Svenskeren 6 à \$ 39.63, Amerikanerne henholdsvis 3 à \$ 57.50 og 3 à \$ 65.00. Svenskeren havde 3 Kullempere à \$ 27.39, Amerikanerne 2 Wipers à \$ 50.00 og \$ 57.50 henholdsvis. Det private amerikanske Skib havde 2 Messesmand à \$ 40.00. Af Messedrengene havde det svenske Skib 2 à \$ 13.30, Shipping Board 3 à \$ 42.00. Svenskeren havde 2 Skibsdrengene à \$ 17.02.

NYE HAVNEAFGIFTER I COLLO (ALGIER)

Handelsministeren har efter Indstilling af Direktøren for Handels- og Industri-Departementet bestemt, at de hidtil gældende Forordninger angaaende Havnetaksterne i Collo (Algier) ændres som følger:

Skibe, der ligger ved Kaj:

1 Frc. pr. Registerton af ind- eller udskibede Varer (Dyr indbefattede).

Skibe, der ligger i Havn, men ikke ved Kaj:

75 Centimer pr. Registerton af ind- eller udskibede Varer (Dyr indbefattede).

Skibe, der ligger udenfor Havnen:

50 Centimer pr. Registerton af ind- eller udskibede Varer (Dyr indbefattede).

I hvert af disse tre Tilfælde skal Maksimumsafgiften være lig den af Skibet betalte netto Tonnageafgift.

Grænsen mellem de to sidste af de ovennævnte Kategorier dannes ved en Linje trukket fra Molehovedet paa den nye Mole mod Vest til Redfyret.

NORSKE DAMPSKIBSLINJER I STILLEHAVET

Den af norske Skibe drevne Skibsfart paa Stillehavskysten har sidste Aar været meget livlig, og dette gælder saavel Rutearten som Tramparten. Navnlig Los Angeles og Portland blev anløbet af en Mængde norske Skibe, og flere hundrede tusind Tons norsk Tonnage var beskæftiget med Transport af Træ og Tømmer, som der efter Jordskælvet var Brug for i Japan. Der er i Øjeblikket 4 norske Linjer, der gaar i Fart paa den amerikanske Stillehavskyst. De moderne Motorskibe tilhørende den norske Pacific Linje (Fred. Olsen & Co., Christiania) løber regelmæssigt

STORT OG SMAAT

Kollision i Drogden.

Ved 8-Tiden Fredag Morgen er der udfør Drogdens Fyrskib sket en ret alvorlig Kollision mellem to Sejlskibe, en estlandsk 3-m. Skonnert »Emilie«, der var paa Rejse til København, og en hollandsk Skonnert »Jacobæ«.

Begge Skibene kom med ret god Fart, og først i sidste Øjeblik opdagede man, at Ruterne krydsede hinanden. Men da var en Kollision ogsaa uundgaaelig.

Navnlig den hollandske Skonnert blev stærkt havareret og maatte søge ind til København for at reparere. Ogsaa den estniske Skonnert gik ind til København.

Forskellige Skibe, der var i Nærheden af Ulykkesstedet, stoppede op, idet man befrygtede, at Hollænderen skulde synke.

Der skal nu afholdes Søforhør i København. Efter det foreløbigt foreliggende ser det ud til, at det er Hollænderen, der ved en fejl Manøvre har Skylden for Sammenstødet.

Norsk Rederinyt.

Rederfirmaet Wilh. Wilhelmsen har hos »Deutsche Werft« i Hamburg bestilt et Motorskib paa 9,650 Tons d.w. Skibet skal kunne gøre 13½ Knobs Fart og skal leveres i Løbet af ét Aar.

Bark »Annie II« af Christianssand, der i den senere Tid paa Foranledning af Panthaverne flere Gange har været stillet til Auktion i Leith, blev ved en ny Auktion forleden solgt til Ophugning for 2,125 Pd. Sterl. Skibet er bygget af Staal i Katendrecht i 1891 og laster ca. 2,400 Tons d.w.

Det nye Skibsrederi-Selskab »Ekvator«, Christiania, har købt en Tankbaad paa ca. 3,300 Tons d.w. Baaden skal overtages i Philadelphia omkring den 20. ds. Skibet blev i 1920 ombygget til Tankbaad og er i tip-top Stand. Den faar Navnet »Ekvator«.

Det tyske Dampskib »Otranto« med Dobbeldtæk og 1,520 Tons d.w., der er bygget i 1921, er af Hamburg-Amerika Linien solgt til Skibsreder Leif Erichsen, Bergen, for 485,000 norske Kroner.

Den tyske Damper »Nürnberg« med Enkeltdæk, 1,550 Tons d.w. og bygget i Stettin i 1921, er solgt til Norge for 15,250 Pd. Sterling.

Drivende Vraggods.

Ministeriet for Industri, Handel og Søfart meddeler:

Græsk Damper »Panaghis Vergottis« rapporterer Kl. 3⁴⁰ Efterm. den 10. ds. over Blavand Radio, at Skibet paa 55° 45' N. Brd. 5° 15' Ø. Lgd. har mistet sin Fokkemast.

Undermasten er af Jern og Stagen af Træ. Masten er forsynet med 4 Lossebomme af Træ, den formodes drivende farlig for Sejlskibet.

mellem Stillehavslanene og Norge. Fra Norge medfører de Cement, Papir, Nitrat, Konserves og bringer fra Stillehavskysten Byg, Hvede, Kaffe og Frugt etc. hjem. En anden norsk Linje er Latin Amerika Linjen (A. O. Lindvig, Christiania), der med 4 Dampere driver Fart mellem nord- og sydamerikanske Havne, men som her møder en haard Konkurrence. En tredje norsk Linje har siden Slutningen af forrige Aar drevet Fart mellem nord- og sydamerikanske Havne, nemlig Rederiet Winge & Co., Christiania, der holder 3 Motorskibe og en Damper i Fart. Den fjerde norske Linje har i nogen Tid under Navnet Portland-Orient Linjen drevet Rutearten mellem Portland (Oregon) og Kina. Firmaet vil sandsynligvis sætte 4 større Baade ind paa denne Fart.

NYE BAADE TIL DAMPSKIBSSELSKABET "PROGRESS"

Til Trods for de vanskelige Tider for Skibsfarten synes den danske Dampskibsflaade at gaa stadige Udvidelser i Møde.

Dampskibsselskabet »Progress«, Reder Marius H. Nielsen, har saaledes for nylig modtaget to nye Dampere fra »Howaldtswerke« i Kiel, Fragtdamperne »Knut« og »Robert«, samt en anden Damper »Mariane« fra Værftet i Rødbyhavn, der i den nærmeste Fremtid skal aflevere endnu en Damper »Marx« til Selskabet. Alle disse Skibe er af én Type med en Lastevne af 1,960 Tons og er bestemte til Nord- og Østersøfart.

Baadene er tip-top moderne, uden Støtter og med saa klart Lasterum, som de kan have uden at være »selftrimmers«.

Pæleramning ved Maarup Havn.

I Anledning af Maarup Havns Udvidelse er der rammet Pæle ned Vest og Sydvest for den gamle Havnemole. Indsejlingen foregaar Sønden for en Linie, der udgaar i sydvestlig Retning fra det gamle Molehoved.

Betonskibene.

De fleste danske Havne har igennem Aarene haft Besøg af Betonskibet »Bartels«, som overalt har søgt sin Lige i Grimhed.

Nu befarer denne flydende Betonkasse ikke Havene mere, idet man har installeret Skibets Maskine, Master og Inventar i Damperen »Bruxelles«, som i disse Dage ligger i Esbjerg Havn.

Med »Bartels« er et af Krigstidens sidste Betonskibe forsvundet. Et Søsterskib, »Posejdon«, forliste ved Skallingen.

Kaptajnen skyllet over Bord.

Damperen »Nordfareren« har været ude i en frygtelig Orkan, den samme der ramte Oceanflyverne »Mauretania«, »Arabic« og andre Skibe og bragte dem i en farligere Situation, end de nogensinde før har været ude i. »Nordfareren« blev ramt af en mægtig Braadsø, der bortskyllede hele den ene Side af Kommandobroen, hvorpaa befandt sig Skibets Kaptajn, Madsen.

Skibet blev derefter ført i Havn af Førstestyrmand Thomsen, Randers.

Det er ifølge »Rand. A. Avis« ikke første Gang Styrmanden ved Vidne til at hans Kaptajn kom uheldigt af Dage. Da »Nordfareren« ved Juletid laa i Bremens Havn, styrtede dens daværende Kaptajn, Jespersen, gennem en Luge ned i Lastrummet og dræbtes paa Stedet. Men medens »Nordfareren« Kaptajner saaledes synes at skulle forfølges af en uheldig Skæbne, maa det modsatte være Tilfældet med dens Styrmand. Under sin Karriere som Sømand er han forlist ikke mindre end fem Gange, og i Krigens Begyndelse blev han torpederet med Damperen »Hafnia«, men han er hver Gang sluppet heldigt derfra.

Prøvetur.

Den officielle Prøvetur med A/S Københavns Flydedok og Skibsværfts Nybygning Nr. 162, s.s. »Ingeborg«, bygget for Regning D/S »Torm«, A/S, her, afholdtes nylig i Sundet.

Skibet er bygget til British Corporations højeste Klasse, og har følgende Hoveddimensioner:

Længde mellem Perpendikulærerne 235'—0",
Bredde paa Spant 36'—0",
Dybde paa Spant 15'—9",
og det er forsynet med en 550 I.H.K. Triple Expansion Dampmaskine med Wilh. Schmidt's Overheder.
Prøveturen forløb tilfredsstillende.

A/s RANDERS REBSLAAERI

Hamp- og Staaltraadstougværk • Fabrik
R A N D E R S
Tougværk af Hamp, Manila, og Cocos i alle
Dimensioner • Transmissionstouge • Jern- & Staal-
touge til Skibsbrug og Elevatorer
Oplag i København:
ANTON JENSEN • STRANDGADE 44

KIRKEGADE 7 ESBJERG TELEFON 266

TH. THYGESSEN
SKIBSPROVIANTERING

GRUNDLAGT 1893

FRILAGER · VARER FOR UDFØRSEL

**SKIBS-
PROVIANTERINGS-
HANDLERE**

København:

J. Andersen & Co., Toldbodvej 7.
Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24.

Esbjerg:

H. P. Nielsen, Strandbygade 18.
Th. Thygesen Kirkegade 7.

Frederikshavn:

P. Saxbergs Eftf., N. Mogensen.

Helsingør:

K. F. Marstrands Eftf.

Randers:

A. L. Nielsen, ogsaa aut. Forhyringskontor.

Skibsmæglerforretning

En større Skibsmæglerforretning paa en af Øerne er til Salg
med Ejendom ved Havnen, nødvendig Kapital Kr. 30.000.

Bill. mrkt. 14150 til Bladets Kontor.

Passagerdamper havareret i Storm.

Damperen »Arabic« har nylig været ude for en voldsom Storm paa Atlanterhavet og led ved den Lejlighed forskellig Skade. Skibet var paa Vej ud fra Nantucket-Grunden, da Vinden pludselig med en Tyfons Styrke fejede ned over Skibet, der krængede over til Bagbordsside. En kæmpemæssig Bølge brød ind over Skibet, knuste Redningsbaadene, som om de var Tændstikker, rev store Stykker af Rælingen bort og splintrede de tykke Spejlglasruder paa det øverste Dæk. Store Vandmasser strømmede ned i Salonen, hvor henved 100 Mænd, Kvinder og Børn var forsamlede. De blev alle slyngede tværs gennem Salonen og som en forvirret, drivvaad Masse med voldsom Kraft kastede mod Bagbordsside.

Vandet strømmede ind ad de Skibsporte, der var slaet itu af Bølgerne, Lasten blev forskudt, og mange Tons Kul slyngedes ud af Bunkerne og over paa Fyrbøderne paa Fyrpladsen.

Der var 2 Minutters forfærdelig Spænding, men ganske langsomt rejste Skibet sig, og det lykkedes Kaptajnen at dreje det op mod Vinden, hvor det saa laa underdrejet i 8 Timer, til Vinden og Søen lagde sig. Kaptajnen erklærede, at det var den værste Sø, han nogen Sinde havde set kommer over et Skib.

2 Redningsbaade blev revne bort og 6 andre knustes i deres Davider. Døre og Skodder i Kabytter blev revne bort og Fyrpladsen oversvømmet. En Del af Passagererne og af Skibets Besætning kvæstedes mere eller mindre haardt.

Svensk Motorskib solgt til Amerika.

Svensk Østasiatisk Kompagni har nylig til Amerika solgt Motorskibet »Svealand«, bygget i 1917. »Svealand« ligger for Tiden ved Eriksberg Skibsværft, hvor der skal foretages omfattende Forandringer af Skibet, der skal indrettes til visse specielle Formaal, og dets Virksomhed som Handelsskib er nu afsluttet.

Rederiet "Svea"

har til sin planlagte Fragtlinje til Amerika fra Liverpool erhvervet Damperen »Clydemede« paa 7,550 Tons. Den vil under svensk Flag føre Navnet »Sveajarv«. Selskabet har tidligere til samme Linje indkøbt Damperen »Sveadrott« og Motorskibet »Asator«.

Grundstødning.

Finsk Tremaster »Bergø« af Vasa, paa Rejse fra Finland til Aalborg med Trælaster, er i diset Vej grundstødt ved Lysegrunden. Den er læk og staa haardt. Svitser er tilkaldt.

POSITIONSLISTE PR. 15. SEPTEMBER 1924

MEDDELT AF «DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING»

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Nielsen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Aalborg*, Egeholm, ank. Amsterdam 13.9.
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i København-Aalborg Ruten.
s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i København-Aarhus Ruten.
m.s. *Afrika*, Schmidt, ank. Kristiania 14.9.
s.s. *Aggersund*, Petersen, ank. W. Hartlepool 14.9.
s.s. *Aladdin*, Nielsen, afg. Kalundborg 14.9. til Leningrad.
s.s. *Alexandra*, Holst, afg. Swansea 3.9. til Alexandria.
s.s. *Alf*, Thorkildsen, ank. Jacobstad 7.9.
s.s. *Alfa* pass. Hammershus 15.9. paa Rejse til Grimsby.
s.s. *Alfred Hage*, Bjørn Andersen, afg. Antwerpen 13.9.
s.s. *Algarve*, Sundvig, afg. Lissabon 15.9. til København.
s.s. *Allsund*, Nielsen, afg. Holsund 19.9.
s.s. *Amalienborg*, Hansen, pass. Dungeness 14.9.
s.s. *Anine*, Risøe, afg. Methil 12.9. til Kalundborg.
m.s. *Annam*, Rasmussen, pass. Perim 11.9. p. R. t. Alexandria via Suez Kanal.
s.s. *Anneberg*, Korff, ank. Seaham 11.9.
s.s. *Arabien*, Harder, ank. Naurie 30.8.
s.s. *Argentina*, Wenck, laster i Rosario.
m.s. *Arizona*, Sonne, afg. København 13.9. til Odense- Korsør & Esbjerg.
s.s. *Arkansas*, Snedker, afg. Las Palmas 4.9. til Golfen.
m.s. *Asia*, Dahl, ank. Hankow 8.9.
s.s. *Astrid*, Bjærk, ank. København 15.9.
s.s. *Atlanterhavet* afg. Buenos Aires 13.9. til Nordamerika via St. Thomas.
s.s. *Atlantic*, Lund, afg. Port Said 12.9. til Aarhus.
m.s. *Australien*, Møller, afg. Yokohama 7.9. Hankow.
m.s. *Avance*, Andrup, pass. Skagen 13.9. paa Rejse til Gent.

m.s. *Avant*, Sørensen, i Time Charter paa Canada.
s.s. *Æzel*, Maglebye, ank. København 13.9.

B

s.s. *Baldur*, Fjeldborg, i København-Bogense-Vejle Ruten.
s.s. *Beira*, Kjær, ank. Grimsby 11.9.
s.s. *Belgien*, Hansen, afg. København 11.9. til Finland.
s.s. *Bellona*, Thrane, afg. København 15.9. til Leith via Aarhus-Aalborg.
s.s. *Benedikt*, Madsen, i København-Halerslev-Aabenraa-Sønderborg Ruten.
s.s. *Bergenhus*, Andresen, ank. Eydehavn 12.9.
s.s. *Berlin*, Vinding, ank. Uleåborg 10.9.
s.s. *Bertha*, Hans Lassen, ank. Kotka 13.9.
s.s. *Birgit*, Clausen, afg. Port Talbot 13.9. til Casablanca.
s.s. *Birte*, Christensen, ank. Dirwent Hangh 12.9.
s.s. *Bjarke*, Poulsen, ank. Kotka 4.9.
s.s. *Bodil* ank. Tuborg 13.9.
s.s. *Bogø*, Rasmussen, ank. København 8.9.
s.s. *Bolivia*, Beldring, afg. Socrabaya 31.8. til Japan.
s.s. *Bornholm*, Hansen, afg. New York 13.9.
s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Burntisland 14.9.
s.s. *Botnia*, Lydersen, ank. Reykjavik 15.9.
s.s. *Bottenhavet*, Vaaben-Hansen, afg. København 13.9. til Boness.
s.s. *Brattingsborg*, Christensen, pass. Flores 12.9.
s.s. *Bretagne*, Hartmann, ank. Leningrad 13.9.
s.s. *Bretland*, Larsen, afg. København 13.9. til Blyth.
s.s. *Britta* ank. Middelfart 12.9.
s.s. *Brynhild*, Huus, ank. Uleåborg 14.9.
s.s. *Bryssel*, Jensen, afg. Grimsby 13.9. til Horsens.
s.s. *Børglum*, Møllerup, ank. Reval 6.9.

G

s.s. *C. P. A. Koch*, Roholm, i København-Aalborg Ruten.
 m.s. *California*, Pedersen, pass. Madeira 3.9. p. R. t. Bahia Blanca.
 s.s. *Carmen* pass. Kielerkanalen 16.9. p. R. t. Palma (Spanien).
 s.s. *Charkow*, Petersen, ank. Ryovalinen 9.9.
 m.s. *Chile*, Hansen, afg. Antwerpen 13.9. til St. Thomas.
 s.s. *Chr. I. Kampmann* ank. Aberdeen 12.9.
 s.s. *Christiansborg*, Lund, ank. New York 22.8.
 s.s. *Cimbria*, Svan, i København-Randers Ruten.
 s.s. *Cito*, Jensen, ank. Faaborg 13.9.
 s.s. *Clara*, Jacobsen, ank. Kotka 15.9.
 s.s. *Copenhagen*, Schröder, ank. Hull 28.8.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Poulsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Dagmar* (J. Lauritzen) pass. Kielerkanalen 10.9. paa Rejse til Sevilla.
 s.s. *Danebrog* Andresen, afg. Terneuzen 13.9. til Hull.
 s.s. *Danefelt*, Lerche-Jørgensen, ank. Køge 13.9.
 s.s. *Danefærd*, Grøndahl, pass. Dunnethead 4.9. paa Rejse til Grønland.
 s.s. *Daneholm*, Petersen, afg. Kemi 13.9. til Sharpness.
 m.s. *Danekonge*, Petersen, afg. København 9.9. til Antwerpen.
 s.s. *Danelag*, Stage, pass. Methil 29.7. paa Rejse til Grønland.
 s.s. *Danemark*, Hausgaard, ank. Riga 8.9.
 s.s. *Danery*, Voss, afg. København 12.9. til Grønland.
 s.s. *Danevirke*, Jørgensen, afg. W. Hartlepool 13.9. til Aalborg.
 s.s. *Dania*, Bencke, afg. Philadelphia 18.9. til Baltimore.
 s.s. *Dansborg*, Matthiassen, afg. New Orleans 11.9.
 s.s. *Delaware*, Heiede, afg. Port Talbot 13.9. til Kanada.
 s.s. *Diana*, Tramp, ank. Newcastle 14.9.
 s.s. *Dorrit* afg. Gefle 12.9. til Larue.
 s.s. *Douro*, Jørgensen, i Dok i København siden 26.8.
 m.s. *Drogden*, Hansen, afg. Kubikenborg 6.9.
 s.s. *Dronning Maud*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Dublin*, Krogh, afg. Antilla 10.9. til Philadelphia.

E

s.s. *E. M. Dalgas* afg. København 7.9.
 s.s. *Ebba* ank. London 15.9.
 s.s. *Ebro*, Rosenhøj, afg. København 12.9. til London.
 s.s. *Egholm*, Christensen, afg. København 14.9. til Middelhavet via Antwerpen.
 s.s. *Elie*, Duhn, ank. Grangemouth 12.9.
 s.s. *Elisabeth*, H. M. Petersen, ank. Luleå 7.9.
 s.s. *Ella*, Falk, i Hamborg-Aalborg Ruten.
 s.s. *Ellen*, Fischer, ank. Brahestad 8.9.
 s.s. *Ellensborg*, Andersen, ank. London 3.9.
 s.s. *Elsborg*, Palm, pass. Dungeness 12.9.
 s.s. *England*, Petersen, ank. København 7.9.
 s.s. *Erik*, Christensen, ank. Vejle 13.9.
 s.s. *Eric*, Arentz, ank. Colombo 12.9.
 s.s. *Erik Boye* afg. Calais 13.9.
 s.s. *Esbern Snare*, Dreyer, i Hamborg-Aalborg Ruten.
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Dok i Frederikshavn siden 8.9.
 s.s. *Ester* ank. Blyth 14.9.
 s.s. *Esther Maria*, Bang, ank. Kotka 13.9.
 s.s. *Estland*, Sørensen, afg. Dunston 11.9.
 s.s. *Estonia*, Christensen, afg. New York 10.9. til Danzig via København.
 s.s. *Expres*, Hansen, i København-Samsø-Odense Ruten.

F

s.s. *Falken*, Pedersen, i Ruten København-sydfynske m. fl. Pladser.
 m.s. *Falstria*, Sørensen, pass. Gibraltar 14.9. paa Rejse til Colombo via Suez Kanal.
 s.s. *Fanø*, Michelsen, ank. Hull 9.9.
 s.s. *Ficaria*, Sandberg, i Dok i London siden 9.9.
 s.s. *Fiona*, Petersen, i København-Nakskov-København-Mariagerfjord Ruten.
 m.s. *Fiona*, Skjoldam, afg. Singapore 12.9. til Bangkok.
 s.s. *Flora*, Andresen, afg. Esbjerg 13.9. til London.
 s.s. *Florida*, Holm, afg. Bahia 11.9. til Skandinavien via Madeira.
 s.s. *Flynderborg*, Lund, pass. Brunsbüttel 14.9.
 s.s. *Fredensborg*, Nielsen, afg. Progreso 11.9.
 s.s. *Fredensbro*, Olsen, ank. Hango 12.9.
 s.s. *Fredreik VIII*, Mecklenburg, afg. København 9.9.
 s.s. *Frederiksborg*, Larsen, ank. Mobile 11.9.
 s.s. *Frejr*, Jensen, oplagt i Esbjerg siden 1.7.
 s.s. *Frieda*, Westergaard, ank. København 14.9.
 s.s. *Frigga*, Andersen, ank. Esbjerg 14.9.
 s.s. *Frode*, Ankersen, afg. Montreal 12.9. til København-Halmstad.
 s.s. *Fylla*, Callesen, ank. Saxkøbing 14.9.
 s.s. *Føina* ank. Antwerpen 30.8.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, ank. Reval 14.9.
 s.s. *Gautatyr*, Nielsen, pass. Skagen 15.9. paa Rejse til København.
 s.s. *Gerda* pass. Gibraltar 11.9.

s.s. *Gorm*, Christensen, afg. Kalmar 12.9. til Nuevitas.
 s.s. *Grønland*, Kruse, afg. København 10.9.
 s.s. *Grønsund*, Nielsen, afg. Gent 14.9.
 s.s. *Gunver* pass. Hook of Holland 15.9. paa Rejse til Wasa.

H

s.s. *H. Pontoppidan* afg. Grangemouth 13.9.
 s.s. *Hadsund*, Hansen, pass. Brunsbüttel 12.9.
 s.s. *Halfdan*, Ørbech, afg. København 11.9. til Frankrig.
 s.s. *Halland*, Christiansen, afg. Gefle 6.9.
 s.s. *Hammershus*, Hveissel, ank. Bilbao 13.9.
 s.s. *Hans Broge*, Christensen, afg. Gefle 13.9. til Tanger.
 s.s. *Hans Tausen*, Th. Hansen, ank. København 15.9.
 s.s. *Harald*, Pedersen, ank. København 7.9.
 s.s. *Harriet* pass. Dungeness 13.9. paa Rejse til Helsingfors.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, ank. København 11.9.
 s.s. *Hekla*, Bosch Kronika, ank. Kemi 10.9.
 s.s. *Helene* ank. København 14.9.
 s.s. *Helga* ank. Sevilla 13.9.
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, ank. New York 9.9.
 s.s. *Hengest*, Brochs, ank. København 15.9.
 s.s. *Henry Tegner*, Nielsen, ank. Svendborg 14.9.
 s.s. *Hermod*, Clausen, pass. Dover 13.9.
 s.s. *Hindsholm*, Møller, ank. Riga 5.9.
 s.s. *Hjelm*, Falk, opl. i København. —
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, ank. Odense 14.9.
 s.s. *Holland*, Jørgensen, ank. Ostende 10.9.
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, ank. Hull 14.9.
 s.s. *Hugo*, Thorkelin, ank. Wiborg 13.9.

I

s.s. *I. D. S. Adolph* ank. Yxpila 12.9.
 m.s. *Indien*, Jacobsen, afg. Yokohama 8.9. til Batu Pahat.
 s.s. *Inga*, Nielsen, afg. Archangel 11.9. til London.
 s.s. *Inger* ank. Kalundborg 12.9.
 s.s. *Irene Maria*, Clausen, ank. København 13.9.
 s.s. *Island*, Frandsen, ank. København 12.9.
 s.s. *Ivar*, Nielsen, afg. Galveston 13.9. til Savannah.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Schønning, ank. Windau 14.9.
 s.s. *J. C. la Cour*, Rindby, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jan*, Kurtzhals, afg. Helsingør 12.9. til Terneuzen.
 m.s. *Java*, Knudsen, afg. Singapore 11.9. til Kolsichang.
 s.s. *Jelling*, Andersen, afg. New York 11.9.
 s.s. *Jenny* afg. Mavik 13.9. til Melilla.
 s.s. *Johanne* pass. Kielerkanalen 15.9. p. R. t. Preston.
 s.s. *Jolantha*, Strufve, i Stettin-København-Christiania Ruten.
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, afg. Barry 13.9.
 s.s. *Josey*, Nielsen, ank. Tampico 11.9.
 s.s. *Jungshoved*, Horn, ank. Santos 2.9.
 m.s. *Jullandia*, Kolls, ank. Hamburg 13.9.
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, afg. Jacobstad 12.9.

K

s.s. *Kai*, Friis, ank. Trangsund 9.9.
 s.s. *Karen*, Brinck, afg. Trangsund 12.9. til Rouen.
 s.s. *Karla* ank. Valencia 15.9.
 s.s. *Kasan*, Sørensen, afg. Esbjerg 13.9. til Parkeston.
 s.s. *Katholm*, Petersen, i Dok i Frederikshavn.
 s.s. *Kejserinde Dagmar*, Uldall, afg. Havre 14.9. til Grangemouth.
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, laster i Aberdeen til Humbermouth.
 s.s. *Kina*, Nielsen, afg. Norfolk 30.8. til Dakar.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, i København-Aarhus Ruten.
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, ank. Horsens 13.9.
 s.s. *Knud*, Clemmensen, ank. Lapaluoto 4.9.
 s.s. *Koldinghus*, Madsen, i København-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Possønt, i København-Christiania Ruten.
 s.s. *Kronborg*, Hillebranth Lund, ank. Savona 9.9.
 s.s. *Kronprins Frederik*, Hejlsøe, afg. Nykøbing 13.9. til Hernø-sand.
 s.s. *Kurland*, Berndsen, afg. Leningrad 6.9.
 m.s. *København*, Mortensen, pass. Skagen 22.7. paa Rejse til Durban.

L

s.s. *Lars Kruse* ank. Kastrup 8.9.
 s.s. *Lifland*, Haure-Petersen, afg. Barrow 14.9.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, ank. London 1.9.
 s.s. *Limfjorden*, Lund, afg. Aalborg 15.9. til København.
 s.s. *Lithuania*, Jørgensen, pass. København. 11.9. p. R. t. New York via Halifax.
 s.s. *London*, Caspersen, afg. Burntisland 13.9. til Nakskov.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, ank. Newport Mon 7.9.
 m.s. *Lynetten*, Jensen, afg. Rødbyhavn 13.9.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i København-Frederikshavn-Kristiania Ruten.

s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. Antwerpen 14.9. til København.
 s.s. *Maine*, Andersen, i Dok i Helsingør siden 11.9.
 s.s. *Maj*, Holm Nielsen, ank. Sundsvall 15.9.
 s.s. *Maja*, Christensen, opl. i København siden 21.7.
 m.s. *Malaya*, Kruse, pass. Gibraltar 11.9. paa Rejse til Dun-
 kerque.
 s.s. *Margrete*, Matthiasen, afg. Bourdeaux 13.9. til Lissabon.
 s.s. *Marie* ank. Blyth 15.9.
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Sandvik 11.9.
 s.s. *Martin Carl*, Olsen, ank. København 15.9.
 s.s. *Martin Goldschmidt*, Lauritzen, afg. Methil 13.9. til Kø-
 benhavn.
 s.s. *Mary*, Stabell, pass. Kieler Kanalen 15.9. paa Rejse til
 Gent.
 s.s. *Maryland*, Pape, afg. Galveston 8.9. til Bremen.
 m.s. *Mexico*, Svarrer, ank. København 15.9.
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, ank. Methil 14.9.
 s.s. *Minsk*, Egense, ank. Algier 14.9.
 s.s. *Mjølneur*, Hansen, ank. Barcelona 11.9.
 s.s. *Moskov*, Jørgensen, ank. Danzig 13.9.
 s.s. *Møen*, Olsen, i København-Stege og København-Nykjøbing
 F. Ruterne.

N

s.s. *N. F. Høfding* ank. Aalborg 14.9.
 s.s. *Nancy* pass. Kielerkanalen 15.9. paa Rejse til Sevilla.
 s.s. *Natal*, Røder, afg. Liverpool 12.9. til Greenock.
 s.s. *Nautik* pass. Kielerkanalen 8.9. paa Rejse til Barcelona.
 s.s. *Neptun* ank. Algiers 13.9.
 s.s. *Nerma* ank. Rouen 12.9.
 s.s. *Nevada*, Fischer, afg. St. Vincent 10.9. til Golfen.
 s.s. *Nidaros*, Thomsen, i Esbjerg-Grimshby Ruten.
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, ank. Danzig 10.9.
 s.s. *Niobe* afg. Kotka 13.9. til Thamsen.
 s.s. *Nordland*, Clausen, afg. København 11.9. til Finland.

s.s. *Nordsøen* afg. Valencia 15.9. til Almeria & Liverpool.
 s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, afg. Onega 2.9.

O

s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-København-Gøteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, Danholt, afg. Huelva 12.9. til Königsberg.
 s.s. *Oluf Bager*, Tvergaard, i Frederikshavn-Gøteborg Ruten.
 s.s. *Oregon*, Mühlendorff, afg. Cardiff 22.8. til Bahia Blanca.
 s.s. *Orion*, Berndsen, ank. W. Hartlepool 30.8.
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, ank. København 9.9.

P

s.s. *P. Madsen* afg. Yxpila 10.9.
 s.s. *P. N. Damum* afg. Brahestad 13.9.
 s.s. *Pacific*, Matthiesen, afg. Colombo 3.9. til Aarhus.
 s.s. *Palnatoke*, Schou, ank. Dunston 13.9.
 m.s. *Panama*, Hjerrum, pass. Gibraltar 10.9. paa Rejse til
 Penang via Suez Kanal.
 s.s. *Parana*, Heisterberg, afg. Hobart 11.9. til Sydney.
 s.s. *Paris*, Ovesen, ank. Savannah 9.9.
 s.s. *Pensylvania*, Herskind, afg. Baltimore 11.9. til Golfen.
 m.s. *Peru*, Larsen, ank. København 1.9.
 s.s. *Polaris*, Holm, afg. Aalborg 13.9. til Uleåborg.
 s.s. *Polly*, Nielsen, pass. Dover 13.9. paa Rejse til Malaga.
 s.s. *Primula*, Jacobsen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
 s.s. *Prins Knud*, Koch, afg. Aalborg 13.9. til Esbjerg.

R

s.s. *Randi* ank. Watchet 12.9.
 s.s. *Rask*, Theilland, ank. København 10.9.
 s.s. *Rhodesia*, Madsen, afg. Falmouth 15.9.
 s.s. *Rhone*, Thomsen, ank. Aalborg 14.9.
 s.s. *Rigmor*, Winther, ank. Aarhus 13.9.
 s.s. *Rita*, Hansen, i København-Hamburg Ruten.
 s.s. *Roma*, Bejer, ank. Montreal 13.9.

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. $\frac{1}{8}$

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION
 KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

Sct. Anna Plads 28

AF NYBYGNINGER

KØBENHAVN K.

Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

*

Telegram-Adresse: PACAO

V. & E. MATHIESEN

BLIKKENSLAGER · SKIBSINVENTAR

Kabys- & Baadinventar, Lantørner med
 Certificat, Kompashætter, Fortinning.

ALT SKIBSARBEJDE UDFØRES
 TOLDBODGADE 6, KØBENHAVN · TELEF 9445

F. V. T. NIELSEN

SKIBS BYGNINGS INGENIØR

(fhu. Overkonstruktør ved Orlogsværftet)

Udarbejdelse af Projekter og Tegninger til forskellige
 Arter af Skibe og Fartøjer. Raadgivende ved Værftanlæg.
 Tilsyn med Nybygninger.

Store Regnegade 5III, København K · Telf.: Byen 1386 x

BOLINDERS RAAOLIE-MOTORER

FOR SKIBE OG STATIONÆR

Ingen Vandindsprøjtning. Ingen Kompressor. Øjeblikkelig Igangsætning ved elektrisk Starteanordning. Meget ringe Brændstofforbrug.

ÆLDRE BOLINDERTYPER MODERNISERES Forlang Tilbud. OVER 15.000 BOLINDERMOTORER I DAGLIG DRIFT

Enerepræsentant for Danmark: HARRY LEVIN (Ingeniørfdlg.), Frederiksgade 1, Kbhvn. Telf.: Central 59-5995. Telegr.-Adr.: »Fairlevins

KAY DYHR

Kvæsthusgade 1 - København K.
 Telefon. Cent. 8901-6885 · Teleg.-Adr.: Kaydyhr-København
 Kunstlig Træk- og Oliefyrrings-Anlæg
 fra James Howden & Co.
 GLASGOW

DAN

RAAOLIE-MOTORER
 FRA 2 TIL 140 HK.

AKTIESELSKABET
 MOTORFABRIKEN „DAN“
 BRAGESGADE 10, L.
 TELEFON C. 8006-8007

UNION TRANSPORT COMPANY, INC.

Stevedorer —

HOVEDKONTØR: 42, BROADWAY, NEW YORK

TELEGRAM-ADR.: TRANSPORT, NEW YORK

Med egne moderne Pierer og en vidtspændende Organisation til vor Raadighed opgiver
 vi »flat rates« inkluderende alt Arbejde i Forbindelse med Losning og Lastning.

s.s. *Romø*, Rathje, pass. Skagen 12.9. paa Rejse til Rouen.
s.s. *Rosenborg*, Jans, pass. København 14.9.
s.s. *Rota*, Rivoldt, afg. Aalborg 12.9. til Leith.

S

s.s. *Saga*, Henriksen, afg. København 13.9. til Antwerpen.
s.s. *Scandia*, Simonsen, ank. New York 13.9.
s.s. *Seine* ank. Dunkirk 12.9.
m.s. *Selandia*, Himmelstrup, ank. London 13.9.
m.s. *Siam*, Poulsen, afg. Hamburg 8.9. til Batavia via Suez Kanal.
s.s. *Sigrid*, Madsen, ank. Goole 13.9.
s.s. *Sigrun*, Jensen, pass. Brunsbüttel 16.9. p. R. t. Honfleur.
s.s. *Silvald*, Andersen, afg. København 12.9.
s.s. *Silkeborg*, Larsen, afg. Swansea 28.8.
s.s. *Simone*, Christensen, ank. Aalborg 14.9.
s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Casablanca 13.9.
s.s. *Skagerak*, Hansen, ank. Grangemouth 13.9.
s.s. *Skanderborg*, Andersen, afg. Port Talbot 9.9.
s.s. *Skjold*, Nielsen, afg. Antwerpen 12.7. til Esbjerg-Aalborg-Randers & København.
s.s. *Skodsborg*, Grove, pass. Skagen 13.9.
s.s. *Skotland*, Iversen, ank. Walhom 10.9.
s.s. *Sleipner*, Dahm, ank. Thorshavn 11.9.
s.s. *Stesvig*, Weichardt, afg. Odense 13.9.
s.s. *Smut*, Hansen, afg. København 13.9. til Blyth.
s.s. *Sophie*, Thomsen, afg. Koivusaari 6.9. Garston.
s.s. *Spigerborg*, Jensen, afg. København 12.9.
s.s. *Stadion II* afg. Drammen 13.9. til Stettin.
s.s. *Stal*, Clausen, ank. Santiago 4.9.
s.s. *Stegelborg*, Nielsen, ank. København 10.9.
s.s. *Stella* ank. Søderhamn 13.9.
s.s. *Svanhild*, Juul Larsen, ank. København 15.9.
s.s. *Svanholm*, Petersen, afg. Swansea 10.9. til København.
s.s. *Svava*, Christensen, ank. Cardiff 13.9.
s.s. *Svend Pii* ank. Wear 14.9.
s.s. *Svend* afg. Trångsund 6.9. til London.
s.s. *Søborg*, Madsen, ank. Cardiff 5.9.
s.s. *Sønderborg*, Albertsen, ank. Chicoutimi 11.9.
s.s. *Sønderjylland*, Jensen, i Ruten København-Horsens.

T

s.s. *T. M. Werner* afg. Uleåborg 14.9.
s.s. *Taarnborg*, Knudsen, ank. London 9.9.
s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, ank. Liverpool 13.9.
s.s. *Taasinge*, Andersen, opl. i København siden 1.9.
s.s. *Texas*, Dragsdahl, afg. Greaker 14.9. til Portland via Newcastle.

s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, afg. København 15.9. til Newcastle via Nakskov-Odense og Aarhus.
s.s. *Thyra* (Progress), Schmidt, ank. Huelva 12.9.
s.s. *Tiber*, Sonne, ank. Königsberg 13.9.
s.s. *Tjaldur*, Munch, i København-Riga Ruten.
s.s. *Tomsk*, Mikkelsen, afg. Neapel 15.9. til Sicilien.
m.s. *Tongking*, Topp, afg. Vancouver 10.9. til San Francisco.
s.s. *Transvaal*, Bronér, ank. Osaka 15.9.
s.s. *Trondhjem*, Pedersen, afg. København 15.9. til Stettin.
s.s. *Tula*, Christensen, ank. København 7.9.
s.s. *Tyr*, Jensen, ank. Hull 14.9.

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, ank. Frederikshavn 11.9. for Reparation.
s.s. *Ulf*, Rasmussen, afg. Mariager Fjord 12.9. til London.
s.s. *Ulla*, Jessen, ank. Hakala 10.9.
s.s. *Ulrik Holm*, Toft, ank. Immingham 11.9.
s.s. *United States*, Voldborg, afg. New York 9.9.
s.s. *Uranienborg*, Agerlin, ank. Savannah 11.9.

V

s.s. *Valborg*, Hansen, ank. Abo 14.9.
s.s. *Vega*, Madsen, ank. Humber 11.9.
s.s. *Venus*, Terkildsen, afg. W. Hartlepool 13.9. til Brandø-
hamm.
s.s. *Vera*, Larsen, ank. Fécamp 7.9.
s.s. *Veratyr*, Pedersen, pass. Kbhvn. 14.9. p. R. t. Sunderland.
s.s. *Viborg*, Winther, ank. Liverpool 7.9.
s.s. *Vidar*, Nielsen, ank. Newcastle 14.9.
Bark *Viking*, Ankersøe, afg. Hull 31.7. til Santos.
s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), Jacobsen, afg. Baltimore 30.8. til Skandinavien.

W

s.s. *Wien*, Jørgensen, ank. Danzig 14.9.
s.s. *Wilh. Golding*, Østergaard, afg. København 14.9. til Hernø-
sand.
s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. London 10.9.

Y

s.s. *Ydun*, Schmith, i Rutefart Kkhhb.- Limfjordsstationerne.
s.s. *Yokohama*, Bast, afg. Curacao 2.9.
s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Rasmussen, i København-Hamburg Ruten.
s.s. *Yrsa* (Lauritzen), afg. Kemi 6.9. til Grimsby og Hull.

Ø

s.s. *Ørkild*, Jensen, afg. Vlissingen 14.9.
s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. København 13.9.

POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE

Dannebrog, Hansen, ank. Tønsberg 8.9.
Vera, Larsen, ank. Larvik 8.9.
Svendborgsund, Kristensen, ank. Göteborg 8.9.
Nauta, Knudsen, ank. Fogo 8.9.
Frida, Jørgensen, pass. Hirtshals østg. 9.9.
Merkur, Hansen, ank. Setubal 8.9.
H. C. Christensen, Christensen, ank. Cork 8.9.
Herkules, Bager, ank. Kolding 10.9.
Bien, Petersen, ank. Aalborg 9.9.
P. R. Nielsen, Petersen, ank. Aalborg 9.9.
Claudia, Boye, ank. Le Havre 10.9.
Gertrud, Albertsen, ank. St. Johns 6.9.
Husavik, Hansen, afg. Archangelsk 9.9.
Alfa, Christensen, afg. Mezen til Cowes 9.9.
Sif, Raahauge, ank. Oporto 10.9.
Hertha, Christoffersen, ank. Weymouth 11.9.
N. I. Schmidt, Rasmussen, afg. Fogo til Sydney 11.9.
Andreas, Rasmussen, pass. Gibraltar 11.9.
San, Petersen, ank. Vaag 11.9.
Albert Mau, Rasmussen, ank. Fowey 11.9.
Flora, Nielsen, ank. Boness 10.9.
Pallesen, Jensen, ank. Quimper 10.9.
Richard, Petersen, pass. Helsingør vestg. 10.9.
Ellen, Andersen, ank. Frederikshald 9.9.
P. Rasmussen, Larsen, afg. Odense til Björkö 9.9.
Marna, Boye, ank. Tynemouth 12.9.
Triton, Andersen, ank. 11.9. Setubal.
Agnes, Frederiksen, afg. København 12.9.
Marienburg, Fabricius, ank. Helsingfors 12.9.
Cathrine, Købke, ank. Ballen 12.9.
Concordia, Henriksen, ank. Snekkersten 11.9.
H. A. Hansen, Hansen, afg. Cherbourg til Blyth 12.9.
Minerva, Sørensen, afg. Sundsvall til Castletown 12.9.

Kristian, Rasmussen, ank. Quimper 12.9.
Ørnen, Rasmussen, ank. Teignmouth 12.9.
Sigrid, Hansen, afg. Lovisa til Vannes 12.9.
Emanuel, Petersen, afg. Danzig til Kolding 12.9.
Astræa, Dam, ank. St. Johns 12.9.
Chr. H. Rasmussen, Boye, afg. Sydney til Fogo 12.9.
Gerda, Nymann, ank. Frederikstad 13.9.
K. Hay, Petersen, ank. Odense 13.9.
Arielis, Rasmussen, ank. Setubal 12.9.
Haabet, Groth, afg. Alicante til Cadiz 12.9.
Helga, Madsen, ank. Harbour Red 12.9.
Nordstjernen, Hansen, ank. Setubal 13.9.
Sine, Christensen, ank. Hudiksvall 13.9.
Venus, Boye, afg. København 13.9.
Emanuel, Kromann, ank. Trångsund 13.9.
Noa, Hansen, ank. Ballen 13.9.
Caroline, Jørgensen, ank. Ebeltoft 12.9.
Niels, Rasmussen, pass. Hirtshals 13.9.
Falken, Rasmussen, afg. Exmouth til Bridgeness 15.9.
C. V. Petersen, Petersen, ank. Ballina 15.9.
Philip, Petersen, ank. Karrebæksminde 15.9.
Bark *Ingrid*, Godtfredsen, afg. Orange 3.9. til Queenstown.
3m. Sk. *Concordia*, Møller, afg. Trångsund 1.9. til Gilleleje.
3m. Sk. *Rossing*, Baagøe, ank. Faxe Ladeplads 9.9.
3m. Sk. *Johanne*, Marcussen, ank. Exmouth 5.9.
3m. Sk. *Neptun*, Sørensen, ank. Kirkcaldy 9.9.
3m. Sk. *Gefion*, Lund, ank. Kotka 15.8.
3m. Sk. *Norden*, Olsen, ank. Kotka 4.9.
3m. Sk. *Dagny*, Petersen, afg. Råfsö 1.9. til Landerneau.
3m. Sk. *Marie*, Nielsen, sejlklar Binic 12.9. best. Leith.
3m. Sk. *Vesta*, Kristensen, afg. Svendborg 13.9. til Methil.
3m. Sk. *Else*, Jensen, afg. Archangel 12.8. til Totnes.
3m. Sk. *Vega*, Hansen, afg. Archangel 23.8. til Torquay.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I

ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

Abonnement

i Ulandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
VESTRE BOULEVARD 38, KØBENHAVN B.

Telefon 2070 - 12 610

samt paa alle Postkontorer

L. WESTERGAARD

A. LARSEN

L. WESTERGAARD & CO.

EN GROS HANDEL I KOLONIALVARER · SKIBS- & MASKIN-FORSYNING
 MANILA-KABELTOV · BOMULD-DUCK
 TELEF.: CALVERT 3768

35, SOUTH GAY STREET

BALTIMORE, MD.

JOHN S. SAREUSSEN · FINN SILCHENSTEDT

INDEHAVERE AF:

NEW ORLEANS SHIPCHANDLERY CO. INC.

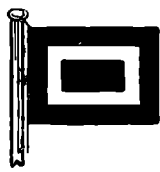
TELEGRAM-ADRESSE: »NOSCO«

NEW ORLEANS

JONATHAN MAY & SØNNER

Etableret 1876 · Telegram-Adresse »May« Philadelphia, Penna. Deleware Ave · Lombard & Swansea Sts.

DAMPSKIBS-FORSYNINGER · EN GROS HANDEL I KOLONIAL, KØD OG
 FØDEMIDLER · DÆK, MASKIN, OG RESTAURATØR-
 UDRUSTNING



PRIVAT SIGNAL

DOCTOR F. C. WILLARD

DOCTOR JOHN D. FISKES EFTFLG.
 BALTIMORE, MD.

★

SÆRLIG BETJENING AF SKIBE

Sekretær: E. T. REIERSEN. Telefon: Wolfe 9059

Gammel Torv
16**JULIUS MARSING**Telf.: Central
12,516

Frihavnslager af bedste SUPERIOR MANILLATOV
 højeste Styrke **MARSING KVALITET** største Holdbarhed
 Levering i alle inden- og udenlandske Havne. Kassér ikke gammelt
 Manillatov, højeste Dagspris betales. Afhentning direkte ved Skib.

J. ANDERSEN & CO
SHIPS OUTFIT

TOLDBODVEJ 7 COPENHAGEN
 TELEGRAMADR.: JACSONS

AUGUST P. MOE · PHILADELPHIA PA.

Nattelef. Merchantville 132 W. NO. 10 PINE STREET Telf. Lombard 7263 · Main 2105

A. MOE & COMPANY*Almindelige Skibs-Reparationer · Elektriske Reparationer og Forsyninger*

GENERALAGENTER FOR MORRIS METALLIC PACKING CO.

THE C. T. SWETT COMPANY

SLAGTERE & SKIBSHANDLERE
 DÆKS- & MASKIN-FORSYNING

PORTLAND, MAINE

Telefon: 6930 · 130-132 Commercial Street · Nat-Telf.: 1520

Telegram Adresse: OSHIPCO. Alle Coder benyttes.
 Telefon: Broad 1753-4-5

OCEAN SHIPCHANDLERY Co., LTD.

En gros Handel i Fødemidler
 Skibshandel & Sejlmageri

60 PEARL STREET, NEW YORK

A. E. ERICKSON & Co, A.B. · ÅBO · FINLAND**STEVEDORES****ÅBO AND DISTRICT**

Telegrams: "ERICKSON", Åbo Finland. ★ Established 1889
 Members of The Stevedores' Federation of Finland.

Loading places and
 depth of water:

AT ÅBO:

Quay. 22 ft.
 Inner road 24 »
 Outer road 25 »

IN THE DISTRICT:

Nådendal. 20 ft.
 Harvaluoto 18 »
 Attu 20 »
 Wartsala inner road 16 »
 " outer road 20 »
 Strömme inner road 16 »
 " outer road 20 »
 Hakka'a 19 »

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

DANSKE LLOYD

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-
AKTIESELSKAB
STIFTET 1899

TELEFON:
CENTRAL 1160



TELEGR.-ADR.:
DANSKELLOYD

KJØBENHAVN
AMALIEGADE 29 B

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN OG SKIBSBYGGERI
KØBENHAVN C.

SKIBSVÆRFT — MASKINFABRIK
REFSHALEØEN OVERGADEN N. V. 9

STØBERI
TEGLHOLMEN

REPARATION OG
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER
3 OPHALINGSBEDDINGER

SPECIALITET
DIESEL MOTORER
INDTIL 40000 I. H. K.

Depot:
Havne-
gade 47
Tlf. C. 4980



Depot:
I alle
Provins-
byer.



FORSIKRINGSAKTIESELSKABET

NATIONAL

KØBENHAVN
GRUNDLAGT 1905
Telefon C. 75 65 · Statstelefon 507
TELEGRAM-ADR.: »NATION«

TEGNER
SØ- & TRANSPORT
FORSIKRINGER

Iøvrigt overtages
alle Arter Forsik-
ringer til de billigst
mulige Præmier

FORLANG TILBUD · AGENTURER OVERALT

AKTIESELSKABET
DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI
(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

KØBENHAVN
FILIALER: BANGKOK OG SINGAPORE

Egne Agenturer: Soerabaya, Shanghai, Hankow, Vladivostock, Dalny, Harbin, New York, Valparaiso, San Francisco, Durban og Johannesburg. — Regelmæssig Rute fart paa Siam, Kina, Japan, Sydafrika, Australien, Java, Vestindien, Meksiko og Vestkysten af Nord- og Sydamerika. — Import til Europa af østasiske og andre oversøiske Produkter, Teak- og andre Træsorter. — Export til oversøiske Pladser af europæiske Produkter. — Skov- og Savmølle drift i Siam.

ALLE NÆRMERE OPLYSNINGER
ERHOLDES VED HENVENDELSE PAA KOMPAGNIETS HOVEDKONTOR,
HOLBERGSGADE 2, KØBENHAVN K.

HAVNEGADE 37 a **OVE STEEN** TELEF. BYEN 2720 x

Regelmæssig Line
DANMARK-POLEN (Danzig)
København-Danzig M/S »Venus« 600 tons d. w.
M/S »Polarstjernen« 500 tons d. w.
Aarhus-Danzig M/S »Agnes« 400 tons d. w.

AMALIEGADE 29 A St.

KØBENHAVN K

Assuranceforeningen Skuld

(Gensidig)
Den danske Afdeling
TELEF.: 12.237 & 12.432 · TELGR.-ADR.: »SKULD«
STIFTET 1897
GARANTI- OG RESERVEFOND
CA. 500.000 KR.

★

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

A/S DAMPSKIBSSELSKABET

“PACIFIC”

AMALIEGADE 29 A
Telefon: 4211 · Telegram-Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH
Korreponderende Reder

C. K. HANSEN

DAMPSKIBSREDERI
DAMPSKIBS-, HAVARI- OG ASSURANCE-AGENTUR
Befragtning og Køb og Salg af Damp- og Sejlskibe

KØBENHAVN
29 B, Amaliegade

Filial: HELSINGØR
2, Sofiegade

Telegr.-Adr.: HANSEN
Central 72 (10 Ledninger)
Telefon: { 30589 (6 Em. - 9 Fm.)
Stalstelefon 13 (2 Ledninger)

Telegr.-Adr.: HANSEN
Telefon: Helsingør 972

FLETCHERS (Stevedores) Ltd.
STEVEDORES OG KØRSEL

Etableret i over 50 Aar · Telf. 1893 · Telgr.-Adr.: Discharge, Cardiff
ROYAL STUART BUILDINGS JAMES STREET
CARDIFF

DAMPSKIBSSELSKABET

»TORM«

Kontor: ST. STRANDSTRÆDE 9, 2. SAL · KØBENHAVN
TELEGRAMADRESSE: »TORM«
TELEFON 2437

ALFRED CHRISTENSEN

Tlgr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 24 Telf. 221 · 1735 · 5390

*Dampskibsreder
Dampskibs- og Havariagent
Befragtningsforretning*

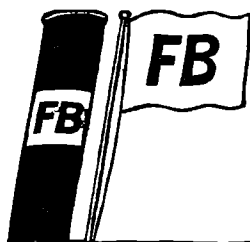
AKTIESELSKABET

**DET DANSK-FRANSKE
DAMPSKIBSSELSKAB**

Korresp. Rheder:
A. N. PETERSEN · FREDERIKSGADE 9
Tlf. 1243 · 12843 · Tlgr.-Adr. Danskfransk

King's
Liqueur

*The
Aristocrat
of
Scotch
Whiskies*



DE FORENEDE BUGSERSELSKABER

Telef.: Toldbodbommen: Centl. 3944 TELEGRAM-ADRESSE: Nattetel. for Bugsering: Vester 575 v
Kontoret: Central 291 · 13101 · 10592 »TUGBOATS« Nattl. i Strandingstilfælde: Strand 1302

Bugsering · Bjergning · Vandforsyning

STØRST OG ÆLDST I KØBENHAVN

AMALIEGADE 36

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM · 39

FREDAG 26 · SEPTEMBER 1924

31 · AARG.

F R A U G E T I L U G E

Før nogen Tid siden offentliggjorte *Dansk Søfarts Tidende* Ordlyden af den for Danmark ret ydmygende Overenskomst med Soviet Rusland. Denne Overenskomst er kun foreløbig, og det er Meningen at udarbejde en endelig Handels- og Skibsfartstraktat som retslig Basis for det økonomiske Samkvem mellem Danmark og de socialistiske Soviet Republikkers Forbund.

Der er næppe Grund til at tillægge den bebudede endelige Handelstraktat nogen overdreven Værdi. Som tidligere fremhævet her og i *Scandinavian Shipping Gazette* har Danmark ingen eller meget diminutive Chancer for at være med i Handelen paa Rusland. Paa et Tidspunkt, hvor vi mangler fornøden Kapital til at financiere vore egne solide Virksomheder og til at stabilisere vor egen Valuta, er det selvfølgelig ikke til at tænke paa at spekulere med dansk Kapital i tvivlsomme udenlandske Foretagender som socialistiske Soviet Republikker. Og uden Kapitalanbringelse i Form af betydelige Kreditter faar ingen Lov til at handle med Bolshevikerne. De vil kun købe paa Kredit og sælge pr. kontant — Forretningsprincipper, som aldrig har bidraget næneværdigt til at skabe Tillid hos anstændige Mennesker.

Russerne selv venter ikke at opnaa Kredit her i Landet, og har aldrig ventet det. De har opnaaet, hvad de vilde: Danmark, som med Slægtskabsbaand var knyttet stærkere til den myrdede russiske Czar-Familie end noget andet Land i Verden, har anerkendt Morderne *de jure*. Det kunde de selvfølgelig ikke opnaa, uden at de foregølede os, hvilke store Fordele, Danmark kommercielt vilde opnaa gennem en saadan Anerkendelse, men disse store Fordele var kun en ny Udgave af de berømte Potemkinske Billeder. Saasnart der blev snakket business med de Herrer Bolshevikker, saa blev Svaret det, som en af de russiske Handels-spioner, der i Øjeblikket opholder sig her i Byen, for et Par Dage siden gav paa *Politikens* Spørgsmaal om »Køber De Intet hos os?« — »Næppe! Danmark kan ikke give Kredit. Og vi maa have Kredit.«

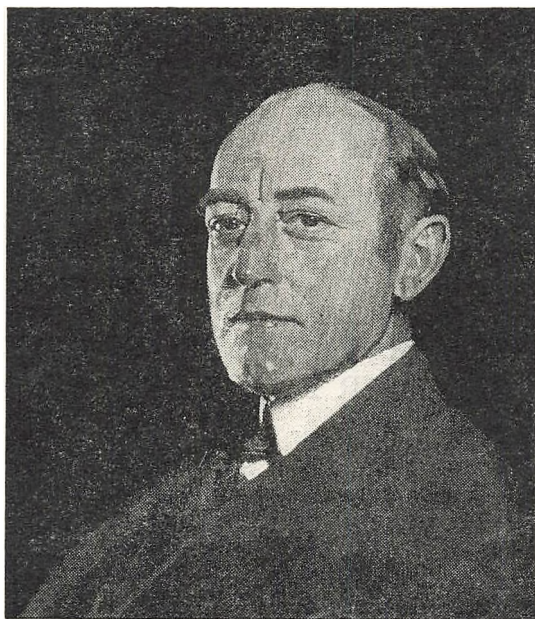
Men hvorfor saa have Handelstraktat og hvorfor diplomatiske Repræsentanter i det Land? Maaske venter man at opnaa særligt gunstige Betingelser for vor Skibsfart paa Rusland? Lad os haabe, at dette er muligt.

Desværre tyder meget paa, at ogsaa der vil vi møde en afgjort Skuffelse, naar den endelige Handels- og Skibsfartstraktat foreligger. I alt Fald, hvis den danske Traktat bliver noget lignende den, som Bolshevikerne har tilbudt England, og som Chamber of Shipping paa et særligt Møde den 18. September enstemmigt vedtog at protestere imod. Sir Alan Anderson, Chamber of Shipping's populære Formand, som forelagde Protest-Resolutionen ved den Lejlighed, sagde bl. a.: »I de sidste 50 Aar er vort Indbyggerantal fordoblet, og vor Levestandard er blevet bedre i samme Forhold. Hele den civiliserede Verden har nydt godt af denne Udvikling, som direkte skyldes vor oversøiske Handel og det fri Valg af Søtransportmidler, hvorpaa vor oversøiske Handel er baseret. Uden denne oversøiske Handel vil vor Befolkning lide Nød, og, med mindre vor oversøiske Handel udvides, er det umuligt at opretholde eller forbedre vor Levelfod.

Bolshevik Opfattelse af Kystfart.

Ud herfra synes jeg, at Chamber of Shipping bør give Udtryk for vor Forbavselse og Forargelse over, at Skibsfartens Interesser skal ofres uden Vederlag paa den paa-

tænkte Traktats Alter. Nævnte Traktat lover ganske vist i Paragraf 1 Gensidighed i Forholdet mellem britiske og russiske Handlende, medens Paragraf 2 ophæver Gensidigheden og giver Rusland Monopol paa hele Import- og Eksport-handelen mellem Storbritannien og Rusland, samt forbyder britiske Skibe at sejle med Last fra russisk Østersøhavn til russisk Ishavs-, Stillehavs- eller Sortehavshavn med den muntre Motivering, at disse Rejser paa saa mange Tusind Mile kommer ind under Begrebet *Kystfart*. Vor Regering vil ogsaa ifølge denne Traktat tillade den russiske Regering at konfiskere et hvilket som helst Skib, som førte det russiske Flag før 1918, og som nu er britiske Under-saatters lovlige Ejendom. Da den proponerede Traktat saaledes paa den letsindigste Maade forskertser alle britiske Rettigheder til en fair Andel af Handelen med Rusland og prisgiver noget saa fundamentalt som den Havenes og Havnenes Frihed, der ikke alene er en bydende Nødvendighed for den oversøiske Handel over hele Verden, men som Storbritannien og 31 andre



SIR ALAN ANDERSON,

»Chamber of Shipping« populære Formand, som skarpt protesterer imod Handelstraktaten med Rusland

Lande fornylig knæsatte i Geneve, protesterer jeg imod, at nævnte Traktat mellem os og Rusland ratificeres.»

Som allerede nævnt vedtog Chamber of Shipping of the United Kingdom enstemmigt at protestere overfor Regeringen imod en Traktat, som kun kan skade britisk Handel. Her i Danmark er Tidspunktet heller næppe fjærnt, hvor Rederorganisationerne bliver nødsaget til at indtage en lignende Holdning overfor den endelige Handelstraktat.

RØMNINGERNE I U.S.A.

Som vi skrev for et Par Uger siden, er Masserømningerne fra skandinaviske Skibe i amerikanske Havn ophørt, og baade Agenterne for den amerikanske Regeringsflaade og de lokale Repræsentanter for I.W.W. (Industrial Workers of the World) har tilsyneladende faaet Tilhold om at standse deres Lokkedue-Virksomhed. Man maa vel saa gaa ud fra, at den amerikanske Handelsmarine nu har det Mandskab den kræver, hvad der yderligere bekræftes ved det her fornylig omtalte Circulære til Shipping Boards Repræsentanter om fortrinsvis at anvende amerikanske Borgere navnlig i de overordnede Stillinger ombord i Skibene. Samtidig hermed er de amerikanske Myndigheder begyndt at lade Emigrationslovens ogsaa her omtalte Rømnings-Paragraf træde ikraft. Saavidt vi ved er endnu intet dansk Rederis Kaptajner eller Repræsentanter blevet idømt Bøder, fordi Medlemmer af deres Mandskab er rømmet i amerikansk Havn. Derimod erfarer *Svensk Sjøfarts Tidning*, at Kaptajnen paa Gøteborgdamperen »Tolken«, et af Rederiaktiebolaget Transatlantic's Skibe, er blevet idømt Bøder til et samlet Beløb af \$4,000 eller 16,000 gode svenske Kr., mens Damperen fornylig lossede i Eureka, Humboldt Bay. Vor udmærkede Kollega erfarer ligeledes, at en Masse lignende Domme allerede er blevet afsagt, og at en Del andre er paa Trapperne.

Saalænge De forenede Stater opretholder den nuværende Emigrations-Kvotient, maa de naturligvis

sørge for, at Emigrationsloven ikke omgaaes ved Masse-rømninger. Fra et amerikansk Standpunkt er Rømnings-Paragrafen i Emigrationsloven derfor den naturligste Sag i Verden, og dobbelt naturlig, fordi Italienerne og de slaviske Nationer (netop de Folk, som Amerikanerne ønsker at holde ude) bruger alle Kneb til at komme ind i Amerika paa ulovlig Maade. Den store Spritflaade, der ligger langs den amerikanske Kyst, er i den senere Tid blevet forøget med store Skibe, der i Stedet for Sprit sejler med Italienerne og Polakker, som vedkommende «Rederier» garanterer at smugle i Land paa den amerikanske Kyst. Men Rømnings-Paragrafen rammer rigtignok den anstændige Reder paa en ganske uretfærdig Maade. Hvorledes kan han, eller hans Kaptajn, forhindre, at Medlemmer af hans Mandskab rømmer? Hidtil har han slet ikke kunnet det, da de amerikanske Myndigheder indtil for ganske kort Tid siden vente et døvt Øre til alle Klager over Rømninger. Kaptajnen kan jo ikke godt spørre Mandskabet inde, mens Skibet ligger i amerikansk Havn. Han skulde jo bare prøve paa det. Naadadadal

Saa vidt vi ved, er Tyskland det eneste Land, der ad diplomatisk Vej har protesteret imod Rømnings-Paragrafen. Her var saa sandelig en Anledning til Fællesoptræden af samtlige evropæiske Nationer. Man maatte i det mindste kunne opnaa et Kompromis paa lignende Linjer, som vi har faaet med Amerika med Hensyn til Spiritus i Skibe, der anløber amerikansk Havn. Vor gamle Ven, Mr. Havelock Wilson er paa de engelske Sømænds Vegne rejst til Staterne for paa egen Hæand at søge at ordne dette Spørgsmaal til alles Tilfredshed. Hvorvidt en enkelt Mand, selv en saa dygtig og anset Mand som Havelock Wilson, kan udrette noget alene, er et stort Spørgsmaal.



NAVIGATØRKONGRESSEN I CHRISTIANIA UDTALER SIG SKARPT MOD RENE KONNOSSEMENTER FOR BESKADIGEDE LADNINGER

Den nordiske Navigatørkongres i Christiania har skarpt taget Afstand fra Udstedelsen af rene Konnossementer for beskadiget Ladning og vedtaget følgende Resolution, der præciserer Kongressens Stilling til Spørgsmaalet:

Kongressen udtaler sin bestemte Protest mod det usunde System, at udfærdige rene Konnossementer mod hemmelige Garantier, samt opfordrer de Organisationer, som er tilsluttet Kongressen, med alle til Raadighed staaende Midler at henlede sine Medlemmers Opmærksomhed paa det uværdige i dette System.

Arbejdstiden til Søs.

Arbejdstiden til Søs indledes af Kaptajn *Granit*, Finlands Skeppsbefålsförbund. Repræsentanterne for de forskellige Organisationer udtalte sig om, hvorledes Forholdene stillede sig i deres Lande. Med Hensyn til den faldne norske Søretdom om, at Dagmændene til Søs skal have 10 Timers Arbejdsdag, oplyste Kaptajn *Blom*, at denne Dom havde haft den Følge, at Skibsførere, som hidtil har holdt paa 8-9 Timer, har været nødt til at gaa over til 10 Timer. Kaptajn *Larsson* oplyste, at Arbejdstiden for Dagmændene i Sverige ved Lov er fastsat til 9 Timer. Det blev vedtaget at henvise til tidligere vedtagne Bestemmelser, hvorefter Skibsofficererne ogsaa kommer ind under Lovens Bestemmelser.

Kaptajn *Granit*, Finland, holdt et Foredrag om ensartede Lovbestemmelser angaaende Konstruktion og Udrustning af Handelsfartøjer under Fart i Isfarvand. Foredraget besluttedes omsendt til Organisationerne til videre Behandling.

Navigatorernes Forhold.

Angaaende Navigatorernes Vilkaar vedtog Kongressen iflg. *N. H. & S. T.* enstemmigt følgende Resolution: »Kongressen fastslaar, at Navigatorstandens økonomiske og sociale Kaar i de nordiske Lande ikke staar i Forhold til Navigatorens ansvarsfulde og betroede Stilling indenfor Samfundet. Kongressen opfordrer associerede Organisationer til at rette sine Bestræbelser mod en Bedring af disse Misforhold.

Den beslutter derfor, at:

Styret og det nyoprettede Sekretariat skal indsamle Materiale og paa næste Kongres, som skal holdes i 1925, fremkomme med Forslag til Retningslinjer for at opnaa bedre og mere ensartede Lønvilkaar o. l. i de nordiske Lande.

For Hævelsen af Standens sociale Niveau peger Kongressen paa Nyttens af en saa alsidig og indgribende praktisk og teoretisk Faguddannelse, som Forholdene tillader, i Forbindelse med de — særlig paa visse Hold — skærpede Krav om højere Almendannelse.

Da Tiden var saa langt fremskreden, besluttedes at vedlægge Protokollen de skrevne Foredrag om, hvorledes den nye Sømændslov har virket — dens Fejl og Mangler, Sundhedspas til Søs og obligatorisk Undervisning for Skibskokke, og at disse Sager behandles i København næste Aar.

Dirigenten, Kaptajn *Steenstrup*, takkede de Fremødte for de udarbejdede Foredrag og den udmærkede Diskussion, som har ledsaget Sagerne.

Om Aftenen holdtes en Fest, hvortil de Delegerede og en Del andre var indbudne.

ER SEJLSKIBSUDDANNELSEN NØDVENDIG?

Dette Spørgsmaal har i lang Tid været brændende i Finland som de fleste andre Steder, og at man dér mener at maatte besvare Spørgsmaalet bekræftende, fremgaar af nedenstaaende Oplysninger, som *Göteborg Handels & Sjöfart-Tidning* offentliggør fra sin Søfartskorrespondent i Finland:

I Finland har man allerede længe været nødsaget til, for at faa dygtige Befalingsmænd til Handelsflaaden, at gribe til den Udvej at anskaffe Skoleskibe. Med dette Formaal dannedes i Begyndelsen af dette Aarhundrede »Finska Skoleskeppsrederiet A/B«, som i Øjeblikket ejer den 4-mastede Bark »Fennia« paa 4,000 Tons d.w., Fregatten »Glenard« paa 3,100 Tons d.w. og den 3-mastede Bark »Favell« paa 2,200 Tons d.w. De er alle tre første Klasses Skibe og befinder sig i Øjeblikket paa Rejse paa den sydlige Halvkugle. — »Fennia« har 16, »Glenard« 12 og »Favell« ligeledes 12 Elever om Bord. For at blive antaget som Elev paa Skoleskibene, maa de unge Mænd være i Besiddelse af en vis Uddannelse, betale 6,000 Fmk. og forpligte sig til at forblive om Bord mindst i 3 Aar. De gør fuldstændig Sømandstjeneste, deltager i Lastning og Losning i udenlandske Havne, hvor saadant tillades, og er undergivet den samme Orden som den hyrede Besætning. De har dog Soverum for sig selv, har deres egen Messe og bærer, naar de er i Land en særlig Uniform. Den teoretiske Undervisning gives af særlige Lærere efter en af Navigationsmyndighederne i Finland fastsat Plan og omfatter svensk og engelsk Sprog, Matematik, Navigation, nautisk Astronomi og Meteorologi, Sømandsskab, Skibsbygningslære, Signalering, Love og Bestemmelser vedrørende Skibsfart m. m. I andet Elevaar faar Lærlingen Hyre som Letmatros, 300-500 Fmk. om Maanedens, og tredje Aar 600-700 Fmk., hvilket svarer til Matroslyre. Desuden faar han efter fuldendt Tjenestetid om Bord ved Afmønstringen udbetalt et Beløb svarende til 50 pCt. af Elevafgiften.

Hundreder af unge Mænd uddannet.

Det finske Skoleskibsrederi har allerede uddannet flere hundrede unge Mænd, som derefter har besøgt Navigationsskolerne og nu fungerer som Befalingsmænd paa finske Handelsskibe, og flere af dem er en Pryd for den finske Befalingsmandsstand.

Der er ogsaa andre Rederier, der antager Lærlinge, men de er ikke særligt organiserede for dette Formaal som Skoleskibsrederiet. De er dog ikke i Stand til at afhjælpe den store Mangel paa uddannede Sømande, og hertil kommer yderligere, at Pladserne som Elever som Følge af Elevafgiften er forbeholdt Ungdommen fra bedre situerede Hjem. Den store Mængde mandlig Ungdom i Kystbygderne og Skærgaarden, som ikke har andet at byde end sine Hænder og sin bræn-

dende Lyst til Søen, er af økonomiske Grunde udelukket, og det samme gælder de ubemidlede Drengene i Byerne. Tidligere havde disse efter en kort Tids Uddannelse paa Kystfartøjer fra Hjembygden Udsigt til Beskæftigelse i Udenrigsfarten, men nu er den Vej saa godt som lukket for dem. De ledige Ungmands- og Matrospladser er efterspurgt — man giver dem til sit eget Lands Sømænd, der trænger til Arbejde og Uddannelse.

I Sømandskredse var dette sørgelige Forhold allerede inden Krigen Genstand for Opmærksomhed. I Anskaffelsen af Skoleskibe ved Statens Hjælp saa man den eneste Udvej til Uddannelsen af dygtige Søfolk, og Helsingfors Skibs-Officersforening indgik derfor til Statsraadet med Andragende om Statsstøtte, men Krigen afskar al yderligere Medvirkning fra Statens Side.

Spørgsmaalet af Betydning for hele Samfundet.

Spørgsmaalet om Uddannelse af kyndige Søfolk paa Skoleskibe, støttede eller anskaffede af Staten, er imidlertid ikke blot et Sømandsanliggende, men en Sag af social Betydning. Der findes specielt i vore større Kystbyer en Mængde Ungdom med Lyst og Anlæg for Søen, men uden Mulighed for at kunne følge denne deres Tilbøjelighed. Som Følge af Savnet af et ordentligt Hjem og Omsorg, og fordi de mangler Lyst til at slaa ind paa en Profession i Land, er der Fare for, at mange af dem før eller senere slutter sig til Bøllernes i Forvejen talrige Skare. Hvis de derimod fik Lejlighed til at komme til Søs og under en god Ledelse blev uddannet til Sømænd, vilde de sikkert kunne blive nyttige og agtværdige Medlemmer af Samfundet.

Paa alle andre Omraader findes der Skoler, i hvilke Ungdommen faar baade almindelig, elementær Undervisning og faglig Uddannelse, hvorfor skal der da ikke gives de Unge, der har Lyst til Søen, Mulighed for at følge deres Kald? Vi tænker os derfor her Skoleskibet som et Led i Rækken af Fagskoler med en rent social Opgave. I det mindste har Undertegnede den Opfattelse, at et eller et Par Skoleskibe for den ubemidlede Ungdom med Lyst til Søen, særlig i Helsingfors, hvor Arbejdsløsheden, Raaheden, Drukkenskaben og Kriminaliteten blandt den mere eller mindre hjemløse mandlige Ungdom er ved at antage et forfærdende Omfang, vilde opfylde en stor Mission.

Alle Midler maa benyttes for at raade Bod paa det eksisterende Onde, men om disse Planer vil kunne realiseres, er en anden Sag.

Staten maa dog under alle Omstændigheder før eller senere anskaffe et Skoleskib til Uddannelse af Mandskab og Reservebefalingsmænd til Finlands nye Flaade, naar denne først en Gang bliver færdig.

EN ABSOLUT TILHÆNGER AF SEJLSKIBSUDDANNELSEN

Den i Nr. 38 af *Dansk Søfarts Tidende* efter *Svensk Sjöfarts Tidning* bragte Artikel om Nødvendigheden af Sejlskibsuddannelse, har i nævnte Blad fremkaldt et Indlæg fra en anden i Spørgsmaalet interesseret Indsender, hvoraf vi tillader os at gengive følgende:

I Anledning af den i *Svensk Sjöfarts Tidning* offentliggjorte Artikel angaaende Spørgsmaalet om Nødvendigheden af Sejlskibsuddannelse, hvori Indsenderen paa en begrænset Plads har samlet og klart fremsat alle de Grunde, der i Aarenes Løb er fremført mod en Vedhængen ved den »forældede og umoderne Sejlskibsuddannelse« som den ene saliggørende, naar det gælder Befalingsmænd paa Dampere, skal jeg begynde med at udtale, at jeg i mange Aar har været den ivrigste Tilhænger af det umoderne System, og jeg er stadig af den Mening, at en vis Tids Uddannelse i et Sejlskib betyder en saa stor Fordel, at den absolut

ikke maa opgives, før den viser sig at medføre uovervindelige Vanskeligheder, men dette er endnu ikke Tilfældet.

Det engelske System bliver for dyrt.

»Sjöfartsinteressent« (den første Indsender) spørger, hvorfor vi ikke ligesom England uden Ulempe kan stryge Sejlskibsuddannelsen og i Stedet anvende de Penge, som en Fortsættelse af Systemet vil koste Staten, paa andre og vigtigere Søfartsformaal. Hvad Udgifterne angaar, bør »Sjöfartsinteressent« huske, at der i Sverige er flere Rederier, som er villige til mod en ringe Statsstøtte at holde Skoleskibe, og at denne Støtte er meget lille i Sammenligning med de Udgifter, som Indførelsen af det nuværende engelske Uddannelsessystem vil medføre. De mange stilleliggende Skoleskibe i England, der er kommet som Erstatning for de manglende Sejlskibe, kan ikke undværes til Ud-

dannelse af Befalingsmænd i den maskindrevne engelske Handelsflaade. Hvis vi altsaa optog det engelske System, vilde dette sikkert blive ti Gange saa dyrt for Staten som at betale de i Sammenligning dermed ringe Understøttelser, som forlanges af de i Skoleskibsspørgsmaalet interesserede Rederier. Naar Forfatteren udtaler, at Opgivelsen af Sejlskibuddannelsen ikke har medført Ulemper i England, kunde man spørge: hvorfra ved »Sjøfartsintressent« det? Har han studeret Spørgsmaalet indgaaende og fulgt den aarlange Diskussion angaaende denne Sag i engelske Fag- og Assuranceckredse?

Kan enhver rigge et Nødsejl til?

Han gør sig skyldig i samme Fejl som saa mange andre ved Bedømmelsen af dette Spørgsmaal, nemlig i til Yderlighed at forenkla de Opgaver, der kræver mest. »Rigge et Nødsejl til kan vel enhver lære«, hed det vist. Men hvor og hvorledes lærer man dette paa en Damper? Hvis ingen kan det, findes der jo heller ingen Lærere. I det daglige Liv paa en Damper har man ogsaa andet at gøre end at lære hverandre at rigge Sejl til paa de smaa Kraner, der gaar under Navn af Master. Det skal der sejlkyndige Folk til. Om trent samtidig med »Sjøfartsintressent«s Artikel kunde man i Dagspressen læse om et Skib, som sejlede i Havn flere hundrede Mil uden Ror og uden Propeller. Nødrøret svigtede Gang paa Gang, men Chefen sejlede sit Skib i Havn ved Hjælp af Sejlene alene. En af Svenska Lloyds Dampere bragtes ifjor Vinter under Storm i Havn fra Nordsøen uden Ror ved Hjælp af provisorisk tilriggede Sejl. Lad den, der ikke har lært at sejle, ikke har lært at lave et ordentligt Stik, ikke lært i Hast at drage Fordel af alt muligt, som den, der ikke er uddannet paa et Sejlskib, ikke har nogen Anelse om, gøre dette efter. Forvandl ved nogle hurtige Snit og ved Hjælp af Sejlnaal og Tovværk en Pressennig af passende Størrelse til et Sejl, anbring det paa rette Sted og træf saadanne Anordninger med de Sejl, man har til Raadighed, at man uden Ror kan styre i høj Sø. Sæt Folkene ved Skødet og giv dem Ordre til at fire eller at hale, alt efter Behov, og sig saa bagefter, at »rigge et Nødsejl til, kan vel enhver«.

Hvem ved, hvor mange Skibe, der er forlist paa Grund af Mangel paa sejlskibuddannet Mandskab? Men alle og enhver ved, at Tusinder af Havarister i Aarets Løb bringes i Havn udelukkende ved Hjælp af saadanne Sømandsegenskaber, som erhverves om Bord i Sejlskibe.

Selvfølgelig skal Lærlingene arbejde som Resten af Besætningen.

Det er sandt, at ved 12 Maaneders Tjeneste paa et Sejlskib bliver man ikke Sømand; men naar vi nu kun har disse fattige 12 Maaneder, er det da rigtig ogsaa at stryge dem?

Dette maa ikke gøres, før det bliver umuligt for Drengene at faa Hyre paa Sejlskibe. Staten anvender mange Hundredtusinde Kroner paa andre Fagskoler, hvorfor da ikke anvende noget paa at skabe gode Sø-mænd? Forøvrigt kan de vordende Befalingsmænd tage Tjeneste i Smaasejlerne. »Det er ikke sikkert, at de vil,« siger »Sjøfartsintressent« og citerer derefter en Sejlskibsreder, som udtaler: »Vi vil ikke have Elever, men Folk, der kan arbejde.« Maa ikke Besætningen paa Dampere arbejde, selv om de er Begyndere og vordende Befalingsmænd? Hvem har sagt, at de vordende Befalingsmænd, som søger Uddannelse paa de smaa Sejlskibe, skal være Elever? Naturligvis har de samme Pligter, som Resten af Mandskabet. Hvem er det endelig, som arbejder nu for Tiden, de bolchevikprægede Matroser med deres Førere, der aabent bekender sig til Moskvas Lære, og lige saa aabent opfordrer til Obstruktion, eller de Personer, der kommer fra andre Samfundsklasser og har til Maal at arbejde sig frem?

Formodningen om, at Drengene ikke selv skulde ønske at gøre Tjeneste paa de smaa Sejlskibe, er absurd. De, der ikke vil benytte de Veje, der er til Raadighed for Uddannelsen til Sømand, kan blive i Land uden Skade for Standen. Hvis de fortsætter som Sø-mænd efter Tjenesten paa Smaasejlerne, kommer de til at opleve Forhold, sammenlignet med hvilke de første Aar paa de hæderlige Kystfartøjer maa betragtes som et Himmerige.

Befalingsmændene bør have praktisk Kendskab til Maskinen.

Tilgangen til Navigationsskolerne er vedvarende, trods Manglen paa Sejlskibe, saa stor, at der ikke er nogen som helst Anledning til at stryge en Uddannelse, som ogsaa »Sjøfartsintressent« anser for et Plus for Befalingsmændene paa maskindrevne Skibe.

Men der er en anden og meget stor Mangel ved Navigatorernes Uddannelse, nemlig, at de ikke lærer at kende de maskindrevne Skibes Fremdrivningsmidler paa anden Maade end gennem en overfladisk og helt igennem teoretisk Undervisning. Enhver Befalingsmand burde have mindst 12 Maaneders Tjeneste i Maskinen som Kullempere og Fyrbødere. Af de 48 Maaneders Sejlads, som nu kræves, bør altsaa bibeholdes 12 Maaneders Tjeneste i Sejlskibe og paabydes 12 Maaneders Tjeneste i Maskinen. Stryges først en Gang Sejlskibtjenesten, og i den Retning gaar det vel lidt efter lidt, trods al Modstand fra de »Umødernes« Side, bør den erstattes med 12 Maaneders Værkstedstjeneste.

At tale om at nedsætte Uddannelseskravene er at rette et Hug mod Rederivirksomhedens Eksistens. Man bør tværtimod gøre dem større og kræve Realskoleuddannelse for Ret til at indtræde i Navigationsskolerne Styrmandsklasse. Det vil skaffe os en Stab af Befalingsmænd, som bedre vil svare til de Krav, som Fremtidens Søfart vil stille til dem.

VANSKELIGHEDERNE OM MULIGT STØRRE I DANMARK

Er Forholdene for Sejlskibuddannelsen vanskelige andre Steder, er dette Tilfældet i ikke mindre Grad her hjemme. Ogsaa her er Sejlskibsflaaden i stadig Tilbagegang, og dette gælder ikke mindst de store Sejlskibe, af hvilke der snart ikke er flere i den danske Handelsflaade.

Da den langt overvejende Del af Sejlskibsflaaden bestaar af smaa Skibe, der gaar i indenrigsk Fart eller i Fart paa Nord- og Østersøen, og som af økonomiske Grunde er nødsagede til som Regel at nøjes med Letmatroser i Stedet for helbefarne Folk, bliver Uddannelsesforholdene for de unge Sø-mænd og vordende Befalingsmænd endnu mere fortvivlede, idet det er uhyre vanskeligt for dem paa et dansk Skib at komme til at forrette det Aars Tjeneste som Matros, der her

hjemme kræves for at faa Adgang til Navigationsskolerne.

De skal som bekendt have sejlet i 4 Aar, deraf 2 paa Sejlskib og et Aar som Matros, før de kan indtræde paa en Styrmandsskole, og hvor store Vanskelighederne i Virkeligheden er, fremgaar af følgende Oplysninger, som Formanden for Bestyrelsen af Stiftelsen »Georg Stages Minde«, Kommandør Bræstrup, har meddelt os.

I Skoleskibet »Georg Stages« Togt i Aar deltog 80 Elever, som Bestyrelsen efter endt Togt som sædvanlig har søgt at faa anbragt paa danske Skibe. Hidtil er det kun lykkedes at faa anbragt 47 af Eleverne, og af disse er 26 kommet om Bord paa Dampskibe og 21 paa Sejlskibe. Af de sidste er kun 3 blevet anbragt paa

Skibe, der sejler paa Middelhavet eller i det Hele paa Langfart. De øvrige 18 er kommet om Bord paa Skibe, der gaar i indenrigsk Fart eller i Nord-Østersøfart, og for disse Skibe gælder jo, at de i Almindelighed lægger op ved Nytaarstid, og Drengenes Uddannelse afbrydes da atter. Det Tidspunkt, paa hvilket Drengene afmønstres fra »Georg Stage«, er ogsaa uheldigt og bidrager til at forøge Vanskelighederne ved at skaffe dem Hyre, men dette Forhold lader sig jo ikke rette.

Forholdene er saaledes alt andet end lystelige, og Kommandøren udtalte da ogsaa som sin personlige Mening, at det Øjeblik snart maatte siges at være kommet, da man maatte bestemme sig til at ophæve de gældende Bestemmelser om Sejlskibsuuddannelsen, idet det simpelthen ikke vil være muligt at gennemføre dem.

“DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

Nord-Østersøen er det eneste Marked, som ikke er fulgt med i den almindelige Opgang. I alle andre Markeder er der en forceret Efterspørgsel efter Tonnage med en glædelig Stigning i Raterne, og mindst 300 Dampere, 5/12,000 Tons, maa være sluttet de sidste 2-3 Uger fra Canada-Nord Staterne-Gulpen-Plate-Pacific-Østen etc. Den oplagte Tonnage fristes maaske nu til at komme ud, men forhaabentlig ikke før Markedet faar fæstet sig yderligere. Shipping-Boards Baade, som gerne kommer i Markedet, naar der er Opgang, kan godt trykke Markedet igen.

TRÆLASTMARKEDET

Af de sidste Slutninger bemærkes: 2,000 Stds. Wiborg/Alexandria 97/6d. full terms, 1,500 stds. 3/4 svenske/Alexandria 60/-, nett terms, d. v. s. ingen despatch, 100 Stds. Losning og fuld Fragt Dæk. 1,000 Stds. 2 Umeås/London 41/3d., 1,000 Söderhamns/London 42/6d., 1,050 Fredrikshamn & Walkom/London 40/-, 900 Kotka/London 39/6d., 700 Torneå/London 46/-, 600 Kotka/London 39/-, 1,200 Uleåborg/West Hartlepool 41/6 old Scanfin, 600 Trangsund/Bristol 52/6d. Backrut, 360 Jacobstad/Boston 45/-, 620 Raumo/Dunkerque 38/-, 600 Kotka/Calais 39/-, 550 Kotka/Antwerpen 37/6d. Oktober, 314 Trangsund/Antwerp 39/-, Oktober, 300 Stds. Finland/Østkyst 52/6d., Vinterdækslast. En Rigabaad har nylig akcepteret Reval & Pernau/Calais 35/- Props, som vistnok er det laveste hidtil.

Hvidehavet har taget yderligere en Del Baade, bl. a.: 1,000 Stds. Archangel/Hull 61/-, og Leningrad/Hull har sluttet 500 Stds. 42/-, 600 Stds. Sutton Bridge 42/-, D/B/B fra Canada er en Del fastere, og prompte Baade 1/1,200 Stds. faar 70/-, maaske lidt mere. Pitprops fra Newfoundland til Manchester Canalen noteres for 1/1,200 Favne 45/- f.i.c., og Bristol Canalen ca. 44/-.

KUL, KOKS ETC.

En 3,000 Tonner, spot, har faaet 5/6d. Forth-København, men dette er en Undtagelse, og Raten ligger stadig omkring 5/1 1/2 d.-5/3d. Efterspørgselen efter mindre Tonnage er ganske god, og Raterne faste, men desværre stadig utilfredsstillende.

MIDDELHAVET

En lille Bedring i de udgaaende Kulrater kan vistnok noteres for større Baade, dog er dette Marked langtfra godt, og de hjemgaaende Fragter er hverken talrige eller fristende. Frugtafskibningen vil snart absorbere en Del Tonnage, og Jordnødsæsonen vil selsætte adskillige moderne Baade, hvilket forhaabentlig vil gøre sit til at stramme Markedet.

Donau og Sortehavsfragterne vil komme til at »pay up«, og enkelte forbedrede Slutninger rapporteres. Oliekager til Danmark, Septbr./Oktbr. betaler 15/-, een Lossehavn, og Korn Donau/UK-Cont. 14/6d., 15/-.

Revision eller Ophævelse af de gældende Bestemmelser.

Disse triste Forhold bevirker selvfølgelig, at en Del af Befalingsmandsemnerne nødsages til at opgive en Vej, der frembyder saa mange Vanskeligheder, inden de naar til Ende med Uddannelsen, og det kan under disse Omstændigheder ikke undre, om Kvaliteten af dem efterhaanden bliver ringere.

Forholdene er faktisk saa slette, at det f. Eks. for en ung Mand havde vist sig nødvendigt at tage over til Vestkysten af Amerika og tage Hyre derfra for at faa det Aars Tjeneste som Sejlskibsmatros, der kræves, medens en anden for at faa tjent det forlangte Aar, blev paamønstret en svensk Skonnert som Matros, men kun fik Hyre som Letmatros.

NORD-AMERIKA, GULFEN, CANADA

Foruden de talrige Slutninger for Korn er der gjort en Del i Oliekager fra Gulfen til Danmark, \$6.- og \$6.50 pr. Ton, ligeledes Savannah/Sverige \$5/75. Parcels fra Montreal til en god dansk Havn har betalt op til 24 Cents, og Gulf/Havre og Dunkerque 21 1/2 Cents for 6,500 Tons, 22 Cents til UK. Mange Dampere vil endnu kunne placeres for Korn, og specielt vil Montreal Af-laderne behøve Tonnage, inden Vinteren forhindrer Sejlsadsen.

Fra Pacifickysten til UK-Cont. erholdes op til 36/3d. for 5,000 Tonnere for Novbr./Decbr. Lastning. Fra Thensen søges en Del mindre Baade, 2/3,000 Tons for Cement og Kridt til New York, 11/-, og Hull/Jacksonville og Charleston betaler 15/- for Fertilizer in bags. Kul Wales/Montreal eller Quebec er reduceret 6d. til 7/-, 1,000 fri. En 8,000 Tonner er sluttet med Kainit fra Weser til Savannah \$3.- og Norfolk \$2.90. Fowey/Portland 6/8,000 Tons clay 13/6d., 4,000 Tons New York 14/-.

SYD-AMERIKA

Som en naturlig Følge af det faste hjemgaaende Marked holdes Kulraterne stadig omkring 11/9d.-12/-; men der er en absolut livligere Efterspørgsel, og Fragterne kommer nok en Del op i Oktober. For prompt og Oktbr./Novbr. Lastning sluttet Korn til ret varierende Rater: Destinationen og de mange Optioner, som forlanges, bestemmer Raten. Gennemsnits-raten er 24/- Basis n.a. San Lorenzo/UK-Cont. Glædeligt er det at se, at en 4,500 Tonner Februar Lastning har faaet 27/-. De skandinaviske Købmænd er igen i Markedet, og der er betalt 25/- Bahis Blanca og Buenos Aires til 3/4 Havne, berth terms, prompt. Salpeter fra Chile til 3/4 svenske Havne har betalt 32/- Novbr./Decbr., og U.S.A. \$5.25 og \$5.50. Den sidste Slutning til UK. skal være gjort til 32/- 1./31. Januar.

ØSTEN

Australien har været passiv de sidste Dage, endskønt der nu kan faas 46/3d. Januar Lastning fra Syd Australien og 43/9d. Vest Australien. Vladivostock/UK-Cont. er gaaet helt op i 36/3d., 1/25 Decbr. med 2/6d. ekstra Skandinavien, 2 Lossehavne.

TIME CHARTER

Der noteres en Del Ordre; men Raterne er endnu for lave til at interessere. Tank-Tonnage bliver bedre betalt og da igen Dieselskibe. Medens en Damper højst faar 7/-, 12 Mdr.s Levering Pacific, betales der 9/6d. for Diesel.

SEJLSKIBE

Fra Melbourne er sluttet til 40/- UK-Cont., full terms, og en 4,800 Tons Sejler 40/- fra Syd Australien. Der bydes nu 41/3d. fra Syd Australien, og et Par europabeliggende Skibe tilbydes ballastgaaende til 43/9d.

SKIBSFARTEN PAA DE FORENEDE STATER

TILBAGEGANG FOR DE AMERIKANSKE SKIBE

I en Indberetning til det norske Udenrigsministerium fra Konsulen i San Francisco meddeles bl. a.:

Drægtigheden af de til de Forenede Stater i 1923 ankomne Skibe var ifølge den officielle Statistik 66,326,387 Nettoregistertons. Drægtigheden af de fra de Forenede Stater i 1923 udgaaende Skibe var 66,623,714 Nettoregistertons.

Den ind- og udgaaende Tonnage udgjorde saaledes tilsammen 132,950,101 Tons mod 130,029,948 Tons i 1922. Til Trods for denne Fremgang gik den amerikanske Deltagelse i Farten tilbage fra 63,497,693 Tons i 1922 til 55,654,798 Tons i 1923. Af den i 1923 i Farten mellem de Forenede Stater og Udlandet engagerede Tonnage var henimod 42 pCt. under amerikansk Flag mod 49 pCt. i 1922. Tilbagegangen skyldes for en Del formindsket Eksport af Petroleum fra Mexico. Nedgangen i Tonnagen faldt udelukkende paa Farten i det nordlige Atlanterhav og Europa. Den største Fremgang fandt Sted i Farten paa Japan, Australien og Filipinerne.

Af de fra Udlandet i 1923 indførte Varer kom 31.40 pCt. med amerikansk Skib, og af de udførte Varer faldt 38.38 pCt. paa amerikansk Skib. Dette er nogen Tilbagegang fra Aaret 1922, specielt for Importens Vedkommende.

De Forenede Stater har nu 1,686 Skibe paa tilsammen 8,830,020 Tons for den udenrigske Skibsfart. Af disse er 650 Skibe paa 3,606,559 Tons i Fart, mens Resten er oplagt.

I denne Opgørelse er indbefattet Shipping Boards Flaade, som bestaar af 1,245 Skibe paa 6,893,648 Tons,

hvoraf 379 Skibe paa 2,216,7442 Tons er i Virksomhed. Omkostningerne med Opsyn og Vedligeholdelse af de i 1923 oplagte ca. 900 Skibe beløb sig til omtrent 7 Millioner Dollars. Bruttoindtægterne af Driften var i sidste Budgetaar omtrent 97 Millioner Dollars, mens Driftudgifterne gik op til ca. 140 Millioner Dollars, d. v. s. et Underskud paa 43 Millioner Dollars. Antallet af Shipping Boards Funktionærer var i 1921 8,324 med en aarlig Udgift til Lønninger af 15,861,108 Dollars, men er siden reduceret til 3,962 med 8,251,060 Dollars i Lønninger.

Ifølge § 28 af the Merchant Marine Act af 1920 kan der etableres billigere Jernbanefragter for Varer, som indføres til eller udføres fra de Forenede Stater i amerikanske Skibe. Denne Bestemmelse havde man nu tænkt almindeligt anvendt, men en Udsættelse har fundet Sted. Anvendelsen af denne Paragraf vilde selvfølgelig bringe de udenlandske Skibe i en uheldig Stilling.

Frygt for Boycott.

Handelskammeret i San Francisco og andre Næringsorganisationer har protesteret mod Bestemmelsens Anvendelse, idet man mener, at den vil virke deprimerende paa Handelen. Man frygter for, at de udenlandske Dampskibsselskaber, specielt de japaniske, i Stedet for at benytte Havne i de Forenede Stater vil dirigere deres Skibe til Vancouver i Britisk Columbia. Jernbaneselskaberne er selvfølgelig heller ikke fornøjede over uden videre at se deres Fragtsatser reduceret.

FORENINGEN "NORDEN"'S AARBOG FOR 1924

EN RÆKKE ARTIKLER AF ALMEN INTERESSE

Foreningen »Norden« Aarboeg for 1924 udkommer i disse Dage. Titelbladet er prydet med de fire nordiske Landes Vaabenskjold i hvidt og rødt, tegnet af den kendte svenske Kunstner *Yngve Berg*, er af omtrent samme Udstyr og Størrelse som sine Forgængere og maa lige som disse betegnes som et stateligt Bind.

Redaktionen er forestaaet af de tre Foreningers Sekretærer: Oberstløjtnant *Helge Bruhn*, Bureauchef *Chr. Günther* og Cand. jur. *Chr. P. Reusch*.

Aarbogen indledes med en Artikel om Foreningernes Virksomhed i 1923, som giver et godt Indtryk af det mangesidige og betydelige Arbejde, som Foreningerne i Løbet af de 5 Aar, de har bestaaet, har taget op. Her gøres Rede for de forskellige Studiekursus i Aarets Løb for Lærere, Meje-rister, Journalister etc., for Foredrag og Møder arrangerede af »Norden«, for Foreningernes energiske og meget frugtbringende Arbejde blandt Skoleungdommen, for Udveksling af Universitets- og Højskolelærere og Gymnasieelever, for Arbejder indenfor det fællesnordiske Lovgivningsarbejde, for Foreningernes Publikationer o. s. v.

Herefter følger en Række korte, friske og fornøjelige Artikler under Føllestitlen »Fra Nordens Arbejdsfelt«, i hvilke Deltagerne i de forskellige Møder og Kursus lige fra Professorer til Skoleelever fortæller om deres Indtryk og Oplevelser.

Efter disse følger en meget vægtig Artikel af den berømte svenske Nationaløkonom, Professor *Eli Heckscher*: »Det nordiske Samarbetets Innebörd«. Denne Artikel bør ikke gaa upaaagtet hen, særlig interessant forekommer hans Tilslutning til den svenske Kommersråd *A. F. Enström* (i Aarbogen 1923 Side 101) nemlig i Spørgsmaalet om Muligheden af en Slags Arbejdsfordeling mellem de nordiske Lande, saa at disse i Stedet for at gøre alt parallelt, hvilket kan medføre en Masse Tids- og Pengespild med Eksperimenteren, specialiserer sig paa de for dem mest passende Omraader. Her ligger sikkert en stor Opgave for det fremtidige nordiske Samarbejde.

Fra dansk Side fremkommer en Artikel om »Danmarks Natur« af Lektor *H. V. Clausen*, en meget aandsfuld Skildring af de mange Naturtyper i vort Land. Denne Artikel kan ikke undlade at gøre et dybt Indtryk paa Læserne paa Grund af den dybe Undertone af Kærlighed til sit Land betonet af den fineste Poesi og underbygget af det intimeste topografiske Kendskab til det.

Fra norsk Side behandler Forfatteren *Ronald Fangen* ganske kort Forholdet mellem Danmark og Norge, hvor han paa

en sympatisk og forstaaende Maade gør Rede herfor og slutter med de Ord: »Det er sundt at huske paa, at Grundlaget for dansk og norsk Samfølelse er saa stærkt befæstet, at politiske Irritationer ikke kan ødelægge det. Vort Venskab og vor kulturelle Forstaaelse er og vil altid være solidere end vore Uoverensstemmelser.

Den svenske Redaktør *Torsten Fogelqvist* giver i Artiklen »Adjunktens Midnattspredikan« et aandsfuldt Causeri, der yder et ypperligt Bidrag til Forstaaelse af Forskellen mellem dansk og svensk Folkelyne, et iøvrigt udtømmeligt Emne.

Af andre Artikler maa endvidere særlig nævnes Dr. phil. *Valfrid Palmgren Munch-Petersens* »Tankar i skandinaviske frågor«, en klog og impulsiv Dames meget personligt prægede Iagttagelse og Kritik af skandinaviske Forhold. Fruen bruger sine Øjne vel og har mange sandfærdige Bemærkninger om Forholdet dansk-svensk, og selv om man ikke er enig med hende i alt, læses Artiklen med Interesse.

Nekrologer over betydende Mænd døde i 1923.

Efter Hovedartiklerne følger en Række interessante og læseværdige Nekrologer over betydende nordiske Personligheder, der er afgaaet ved Døden i Aaret 1923. Saaledes skriver Professor *Gränström* om den svenske Professor *Pontus Fahlbeck*, Redaktør *Vigen* om Grev *Mogens Krag-Juel-Vind-Frijs*. Den norske Redaktør *Hambro* om Statsminister *Otto Bahr Halvorsen*. Overretssagfører *O. K. Magnussen* om Professor jur. *Jul. Lassen*. Svenskeren *Gunnar Vengström* om Kunstneren *Karl Nordström*. Nordmanden, Direktør *L. D. Aarflot* om Generaldirektør *Chr. Platou*. Amtsforvalter *K. V. Bauditz* om Lensbaron *Kjeld Thor Tage Otto Reedtz-Thott*. Intendenten ved Nationalmuseet *Erik Wettergren* om Maleren *Georg von Rosen*. Generaldirektør *Koefoed* om Nationalbankdirektør *Marcus Rubin*. Generalkonsul *Joh. Wesmann* om Skibsreder *Halfdan Wilhelmsen*.

I tre interessante Artikler gør den svenske Docent *Leif Kihlberg*, Nordmanden *Chr. P. Reusch* og Danskeren Magister *Povl Engelstoft* Rede for de økonomiske og politiske Forhold i hvert af de tre nordiske Lande i det forløbne Aar. Man faar her paa en sammentrængt Plads en meget nem og overskuelig Fremstilling af de politiske Begivenheder og om Erhvervslevets Udvikling i det forløbne Aar.

Bogen slutter med den aarlige Index over nordisk Samarbejde i 1923 udenfor Foreningerne baade i faglige Organisationer og det mere officielle ved Regeringernes Foranstaltning.

STÆRK MISFORNØJELSE MED NEDSÆTTELSEN AF STATSBI DRAGET TIL SØMANDSSKOLERNE I NORGE

Staten fastsatte i sin Tid forholdsvis store Bidrag til Sde kommunale Sømandsskoler og Maskinistskoler. I Tillid til Tilsagnene om de store Statsbidrag gik flere Kommuner til Anlæg af store og tildels kostbare Skoler, saaledes Kristiania, Bergen, Tønsberg m. fl. Skolernes Drift kræver naturligvis store Udgifter, og da Staten nu har nedsat sine Bidrag betydeligt, har flere Kommuner følt sig brøstholdne.

Borgmesteren i Bergen har forespurgt, om der fra Kristiania Kommunes Side kan ventes foretaget noget Skridt mod Staten i Anledning af Bidragenes Nedsæt-

telse, men Kommuneadvokaten dér, som har haft Sagen til Behandling, har iflg. N. H. & S. T. udtalt, at selv om Kommunerne har al Grund til at beklage sig, tror han ikke, der kan gøres noget juridisk Krav gældende overfor Staten.

Der arbejdes imidlertid nu paa at faa en fælles Protest i Stand fra de større Bykommuner mod Statens Optræden, idet Forudsætningerne for Kommunens Dispositioner ved Statsbidragets Nedsættelse helt er forsvundet.

SKIBSFORLIS I 2. KVARTAL AF 1924

Bureau Veritas har offentliggjort sin Statistik over Skibsforslis i 2. Kvartal af 1924, iflg. hvilken 145 Damp- og Motorskibe og 51 Sejlskibe eller ialt 196 Skibe med en samlet Tonnage af 297,575 Tons er forlist.

Af Damperne og Motorskibene var 7 tyske, 26 amerikanske, 51 britiske, 4 belgiske, 2 danske, 5 spanske, 2 græske, 7 italienske, 7 japanske, 6 norske, 1 russisk, 2 svenske, 2 kinesiske, 2 chilenske og 1 tyrkisk.

Damp- og Motorskibenes samlede Bruttotonnage androg 257,513 Tons.

Af Sejlskibene var 2 tyske, 9 amerikanske, 17 britiske, 2 danske, 4 spanske, 1 estisk, 6 franske, 3 italienske, 1 lettisk, 3 norske, 1 portugisisk og 2 svenske, ialt 40,057 Bruttotons.

Som Aarsag til Tabene opgives for Damp- og Motorskibene, at 22 strandede, 9 kolliderede, 8 brændte, 23 sank, 12 blev forladt og 2 kondemneredes.

Desuden er der ophugget 67 Dampere.

For Sejlskibenes Vedkommende skyldes Tabet i 15 Tilfælde Stranding, i 3 Kollision, i 3 Brand, medens 8 sank, 4 blev forladt, 1 kondemneret og 1 savnes.

Desuden er 14 Sejlskibe blevet ophugget eller ændret til Pramme.

Af 1,421 Havarier af Damp- og Motorskibe skyldtes 412 Stranding, 398 Kollision, 114 Ild, 101 Lækage, 66 haardt Vejr og 330 Maskinskade.

Af 151 Havarier af Sejlskibe skyldtes 52 Stranding, 35 Kollision, 4 Ild, 26 Lækage og 34 haardt Vejr.

EN SAG OM DOKAFGIFTER I LONDON

Nordisk Skibsrederforening, Christiania, bringer i sit Cirkulære for August Meddelelse om en ved Domstolene i London paadømt Sag angaaende Fordelingen mellem Modtagerne og Rederne af Dokafgifter.

Scanfincertepartiets Klausul 14 bestemmer som bekendt, at naar Skibet losses i en Dok i London, skal Modtagerne betale $\frac{2}{3}$ af disse Dokafgifter. S/S »Hamlet« af København kom til London fra Wiborg med en Ladning Props, som dels bestod af almindelig Granprops dels af Rundtræ af Asp. Sidstnævnte Parti og en Del Granprops blev leveret i London, medens Resten af Lasten blev losset i Yarmouth. Der var tre Modtagere af Lasten i London, og de to af disse nægtede at betale deres to Trediedele af Dokafgifterne, naar disse ikke blev fordelt over hele Lasten, indbefattet hvad der blev losset i Yarmouth. Kun den Del af Dokafgiften, som saaledes faldt paa deres Partier, vilde de betale. Sagen kom ind for the City Court of London, som gav Rederiet Medhold. Dokafgiften maatte altsaa fordeles alene over den Del af Lasten, som blev losset i London, og hver Modtager betale sin Andel deraf.

En Modtager appellerer.

Den ene af de to Modtagere, som var Part i Sagen, lod det forblive med denne Dom, men den anden appellerede til the Divisional Court. Under Appellen frafaldt de dog deres oprindelige Paastand angaaende Fordeling af Udgifterne over hele Lasten, men tog i Stedet det Forsvar op, at der var paalignet deres Part for stor en Del af Dokafgifterne. Det forholder sig hermed saaledes, at Havnemyndighederne i London afkræver Dokafgift med 3d. pr. netto Register Ton. heri indbefattet det Rum, der optages af Lasten paa Dæk, og yderligere 10d. pr. Ton af Vægten af den Last, som losses i London. Med Hensyn til denne Vægtberegning gaar man frem paa den Maade, at

man skærer al Trælast over en Kam og beregner 1 Standard til $2\frac{1}{2}$ Ton. Dette kan være omtrent rigtig forsaavidt angaar savet Last, men det er aabenbart ikke rigtig, naar det drejer sig om Rundlast. Almindelig Props af Gran eller Fyr siges at laste omtrent $2\frac{1}{2}$ Ton pr. Favn og den korrekte gennemsnitlige Vægt af Aspetræ skal være $1\frac{1}{4}$ Ton pr. load, det vil sige mere end 4 Ton pr. Std. Trods denne Dokkompagniets Beregningsmaade har det hidtil været almindelig Praksis, efter hvad der blev oplyst under Sagen, at Mæglerne, naar de fordeler denne Afgift paa de forskellige Partier, da uden videre regner pr. Standard uden at beregne Vægten. Modtagerne paastod nu i dette Tilfælde, at Fordelingen over de forskellige Partier burde foregaa efter samme Princip, som bliver lagt til Grund for Beregningen af Afgifterne. Heri gav baade the Divisional Court og Court of Appeal Modtagerne Medhold. Retten fandt, at Fordelingen over de forskellige Modtagere maatte foretages efter nøjagtig samme Beregningsregler som selve Opkrævnin-gen af Afgiften, saaledes at Dokafgiften paa 3d. bliver at beregne pr. Standard, medens Dokafgiften paa 10d. af den Last, der losses i London, bliver at beregne efter Vægt.

Havnemyndighedernes Vægtberegning urigtig.

Forøvrigt blev det udtalt, at den Vægtberegning, som Havnemyndighederne lagde til Grund for Opkrævningen af de 10d. pr. Ton, ikke kunde siges at være rigtig, og det blev udtalt i Appelretten, at Havnemyndighederne før eller senere maatte ændre denne Opkrævningsmetode.

Det væsentligste ved denne Sag er, at det dermed er fastslaaet, at de $\frac{2}{3}$ af Dokafgifterne i London skal fordeles alene over de Partier, som er losset i London, og ikke over hele Lasten, naar en Del af den losses andre Steder.

DEN SVENSKKE HANDELSFLAADE I AUGUST

Fortsat Nedgang i Sejlskibsflaaden.

En af det svenske Kommerskollegium udsendt Statistik over den svenske Handelsflaade i August viser, at Flaaden i sin Helhed er bleven forøget med et Skib og 1,465 Tons.

Dampskibsflaaden er forøget med 4 Skibe med en samlet Tonnage af 4,159 Bruttotons, der alle er erhvervede fra Udlandet, medens en Damper paa 134 Tons er bleven slettet af Registret.

Motorskibsflaaden viser en Tilgang af 8 Skibe med en Tonnage af 609 Tons og en Afgang af 2 Skibe med en Tonnage af 1,074 Tons.

Sejlskibsflaaden er forøget med et Skib paa 26 Tons, men samtidig er der en Afgang af 9 Sejlere med en samlet Tonnage af 2,120 Tons, saaledes at Nedgangen for Sejlskibenes Vedkommende andrager 8 Skibe og 2,094 Bruttotons.

Blandt disse 8 Skibe er Fregatten »Transocean« af Helsingborg paa 1,625 Bruttotons, der er solgt til Danmark.

TØMMERFARTEN PAA ØSTERSØEN

Kræv højere Fragter.

The Baltic & White Sea Conference har rettet en Cirkulæreskrivelse til de med Konferencens Tømmerkomité samarbejdende Redere, hvori Nødvendigheden

af at kræve højere Fragter i Tømmertrafikken paa Østersøen alvorligt lægges dem paa Sinde, idet de nuværende Fragter absolut ikke kan give Overskud, medens de kommende kortere Dage med Udsigt til upaalideligt Vejr baade i Last- og Lossehavn yderligere vil forværre Situationen.

Konferencen hævder, at der er intet, der berettiger de lave Fragtrater paa Tømmermarkedet, og at Raterne maa stige, hvorfor det vil være i Redernes egen Interesse at staa fast paa højere Fragter, end de for Øjeblikket tilbude.

KRITIK AF LODSFORHOLDENE I STOREBELT

Lodsforholdene i Storebelt har i den senere Tid gentagne Gange været Genstand for en skarp Kritik fra Kaptajner paa fremmede, og for Resten ogsaa paa danske Skibe. For nogen Tid siden blev der indført en Forretningsgang, hvorefter Nyborg-Lodserne skal lodse de Skibe igennem, som radiotelegraferer efter Lods, medens Korsørlodserne udelukkende skal tage sig af de Skibe, som indskrænker sig til at sætte Lodsflag.

Det sker nu iflg. *Sub. Amtst.* ikke sjældent, at Korsør-Lodserne bliver passive Vidner til, at et Skib maa ligge og vente en Times Tid paa Lods, der kommer fra den anden Side Beltet, og det er naturligt, at dette Tidsspilde virker irriterende.

S T O R T O G S M A A T

Motorens Sejrgang i Søfartens Tjeneste.

Medens det for en halv Snes Aar siden var en Sjældenhed at se et Sejlskib med Hjælpe-motor, er det nu forbausende at lægge Mærke til Forøgelsen herhjemme af mekanisk Hjælpekraft i Sejlskibsfarten, særlig den saakaldte »indskrænkede Fart«, hvor Motoren er bleven en Faktor af Betydning, saa at Motorsejlnes Antal er naaet godt 150 alene for saadanne Sejlere fra 30 til 200 Tons.

At man i de faa Aar har naaet et saa stort Antal er nok fremkommen dels ved Motorfabrikkernes Anstrengelse for at skaffe en driftssikker og økonomisk Skibsmotor af en saadan Konstruktion at den ikke er for vanskelig at betjene, og dels ved at vore Skibsførere, der selv betjener Maaskinen, har faaet den fornødne Rutine under Motorens Sejrgang i Sejlskibsfartens Tjeneste.

Verdens største Redningsbaad.

Verdens største Redningsbaad er nylig løbet af Stabelen paa Mersey. Baaden er bestilt af det engelske Redningsvæsen, og den bliver den første af Redningsvæsenets over 40 Motorredningsbaade, som skal være afhængig af Motoren alene. Den faar to Motorer paa 80 Hestekræfter hver og hver i et særskilt, vandtæt Maskinrum. Der er Plads om Bord til ialt 150 skibbrudne, og der kan gives dem varme Forfriskninger og ydes dem Hjælp i enhver Henseende.

Redningsbaaden er udstyret med Søgelys, Raketapparat og med lige saa mange vandtætte Rum som et moderne Panzerskib, saa det praktisk talt er umuligt, at Baaden kan gaa under.

Brand om Bord.

Rederiet Albert Jensen har modtaget Telegram om, at deres Damper »Kirsten Jensen« har haft Ild om Bord ud for Newfoundland. Efter at Skibet var sat paa Grund, blev man Herre over Ilden, hvorefter det kom flot igen. En Slæbebaad har bragt Skibet i Havn.

Kollision paa Helsingør Red.

Torsdag Aften ved 10-Tiden blev Barkskibet »Prompt« af Mariehamn, som laa til Ankers paa Helsingør Red, paasejlet af en engelsk Krydser, »Godetia«. Barken, der var ballastet paa Rejse fra England til Østersøen, er Fredag indkommet til Helsingør Havn for at reparere. Den har Hul fra Lønningen og ned til Vandlinien.

»Godetia« har ved Sammenstødet faaet Bougen knust.

J. CHR. PETERSENS PAPIRHANDEL

„Hvælvingen“ ved Nikolaj Taarn

Telefon:

Central: 248 · 8876 · 7656

Hovedforhandler af Statens Papir

\$ 1000 i Bøde for en blind Passagers Rømning.

Rederiet for det finske Dampskib »St. Stephen« har maattet bøde 1,000 Dollars, fordi en spansk Blindpassager undveg fra Skibet under dets Ophold i New York. Kaptajnen havde faaet Ordre af Indvandringsmyndighederne til at holde Vedkommende ombord. Ikke destomindre kom han i Land, hvor det lykkedes ham at unddrage sig Politiets Eftersøgning.

Traadløse Tidssignaler.

Fra Greenwich Observatoriet udsendes nu Tidssignaler hver halve Time. Signalet bestaar af 6 Sekundslag, hvor det sidste angiver hel eller halv Time. En særlig Ledning gaar til Laboratoriet for The British Broadcasting Company i London, hvorved Tilmeldinger kan udsendes 2 Gange daglig, i Reglen Kl. 3½ og 9½ Em.

Esbjerg Handelsflaade

er i disse Dage forøget med en Damper, der af Konsul Villemoes er købt af et Rederi i Hamborg og har faaet Navnet »Knud Villemoes«. Dampere er paa 2,300 Tons og skal hjemsejle Kul til hans Forretning i Esbjerg.

Dampere, der er godt en halv Snes Aar gammel og har traadløs Telegraf, faar Kaptajn Poul Thomsen af Fanø til Fører. Købesummen er efter Forlydende 400,000 Kr.

Jordens største Lystsejler.

4-m. Staalbark »Danefolk« tilhørende Rederiet »Oceana«, København, er, efter hvad *Svendborg Amtstidende* meddeler, bleven solgt til en engelsk Rigmand, der vil lade Barken om-danne til Lystyacht. Barken, der er paa 3,000 Tons d. w. er bygget paa Værftet i Rødbyhavn i 1919 og er forsynet med en Hjælpe-motor paa 375 I. H. K. Saasnart Ombygningen er fuldendt, tiltræder den nye Ejer en Jordomsejling med Skibet.

Svensk Skonnert forladt af Mandskabet.

Skonnerten »Fritz« af Brantevik, der var paa Rejse fra Klagshamn til Stockholm med en Ladning Cement, kom for nogle Dage siden ud for voldsomme Storme og udfor Huvudskår kændrede den. Det lykkedes Besætningen, 6 Mand, at slippe bort fra Skibet i Baaden og senere at blive optaget af et andet Sejlskib, der landsatte Folkene i Øregrund. En Mand af Besætningen var blevet vanvittig.

Gratifikation til Lodslærlinge i Canada.

Fra Firmaet *T. R. Mc Carthy i Montreal*, har N. S. F. modtaget en Cirkulæreskrivelse fra *The Shipping Federation of Canada*, hvori vedkommende Forening siger, at den har bragt i Erfaring, at Lodslærlinge har forsøgt at faa Gratifikation af Dampskibsselskaberne og Foreningen henviser i den Anledning til en Overenskomst, som kom i Stand mellem de respektive Linierederier af 24. Juni 1920, og som fremdeles staa ved Magt. Ifølge denne Overenskomst er man blevet enige om at Lodslærlinge i Quebec Distrikt ikke skal have nogen Gratifikation, men i Montreal Distrikt skal en Lodslærling, naar han ledsager en Lods og staa til Rors have en Gratifikation paa § 10.—.

Maylands Fremmedordbog.

Fra Aktieselskabet C. Mayland, Frederiksborggade 1, København, har vi modtaget et Eksemplar af den af Firmaet nylig udsendte Fremmedordbog.

Bogen, der er i et bekvemt Lommeformat, er udarbejdet af Overlærer H. Hyge og Magister O. Rostrup, der synes at have været heldige i deres Bestræbelser for at faa alle de Ord, der anvendes i det daglige Liv, med.

Bogen fremtræder i et nydeligt Udstyr, afhjælper utvivlsomt et Savn, og den burde i Betragtning heraf og af dens Prisbillighed — 2 Kr. —, være sikker paa en vid Udbredelse.

Kaptajn J. Mathiasen,

Fører af Dampskibsselskabet Dannebrog's »Dansborg«, kunde den 14. ds. fejre 25-Aarsdagen for sin Udnævnelse til Fører i Rederiets Tjeneste, og

Hovmester K. E. Larsen,

for Tiden i s.s. »Ellensborg«, havde den 18. ds. været ansat i Dampskibsselskabet Dannebrog's Tjeneste som Hovmester i 25 Aar.

SKIBS- PROVIANTERINGS- HANDLERE

København:

J. Andersen & Co., Toldbodvej 7.
Bjærch-Jensen & Co., Holbergsgade 24.

Esbjerg:

H. P. Nielsen, Strandbygade 18.
Th. Thygesen Kirkegade 7.

Frederikshavn:

P. Saxbergs Eftf., N. Mogensen.

Helsingør:

K. F. Marstrands Eftf.

Randers:

A. L. Nielsen, ogsaa aut. Forhyringskontor.

Skibsmæglerforretning

En større Skibsmæglerforretning paa en af Øerne er til Salg med Ejendom ved Havnen, nødvendig Kapital Kr. 30.000.

Bill. mrkt. 14150 til Bladets Kontor.

POSITIONSLISTE PR. 15. SEPTEMBER 1924

MEDDELT AF »DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Nielsen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Aalborg*, Egeholm, ank. Grangemouth 20.9.
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i København-Aalborg Ruten.
s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i København-Aarhus Ruten.
m.s. *Afrika*, Schmith, ank. Hamburg 19.9.
s.s. *Aggersund*, Petersen, ank. W. Hartlepool 14.9.
s.s. *Agnete Mærsk*, Rasmussen, afg. Menstad 13.9.
s.s. *Aladdin*, Nielsen, ank. Leningrad 18.9.
s.s. *Alexandra*, Holst, ank. Alexandria 19.9.
s.s. *Alf*, Thorkildsen, afg. Jacobstad 19.9.
s.s. *Alfa afg.* Kotka 10.9. til Grimsby.
s.s. *Alfred Hage*, Bjørn Andersen, afg. Methil 20.9.
s.s. *Algarve*, Sundvig, ank. København 22.9.
s.s. *Allsund*, Nielsen, pass. Brunsbüttel 15.9.
s.s. *Amalienborg*, Hansen, pass. Dungeness 14.9.
s.s. *Angelica Mærsk*, Rask, afg. London 16.9.
s.s. *Anine*, Risøe, afg. Kalundborg 20.9. til Råfsø.
m.s. *Annam*, Rasmussen, afg. Port Said 17.9. til Valencia.
s.s. *Anneberg*, Korff, ank. København 22.9.
s.s. *Arabien*, Harder, afg. Sydney 20.9.
s.s. *Argentina*, Wenck, afg. Buenos Aires 22.9. til Skandinavien via Brasilien og Madeira.
m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Korsør 20.9. til Esbjerg.
s.s. *Arkansas*, Snedker, afg. Las Palmas 4.9. til Golfen.
s.s. *Arnold Mærsk*, Nielsen, afg. Jacobsnes 18.9.
m.s. *Asia*, Dahl, ank. Kobe 22.9.
s.s. *Astrid*, Bjark, afg. København 18.9. til Uleåborg.
s.s. *Atlantehavet afg.* Buenos Aires 13.9. til Montreal via St. Thomas.
s.s. *Atlantic*, Lund, afg. Port Spain 12.9. til Aarhus.
m.s. *Australien*, Møller, ank. Shanghai 22.9.
m.s. *Avance*, Andrup, ank. Ghent 17.9.
m.s. *Avant*, Sørensen, i Time Charter paa Canada.
s.s. *Æxel*, Maglebye, ank. Raumo 20.9.

B

s.s. *Baldur*, Fjeldborg, i København-Bogense-Vejle Ruten.
s.s. *Beira*, Kjær, afg. Randers 20.9. til Windau og Libau.
s.s. *Belgien*, Hansen, ank. Yxpila 15.9.
s.s. *Bellona*, ank. Leith 21.9.
s.s. *Benedikt*, Madsen, i København-Haderslev-Aabenraa-Sønderborg Ruten.
s.s. *Bergenhus*, Andresen, afg. Trondhjem 21.9. for sydg.
s.s. *Berlin*, Vinding, afg. Uleåborg 20.9. til Terneuzen.
s.s. *Bertha*, Hans Lassen, ank. Frederikshavn 18.9.
s.s. *Betty Mærsk*, Thun, ank. Philadelphia 14.9.
s.s. *Birgit*, Clausen, ank. Casablanca 19.9.
s.s. *Birte*, Christensen, ank. Aarhus 21.9.
s.s. *Bjarke*, Poulsen, pass. Kbhvn. 21.9. p. R. t. La Rochelle.
s.s. *Bodil* ank. Svane 22.9.
s.s. *Bogø*, Rasmussen, afg. København 18.9. til Pernau.
s.s. *Bolivia*, Beldring, ank. Shimnosedki 18.9.
s.s. *Bornholm*, Hansen, ank. Murraybay 19.9.
s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Aarhus 21.9.

s.s. *Botnia*, Lydersen, afg. Isafjord 20.9. til Akureyri.
s.s. *Bottenhavet*, Vaaben-Hansen, pass. Skagen 22.9. p. R. t. Nykøbing F.
s.s. *Brattingsborg*, Christensen, pass. Dungeness 19.9.
s.s. *Bretagne*, Hartmann, afg. Leningrad 19.9.
s.s. *Bretland*, Larsen, ank. København 22.9.
s.s. *Britta afg.* Wiborg 22.9.
s.s. *Brynhild*, Huus, ank. Kemi 21.9.
s.s. *Bryssel*, Jensen, ank. Horsens 17.9.
s.s. *Børglum*, Møllerup, afg. København 22.9.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Roholm, i København-Aalborg Ruten.
m.s. *California*, Pedersen, pass. Madeira 3.9. p. R. t. Bahia Blanca.
s.s. *Carmen afg.* Sundsvall 11.9. til Palma.
s.s. *Charkow*, Petersen, afg. Ryovalinen 19.9. til Paimboell.
m.s. *Chastine Mærsk*, Lundgreen, afg. Trinidad 9.9.
m.s. *Chile*, Hansen, pass. Dungeness 13.9. p. R. t. St. Thomas.
s.s. *Chr. I. Kampmann* ank. Aberdeen 12.9.
s.s. *Christiansborg*, Lund, ank. New York 22.9.
s.s. *Cimbria*, Svan, i København-Randers Ruten.
s.s. *Cito*, Jensen, ank. Halmstad 19.9.
s.s. *Clara*, Jacobsen, ank. Kotka 15.9.
s.s. *Copenhagen*, Schrøder, ank. Hull 28.8.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Poulsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
s.s. *Dagmar* (J. Lauritzen) pass. Hook 18.9. p. R. t. Sevilla.
s.s. *Danebrog*, Andresen, pass. Skagen 21.9. p. R. t. Kbhvn.
s.s. *Danefelt*, Simonsen, afg. Køge 19.9. til Kemi.
s.s. *Danefærd*, Grøndal, pass. Dunnethead 4.9. p. R. t. Grønland.
s.s. *Daneholm*, Petersen, pass. Kielerkanalen 21.9. p. R. t. Sharpness.
m.s. *Danekonge*, Petersen, ank. Antwerpen 20.9.
s.s. *Danelag*, Stage, pass. Methil 29.7. p. R. t. Grønland.
s.s. *Danemark*, Hausgaard, pass. Kbhvn. p. R. t. Manchester.
s.s. *Danery*, Voss, afg. Burntisland 18.9. til Grønland.
s.s. *Danevirke*, Jørgensen, ank. Aalborg 16.9.
s.s. *Dania*, Bencke, afg. Baltimore 19.9. til København.
s.s. *Dansborg*, Mathiasen, afg. New Orleans 11.9.
s.s. *Delaware*, Heiede, afg. Port Talbot 13.9. til Montreal.
s.s. *Diana*, Tramp, ank. København 18.9.
s.s. *Dorrit afg.* Gefle 12.9. til Larne.
s.s. *Douro*, Jørgensen, ank. Danzig 18.9.
m.s. *Drogden*, Hansen, ank. Londonderry 22.9.
s.s. *Dronning Maud*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Dublin*, Krogh, ank. Philadelphia 17.9.

E

s.s. *E. M. Dalgas afg.* København 17.9.
s.s. *Ebba* ank. Goole 18.9.
s.s. *Ebro*, Rosenhøj, afg. London 19.9. til København.
s.s. *Egholm*, Christensen, ank. Antwerpen 17.9.
s.s. *Eleonora Mærsk*, Mortensen, ank. Fineidet 19.9.

STEVEDORES · ÅBO & DISTRICT

TELEGRAMS: FEDESTEVEDORE

O.Y. ÅBO STEVEDORING FEDERATION LTD.

ÅBO · FINLAND

BALTICA

SØ OG
TRANSPORT
FORSIKRING

— Aktiekapital: 17 Millioner Krone —

Hovedkontor:

Bredgade 42 · København K. · Telegr.-Adr.: Baltassu

BRØDRENE LEVY

KØBENHAVN

TELEFON: CENTRAL

472 · 492

TELEGR.-ADRESSE:
PROVISION

BRØNDBERG & TANDRUP

Skibslanterner og Skibsinventar

KØBENHAVN

Telef.: Palæ 827

Telegr.: Skibelys

★

BJØRCHJENSEN & Co.

SKIBSPROVIANTERING

KØBENHAVN K · HOLBERGSGADE 24

TELEGR.-ADR. BJØRCHJENSEN

TELEF. 7262

MEXIKANSKE FRIHAVNE

Den Mexicanske Regering, der har gjort sig klart, hvad en Frihavn vilde betyde for en Interocéansk Jernbane, har givet Ordre til Anlæggelse af saadanne Frihavne i Salina Cruz og Puerto Mexico, hvor der er udmærkede Betingelser for Ind- og Udladning af Varer, og herved tilbydes der Forretningsverdenen specielle Pladser paa Mexico's Kyster, hvor den internationale Kapital og Foretagsomhed kan finde de bedste Vilkaar.

Industrivirksomheder, som etableres indenfor disse frie Zoner, vil være fritagne for Skatter, saavel til Kommunen som til Forbundsstater og til Centraladministrationen.

Paa disse gunstige Betingelser tilbyder den Mexikanske Nation Europa Adgang til disse frie Zoner, og alle og enhver kan benytte sig af dette Tilbud til her at etablere et Hovedkvarter for kommerciel Foretagsomhed, og det drejer sig her om Steder, hvor man let finder nye Markeder for sine Produkter uden at støde paa Hindringer, som andre Steder gør saadanne Transaktioner vanskelige.

Derfor vil Frihavnene paa Tehuantepec-Landtangen betyde en meget stor Fordel, ikke alene for den Mexicanske Nation, men for hele Verden.

Disse Frihavne paa Tehuantepec-Istmen har ogsaa den særlige Fordel, at de kan byde Industridrivende alle Slags mexicanske Raastoffer; thi Territoriet der omgiver Istmen er umaadelig rigt paa alle Slags naturlige Hjelpekilder, som nærmere beskrevet i Brochuren »Mexican free ports«. Industrier, som etablerer sig i disse Frihavne vil blive i Stand til at forene Anvendelsen af mexicanske Raamaterialer med udenlandske Produkter paa den mest fordelagtige Maade, saaledes at de kan levere den øvrige Verden deres Varer med de lavest mulige Fremstillingsomkostninger.

FREE PORTS OF MEXICO:

PUERTO MEXICO · RINCÓN ANTONIO · SALINA CRUZ · GUAYMAS

Representante: LÁZARO BASCH, Cónsul de México

KØBENHAVN, Amagerbrogade 105

DEN ANERKENDTE ORIGINALE RAHTJENS COMPOSITION

FOR SKIBSBUNDE

Eneforhandling for Danmark:

Telefon 8210 EMIL A. SCHNEIDER Nørregade 40
KØBENHAVN

BLANKENSTEINERS

EFTERFØLGER

SØKORT

KØBENHAVN * TOLDBODVEJ 48

DANSK RADIO

AKTIESELSKAB

Administrerer Radio-Stationerne i den danske Handelsflaade · Installationer og Reparationer · Engager. af Radiotelegrafister · Tilknytning til store, udenlandske Drifts-Organisationer · Entreprenør- og Konsulent-Virksomhed paa alle Omraader indenf. traadløs Telegrafi og Telefoni

TELEFON CENTRAL
7281-7282

DAMPFÆRGEVEJ 3 · KØBENHAVN Ø.

VØLUND

RAAOLIEMOTORER



AKTIESELSKABET

»VØLUND«

ØRESUNDSVEJ 147 · KØBENHAVN S
TELEF. C. 5522 · STATSTELEF. 503

s.s. *Elie*, Duhn, ank. København 19.9.
 s.s. *Elisabeth*, Petersen, ank. Skejleftå 17.9.
 s.s. *Ella*, Falk, i Hamborg-Aarhus Ruten.
 s.s. *Ellen*, Fischer, pass. København 21.9. p. R. t. Calais.
 s.s. *Ellensborg*, Andersen, ank. Aarhus 19.9.
 s.s. *Elsborg*, Palm, ank. Swansea 15.9.
 s.s. *Emilie Mærsk*, Andersen, afg. Nordenham 12.9.
 s.s. *Emma Mærsk*, Mærsk-Møller, ank. Hongkong 17.9.
 s.s. *England*, Stengade-Petersen, ank. København 4.9.
 s.s. *Erik*, Christensen, ank. København 21.9.
 s.s. *Erle*, Arentz, afg. Colombo 17.9. til Hamburg via Suez Kanalen.
 s.s. *Erik Boye* ank. København 22.9.
 s.s. *Esbern Snare*, Dreyer, i Hamborg-Aalborg Ruten.
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, afg. København 20.9. til Hamburg.
 s.s. *Ester* ank. Haderslev 20.9.
 s.s. *Esther Maria*, Bang, ank. Wilajaki 21.9.
 s.s. *Estland*, Sørensen, afg. Dunston 11.9.
 s.s. *Estonia*, Christensen, ank. Danzig 22.9.
 s.s. *Expres*, Hansen, i København-Samsø-Odense Ruten.

F

s.s. *Falken*, Pedersen, i Ruten-København-sydfynske m. fl. Pladser.
 m.s. *Falstria*, Sørensen, ank. Port Said 22.9.
 s.s. *Fanø*, Michelsen, ank. København 19.9.
 s.s. *Ficaria*, Sandberg, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Fiona*, Willarsen, i København-Nakskov-København-Mariagerfjord Ruten.
 m.s. *Fionia*, Skjoldam, ank. Bangkok 15.9.
 s.s. *Flora*, Andresen, afg. Esbjerg 20.9. til London.
 s.s. *Florida*, Holm, afg. Bahia 11.9. til Skand. via Madeira.
 s.s. *Flynderborg*, Lund, ank. Cardiff 20.9.
 s.s. *Fredensborg*, Nielsen, ank. Progreso 19.9.
 s.s. *Fredensbro*, Olsen, ank. Hangø 12.9.
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, ank. New York 20.9.
 s.s. *Frederiksborg*, Larsen, ank. Mobile 11.9.
 s.s. *Fejr*, Jensen, oplagt i Esbjerg siden 1. Juli.
 s.s. *Frieda*, Westergaard, afg. København 17.9. til Blyth.
 s.s. *Frigga*, Andersen, afg. Esbjerg 20.9. til Parkeston.
 s.s. *Frode*, Ankersen, afg. Marstal 12.9. til Kbhvn. & Halmstad.
 s.s. *Fylla*, Callesen, ank. Pernau 21.9.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, ank. København 19.9.
 s.s. *Gautatyr*, Nielsen, ank. København 16.9.
 s.s. *Gerda* pass. Holtenau 22.9. p. R. t. Yxpila.
 s.s. *Geyrir*, Olsen, henligger i København for Reparation.
 s.s. *Gorm*, Christensen, afg. Sandbogen 19.9. til Nuevitas.
 s.s. *Grønland*, Kruse, ank. Leningrad 13.9.
 s.s. *Grønsund*, Nielsen, ank. Aarhus 21.9.
 s.s. *Guðrun Mærsk*, Nielsen, afg. Cape Town 19.9.
 s.s. *Gunver* ank. Wasa 22.9.

H

s.s. *H. Pontoppidan* afg. København 21.9.
 s.s. *Hadsund*, Hansen, ank. London 15.9.
 s.s. *Halfdan*, Ørbech, afg. Le Havre 20.9. til Nantes og Bordeaux.
 s.s. *Halland*, Christiansen, afg. Rotterdam 20.9.
 s.s. *Hammershus*, Hveissel, ank. Bilbao 13.9.
 s.s. *Hans Broge*, Christensen, pass. København 16.9. p. R. t. Tangier.
 s.s. *Hans Mærsk*, Slavensky, afg. Manchester 29.8.
 s.s. *Hans Tausen*, Th. Hansen, afg. København 20.9.
 s.s. *Harald*, Pedersen, afg. Kbhvn. 19.9. til Mumbles Roads.
 s.s. *Harriet* ank. Helsingfors 20.9.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, ank. Newcastle 21.9.
 s.s. *Hekla*, Bosch Kronika, ank. Kemi Finland 10.9.
 s.s. *Helene* pass. Helsingør 20.9. p. R. t. Riga.
 s.s. *Helga* ank. Sevilla 13.9.
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, afg. New York 18.9.
 s.s. *Hengest*, Andersen, afg. Libau 20.9. til København.
 s.s. *Henry Tegner*, Nielsen, afg. Svendborg 22.9. til Torneå.
 s.s. *Hermod*, Clausen, ank. Port Talbot 16.9.
 s.s. *Hertha Mærsk*, Møller, afg. Milford Haven 19.9.
 s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Riga 14.9. til Vestengland.
 s.s. *Hjelm*, Falk, oplagt i København.
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, ank. Libau 18.9.
 s.s. *Holland*, Jørgensen, ank. Sunderland 20.9.
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, ank. København 21.9.
 s.s. *Hugo*, Thorkelin, ank. Wiborg 13.9.
 s.s. *Hulda Mærsk*, Schou, ank. Riga 13.9.

I

s.s. *I. D. S. Adolph* ank. Antwerp 22.9.
 m.s. *Indien*, Jacobsen, ank. Batupahat 20.9.
 s.s. *Inga*, Nielsen, pass. Lødingen 16.9. p. R. t. London.
 s.s. *Inge Mærsk*, Hansen, afg. Hull 19.9.
 s.s. *Inger* ank. Kubikenborg 22.9.
 s.s. *Irene Maria*, Clausen, pass. Hönigsvaag 22.9. p. R. t. Archangel.
 s.s. *Island*, Frandsen, ank. København 12.9.
 s.s. *Ivar*, Nielsen, ank. Savannah 19.9.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Schønning, afg. Libau 17.9. til London.
 s.s. *J. C. la Cour*, Rindby, i Esbjerg-Parkeston Ruten.

s.s. *Jakob Mærsk*, Hansen, afg. Gefle 4.9.
 s.s. *Jan*, Kurtzhals, ank. Terneuzen 19.9.
 m.s. *Java*, Knudsen, afg. Kobsichang 19.9. til Hongkong.
 s.s. *Jelling*, Andersen, ank. Cienfuegos 20.9.
 s.s. *Jenny*, afg. Maavik 13.9. til Melilla.
 s.s. *Jessie Mærsk*, Høgstedt, afg. Kirkeness 12.9.
 s.s. *Johanne* ank. Preston 22.9.
 s.s. *Jolantha*, Strufve, i Stettin-København-Christiania Ruten.
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, ank. Forwey 14.9.
 s.s. *Josey*, Nielsen, afg. Port Arthur (Texas) 19.9. til New York.
 s.s. *Jungshoved*, Horn, ank. Santos 2.9.
 m.s. *Jyllandia*, Kolls, ank. Antwerp 21.9.
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, pass. Skagen 18.9.

K

s.s. *Kai*, Friis, ank. Trångsund 9.9.
 s.s. *Karen*, Brinck, ank. Rouen 22.9.
 s.s. *Karla* afg. Denia 17.9. til London.
 s.s. *Kasan*, Sørensen, oplagt i Esbjerg siden 22.9.
 s.s. *Katholm*, Petersen, afg. København 16.9. til Vestengland.
 s.s. *Kejserinde Dagmar*, Uldall, ank. København 22.9.
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, afg. Aberdeen 17.9. til Humbermouth.
 s.s. *Kina*, Nielsen, ank. Dakar 14.9.
 s.s. *Kirsten Mærsk*, Bærentzen, afg. Portland 17.9.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, i Kbhvn.-Aarhus Rut.
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, pass. Hanstholm 20.9. p. R. t. Hull.
 s.s. *Knud*, Clemmensen, afg. Lapaluoto 17.9. til Calais.
 s.s. *Koldinghus*, Madsen, i København-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Possent, i København-Christiania Ruten.
 s.s. *Kronborg*, Hillebranth Lund, afg. Savona 19.9.
 s.s. *Kronprins Frederik*, Hejlsøe, ank. Hernösand 17.9.
 s.s. *Kurland*, Berndsen, ank. London 18.9.
 m.s. *København*, Mortensen, pass. Skagen 22.7. p. R. t. Durban.

L

s.s. *Lars Kruse* ank. Brahestad 19.9.
 s.s. *Laura Mærsk*, Løber, ank. Riga 17.9.
 m.s. *Leise Mærsk*, Houmann, ank. San Francisco 18.9.
 s.s. *Lexa Mærsk*, Bærentzen, afg. Kiel 19.9.
 s.s. *Lifland*, Haure-Petersen, afg. Androssan 16.9.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, ank. Aarhus 18.9.
 s.s. *Lily*, Poulsen, ank. London 20.9.
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Dok i Helsingør siden 16.9.
 s.s. *Lithuania*, Sørensen, afg. Portland (Eng.) 15.9. til New York.
 s.s. *London*, Caspersen, afg. Nakskov 20.9. til Wiborg.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Newport 16.9. til Bahia Blanca.
 m.s. *Lynetten*, Jensen, ank. Sund 16.9.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i København-Frederikshavn-Kristiania Ruten.
 s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. København 20.9. til Antwerpen.
 s.s. *Maine*, Brocks, ank. København 21.9.
 s.s. *Maj*, Holm Nielsen, afg. Sundswall 20.9. til Tunis.
 s.s. *Maja*, Christensen, oplagt i København siden 21.7. —
 m.s. *Malaya*, Kruse, ank. København 20.9.
 s.s. *Margrete*, Matthiasen, afg. Lissabon 20.9. til Pomaron.
 s.s. *Marie* ank. Wasa 23.9.
 s.s. *Marie Mærsk*, Kristensen, afg. Trinidad 4.9.
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Domsjø 17.9.
 s.s. *Martin Carl*, Olsen, afg. København 22.9. til Kemi.
 s.s. *Martin Goldschmidt*, Lauritzen, afg. København 19.9. til Gamla Karleby.
 s.s. *Mary*, Stabell, ank. Gent 18.9.
 s.s. *Maryland*, Pape, afg. Norfolk 16.9. til Bremen, Aarhus og Korsør.
 m.s. *Mexico*, Wolff-Jørgensen, afg. København 18.9. til Houston.
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, ank. Odense 22.9.
 s.s. *Minsk*, Egense, ank. Tunis 20.9.
 s.s. *Mjøltnir*, Hansen, afg. Tarragona 20.9. til Santa Pola.
 s.s. *Moskov*, Jørgensen, afg. Danzig 16.9. til London.
 s.s. *Moen*, Olsen, i København-Stege og København-Nykøbing F. Ruterne.

N

s.s. *N. F. Høffding* afg. Aalborg 18.9.
 s.s. *Nancy* pass. Portland 20.9. p. R. t. Sevilla.
 s.s. *Natal*, Røder, ank. Greenock 14.9.
 s.s. *Nautik* ank. Barcelona 22.9.
 s.s. *Neptun* ank. La Ciotat 20.9.
 s.s. *Nerma* ank. Blyth 20.9.
 s.s. *Nevada*, Fischer, afg. St. Vincent 10.9. til Golfen.
 s.s. *Nidaros*, Thomsen, i Esbjerg-Grimshby Ruten.
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, afg. København 21.9. til Danzig.
 s.s. *Nordland*, Clausen, ank. Ekenäs 14.9.
 s.s. *Nordsøen* afg. Valencia 15.9. til Liverpool.
 s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, ank. Cardiff 15.9.

O

s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-København-Göteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, Danholt, afg. Huelva 12.9. til Königsberg.
 s.s. *Oluf Bager*, Tvergaard, i Frederikshavn-Göteborg Ruten.
 s.s. *Oluf Mærsk*, Hansen, afg. Belfast 30.8.

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. ^{A/S}

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

Set. Anna Plads 28

Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

AF NYBYGNINGER

*

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

MAX MØLLER ^{A/S}

DÆK OG MASKIN STORES

Telefon: Central 7986 12536
Telegr.-Adresse: Powermax**KØBENHAVN K**
NYHAVN 44**MOUNTSTUART****TØRDOKKE OG SHEARMANS LTD.****CARDIFF****NEWPORT**

Tlg.-Adr.: Mountstuart-Tlf. 5103 Telegr.-Adr.: Mordey-Telef. 2174

BARRY**AVONMOUTH**

Telg.-Adr.: Shearman-Telf. 275 Telegr.-Adr.: Shearman-Telef. 54

Tørdok-Ejere · Skibsreparatører & Ingeniører

JOHN S. SAREUSSEN · FINN SILCHENSTEDT

INDEHAVERE AF:

NEW ORLEANS SHIPCHANDLERY CO. INC.

TELEGRAM-ADRESSE: »NOSCO«

NEW ORLEANS**JONATHAN MAY & SØNNER**Etableret 1876 · Telegram-Adresse »May« **Philadelphia, Penna.** Deleware Ave · Lombard & Swansea Sts.

DAMPSKIBSFORSYNINGER · EN GROS HANDEL I KOLONIAL, KØD OG

FØDEMIDLER · DÆK, MASKIN OG RESTAURATØR

UDRUSTNING

L. WESTERGAARD

A. LARSEN

L. WESTERGAARD & CO.

EN GROS HANDEL I KOLONIALVARER · SKIBS- & MASKIN-FORSYNING

MANILA-KABELTOV · BOMULD-DUCK

TELEF.: CALVERT 3768

35, SOUTH GAY STREET**BALTIMORE, MD.****UNION TRANSPORT COMPANY, INC.**

HOVEDKONTOR: 42, BROADWAY, NEW YORK

TELEGRAM-ADR.: TRANSPORT, NEW YORK

*Stevedorer —**Med egne moderne Plerer og en vidtspændende Organisation til vor Raadighed opgiver vi »flat rates« inkluderende alt Arbejde i Forbindelse med Losning og Lastning.***THE C. T. SWETT COMPANY**SLAGTERE & SKIBSHANDLERE
DÆK- & MASKIN-FORSYNING**PORTLAND, MAINE**

Telefon: 6930 · 130-132 Commercial Street · Nat-Telf.: 1520

Telegram Adresse: OSHIPCO. Alle Coder benyttes.
Telefon: Broad 1753-4-5**OCEAN SHIPCHANDLERY CO. LTD.***En gros Handel i Fødemidler
Skibshandel & Sejlmage. i***60 PEARL STREET, NEW YORK****WATTS, WATTS & CO., Ltd.**

London, NEWCASTLE-ON-TYNE, Cardiff, Blyth, Liverpool & Newport (Mon.)

SHIPBROKERS · BUNKER CONTRACTORS · COAL EXPORTERS

Bunkers supplied at all ports between Blyth and Humber · Contractors for the supply of coals at all ports at home and abroad

Agent for Denmark: **R. A. ROBERT · COPENHAGEN**, Amaliegade 29A

Telegrams: Robertus · Telephones: 6357 · 6358 · Stats 188

m.s. *Oregon*, Mühldorff, ank. Bahia Blanca 18.9.
s.s. *Orion*, Berndsen, afg. W. Hartlepool 30.8.
s.s. *Oscar II*, Schmidt, afg. Christiania 20.9.

P

s.s. *P. Madsen* ank. Le Havre 19.9.
s.s. *P. N. Damm*, ank. Calais 22.9.
s.s. *Pacific*, Matthiessen, pass. Adén 15.9. p. R. t. Aarhus.
s.s. *Palnatoke*, Schou, ank. København 19.9.
m.s. *Panama*, Hjernum, afg. Suez 19.9. til Penang.
s.s. *Parana*, Heisterberg, ank. Sydney 14.9.
s.s. *Paris*, Ovesen, afg. Savannah 19.9. til Havana.
s.s. *Pennsylvania*, Herskind, afg. New Orleans 20.9. til Houston og Galveston.
m.s. *Peru*, Larsen, ank. Hallstavik 20.9.
s.s. *Peter Mærsk*, Knudsen, afg. Casablanca 12.9.
s.s. *Polaris*, Holm, ank. Uleåborg 15.9.
s.s. *Polly*, Nielsen, ank. Malaga 21.9.
s.s. *Primula*, Jacobsen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
s.s. *Prins Knud*, Koch, afg. Esbjerg 20.9. til Grimsby.

R

s.s. *Randi* afg. Wales 19.9. til Kenitra.
s.s. *Rask*, Theilland, afg. København 20.9. til Blyth.
s.s. *Rhodesia*, Madsen, afg. Falmouth 15.9. til Cape Town.
s.s. *Rhone*, Thomsen, afg. København 19.9. til London.
s.s. *Rigmor*, Jørgensen, ank. Kotka 20.9.
s.s. *Rita*, Tønnesen, i København-Hamburg Ruten.
s.s. *Robert Mærsk*, Mikkelsen, afg. Leningrad 12.9.
s.s. *Roma*, Bejer, afg. Montreal 17.9. til Hamburg.
s.s. *Romø*, Rathje, ank. Rouen 17.9.
s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. Himango 18.9.
s.s. *Rota*, Rivoldt, afg. København 22.9. til Odense.

S

s.s. *Saga*, Henriksen, afg. Antwerpen 20.9. til København.
m.s. *Sally Mærsk*, Andersen, ank. Maryport 12.9.
s.s. *Scandia*, Simonsen, pass. Cape Race 18.9. p. R. t. Nyborg.
s.s. *Seine* ank. København 18.9.
m.s. *Selandia*, Himmelstrup, ank. Sønderborg 22.9.
m.s. *Siam*, Poulsen, pass. Gibraltar 15.9. p. R. t. Batavia via Suez Kanal.
s.s. *Sigrød*, Winther, ank. Holbæk 20.9.
s.s. *Sigrun*, Jensen, ank. Honfleur 19.9.
s.s. *Sigvald*, Andersen, ank. Leningrad 16.9.
s.s. *Silkeborg*, Larsen, afg. Newport News 21.9.
s.s. *Simone*, Christensen, ank. Helsingør 19.9.
s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Casablanca 13.9.
s.s. *Skagerak*, Hansen, ank. Methil 18.9.
s.s. *Skanderborg*, Andresen, ank. Stax 20.9.
s.s. *Skjold*, Nielsen, ank. Aalborg 19.9.
s.s. *Skodsborg*, Grove, ank. Manchester 20.9.
s.s. *Skotland*, Iversen, afg. Walkow 19.9.
s.s. *Steipner*, Dahm, afg. Vaag 20.9. til Kbhvn. via Leith.
s.s. *Stesvig*, Weichardt, ank. Leningrad 17.9.
s.s. *Smut*, Hansen, afg. København 17.9. til Boston.
s.s. *Sophie*, Thomsen, ank. Garston 21.9.
s.s. *Spigerborg*, Jensen, ank. Trångsund 15.9.
s.s. *Stal*, Clausen, afg. Santa Cruz (Cuba) 21.9. til Progreso.

s.s. *Stegelborg*, Nielsen, ank. Riga 18.9.
s.s. *Stella*, afg. Söderhamn 16.9. til Denia.
s.s. *Susan Mærsk*, Petersen, afg. Rotterdam 13.9.
s.s. *Svanhild*, Juul Larsen, ank. Falckenberg 20.9.
s.s. *Svanholm*, Petersen, ank. Horsens 21.9.
s.s. *Swava*, Christensen, afg. Cardiff 17.9. til Cadiz.
s.s. *Svend Pii* ank. København 21.9.
s.s. *Svend* ank. London 16.9.
s.s. *Søborg*, Madsen, afg. Cardiff 17.9.
s.s. *Sønderborg*, Albertsen, afg. Chicoutenau 20.9.
s.s. *Sønderjylland*, Jensen, i Ruten København-Horsens.

T

s.s. *T. M. Werner*, afg. Ijo 14.9.
s.s. *Taarnborg*, Knudsen, ank. London 9.9.
s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Liverpool 19.9. til Swansea.
s.s. *Taasinge*, Ankersen, oplagt i København siden 1.9.
s.s. *Texas*, Dragsdahl, afg. Newcastle 18.9. til Portland Me.
s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, ank. Newcastle 22.9.
s.s. *Tiber*, Sonne, ank. Riga 18.9.
s.s. *Tjaldur*, Munch, i København-Riga Ruten.
s.s. *Tomsk*, Mikkelsen, afg. Palermo 19.9. til Tarragona.
m.s. *Tongking*, Topp, ank. San Francisco 13.9.
s.s. *Transvaal*, Bronér, afg. Karatsu 18.9. til Shanghai.
s.s. *Trondhjem*, Pedersen, ank. København 20.9.
s.s. *Tula*, Christensen, ank. Aarhus 17.9.
s.s. *Tyr*, Jensen, ank. Halmstad 22.9.

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, ank. Frederikshavn 11.9.
s.s. *Ulf*, Rasmussen, ank. Aarhus 22.9.
s.s. *Ulla*, Jessen, ank. Abo 17.9.
s.s. *Ulrik Holm*, Toft, ank. København 19.9.
s.s. *United States*, Voldborg, ank. København 21.9.
s.s. *Uranienborg*, Agerlin, afg. Savannah 20.9.

V

s.s. *Valborg*, Hansen, afg. Abo 19.9. til Ellesmere Port.
s.s. *Vega*, Madsen, ank. Aarhus 20.9.
s.s. *Venus*, Terkildsen, ank. Brandøhamm 19.9.
s.s. *Vera*, Larsen, afg. Immingham 19.9. til Kalundborg.
s.s. *Veratyr*, Pedersen, ank. Sunderland 20.9.
s.s. *Viborg*, Winther, ank. København 21.9.
s.s. *Vidar*, Nielsen, ank. København 18.9.
Bark *Viking*, Ankersøe, ank. Santos 21.9.
s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), Jacobsen, ank. København 20.9.

W

s.s. *Wien*, Jørgensen, ank. Danzig 14.9.
s.s. *Wilh. Colding*, Østergaard, ank. Hernösand 17.9.
s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, afg. København 21.9. til London.

Y

s.s. *Ydun*, Schmith, i Ruteftart København-Limfjordstationerne.
s.s. *Yokohama*, Bast, afg. Curacao 2.9.
s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Rasmussen, i København-Hamburg Rut.
s.s. *Yrsa* (Lauritzen) ank. Grimsby 21.9.

Ø

s.s. *Ørkild*, Jensen, ank. Göteborg 21.9.
s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. København 13.9.

POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE

Richard, Petersen, ank. Kotka 15.9.
Svendborgsund, Christensen, ank. Riga 16.9.
Nauta, Knudsen, afg. Sydney 15.9.
Venus, Hansen, ank. Fakse 16.9.
Uranus, Stegmann, ank. Littlebay Island 16.9.
Alf, Boye, ank. Danzig 13.9.
Frida, Jørgensen, ank. Riga 15.9.
Venus, Boye, ank. Danzig 15.9.
Niels, Rasmussen, ank. Trelleborg 15.9.
Hans, Christensen, ank. Porsgrund 15.9.
Albert Mau, Rasmussen, afg. Fowey til Drammen 16.9.
P. Rasmussen, Larsen, ank. Björkö 16.9.
Neptun, Sørensen, afg. Kirkcaldy til Maarup 17.9.
N. P. Petersen, Larsen, ank. Hull 16.9.
Marie, Nielsen, ank. Leith 17.9.
Afrodite, Watson, ank. St. Johns 17.9.
Daghy, Petersen, pass. Helsingør p. R. t. Landernau 18.9.
Neptunus, Jensen, ank. København 18.9.
Haabet, Groth, ank. Cadiz 18.9.
Polarstjernen, Hansen, afg. Leningrad 18.9.
Galathea, Nielsen, pass. Hirtshals 18.9.
Skandia, Harris, ank. Teignmouth 18.9.
Arietis, Rasmussen, afg. Setubal 17.9.

N. I. Nielsen, Nielsen, ank. Stettin 18.9.
Cornwall, Madsen, ank. Fékamp 17.9.
Nordborg, Hansen, ank. Rochefort 12.9.
Roma, Petersen, afg. Ballen til Borgå 18.9.
Else, Jensen, ank. Totnes 18.9.
Transocean, Wilhjelm, afg. Thurø til London 17.9.
Sif, Raahauge, afg. Oporto til Setubal 18.9.
Primo, Rasmussen, ank. Casablanca 18.9.
Adele, Weber, ank. Bogense 19.9.
Neptun, Bastrup, ank. Kirpon 19.9.
Marna, Boye, afg. Teignmouth 20.9.
Willemoes, Jensen, ank. Sundswall 20.9.
K. Hay, Petersen, ank. Rudkøbing 20.9.
Bien, Petersen, ank. Aalborg 19.9.
P. R. Nielsen, Petersen, ank. Sønderborg 19.9.
Zephyr, Christoffersen, ank. 20.9. til København.
Johanne, Jensen, afg. Boston 19.9.
Kai Hvilsom, Wulff, ank. Marans 19.9.
Jens Nielsen, Nielsen, afg. Dundrum til Methil 19.9.
Erhardt, Poulsen, afg. Göteborg til Bridgewater 20.9.
Emanuel, Petersen, afg. Kolding til Svendborg 20.9.
Philip, Petersen, ank. Bandholm 22.9.
Vestland, Westh, ank. Teignmouth sluttet til Sevilla.

DANSK SØFARTS TIDENDE

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

Abonnement
i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
VESTRE BOULEVARD 38, KØBENHAVN B.

Telefon 2070 - 12610

samt paa alle Postkontorer

ATLAS

A/s Atlas, Nørrebrogade 198 · København L.

SKIBS-DAMPTURBINER

MED
TANDHJULSUDVEKSLING
i mest moderne Udførelse.

Grundlagt
1848

Teleg.-Adr.:
Amiante

M. B. COHIN
TOLDBODV. 22. TELEFON · 1403

København K.

Skibsdrustning

Eneforhandling og Lager af
OCEAN OIL CO.'s
Marine- og Cylinder-Olier

RIMER BROSS R. B. TURBINEOLIER



INDENBORDS

UDENBORDS

AKTIESELSKABET

KJØBENHAVNS FLYDEDOK OG SKIBSVÆRFT

MASKIN- OG
SKIBSBYGGERI

TELEFON 559

FLYDEDOKKER
TØRDOKKER

KAY DYHR

Kvæsthusgade 1 - København K.
Telefon: Cent. 8901-6885 · Teleg.-Adr.: Kaydyhr · København
Kunstig Træk- og Oliefyrrings-Anlæg
fra James Howden & Co.
GLASGOW

INDR. *Brug*
VARE- MERKE
Holzapfels
Patent Farver
DEN INTERNATIONALE SKIBSFARVE-FABRIK
TELEFON: 5601 ST. ANNÆ PLADS 10 KØBENHAVN TELEGR. ADR.: HOLZANDIA

Gammel Torv
16

JULIUS MARSING

Telf.: Central
12,516

Frihavnslager af bedst: SUPERIOR MANILLATOV
højeste Styrke **MARSING KVALITET** største Holdbarhed
Levering i alle inden- og udenlandske Havne. Kassér ikke gammelt
Mannillatov, højeste Dagspris betales. Afhentning direkte ved Skib.

J. ANDERSEN & CO

SHIPS OUTFIT

TOLDBODVEJ 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

DE PRIVATE ASSURANDEURER
LIMITERET.
STIFTET 1786

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRING

SLOTSHOLMSGADE 5

KØBENHAVN K.

TELEFON CENTRAL 6 & 4106

TELEGRAM ADRESSE „PRIVATE“

AGENTURER I DE FLESTE PROVINSBYER.

DEN KJØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCE-FORENING

LIMITERET · STIFTET 1852

TEGNER

SØ- & KRIGS-

FORSIKRINGER PAA VARER-KASKO
FRAGT OG INTERESSE

TELEF. 42 · 3073

HOLBERGSGADE 1 · KJØBENHAVN K.

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



SKANDINAVIA

Forsikrings-Aktieselskabet
„SKANDINAVIA“
Stiftet 1899
Aktiekapital: Kr. 20,000,000

Tegner
SØ og TRANSPORTFORSIKRINGER

GENERALAGENTUR
A/S GRØN & WITZKE
KONGENS NYTORV · 6 · KØBENHAVN · K

TELEFON 9316
TELEGR. ADR: KANALEN

FREDERIKSHAVNS VÆRFT & FLYDEDOK A/S

MASKIN- & SKIBSBYGGERI

Enerepræsentant i Danmark for
**HOWDENS
VANDRØRSKEDLER**

TELEGRAM: VÆRFTET
STATSTELEFON

4

2 TØRDOKKER · 2 FLYDEDOKKER

POUL MØLLER & H. RIIS-MAGNUSSEN

STATSAUTORISEREDE
REVISORER

TELEFON:
CENTRAL 9187-9198

RAADHUSPLADSEN NR. 2. II SAL
KØBENHAVN

HOLEBY SKIBS-DIESELMOTORER

INDTIL 4000 IHK

Leverandør til:
*Østasiatisk Kompagni,
Det forenede Dampskibs-Selskab
m. fl.*

Aktieselskabet
*Holeby Dieselmotor Fabrik
Holeby*

Grundlagt 1877
Fremstilling af Dieselmotorer
siden 1910

Telegramadr.: Oildiesel
Tlf. Holeby 26

AKTIESELSKABET
DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI
 (THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

KØBENHAVN
FILIALER: BANGKOK OG SINGAPORE

Egne Agenturer: Soerabaya, Shanghai, Hankow, Vladivostock, Dalny, Harbin, New York, Valparaiso, San Francisco, Durban og Johannesburg. — Regelmæssig Rute fart paa Siam, Kina, Japan, Sydafrika, Australien, Java, Vestindien, Meksiko og Vestkysten af Nord- og Sydamerika. — Import til Europa af østasiske og andre oversøiske Produkter, Teak- og andre Træsorter. — Export til oversøiske Pladser af europæiske Produkter. — Skov- og Savmølle drift i Siam.

ALLE NÆRMERE OPLYSNINGER
ERHOLDES VED HENVENDELSE PAA KOMPAGNIETS HOVEDKONTOR,
HOLBERGSGADE 2, KØBENHAVN K.

DET FORENEDE
DAMP SKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

Telefon Nr. 6300, hvorigennem Omst. til samtlige
 Kontorer og Afdelinger i Kvæsthusgade Nr. 7 og 9.

CHR. JENSEN
 EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon .. 2256
 Statstelefon 40

Telegr.-Adr.:
 »SØBORG«

A. P. MØLLER
 KØBENHAVN
 REDERI · BEFRAGTNING · KLARERING
 DAMPSKIPSEKSPEDITION · KØB OG SALG AF SKIBE
 SKIBSBYGNING

Stats-Telefon: 33 · Telefoner: 514 (Omst. til samtlige Afdelinger)
 Telegram-Adresse: »MERSK«

JOHS. UTZON
 EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon 2075 & 2200
 Statstelefon 2

Telegram-Adresse:
 »UTZON«

SKIBE
C. P. JENSEN

St. Annæ Plads 6 TELEFON 5430 KØBENHAVN K.

Telegram-Adr.: "FREIHTS"

A/S DAMPSKIBSSELSKABET
ORION

FLETCHERS (Stevedores) Ltd.
 STEVEDORES OG KØRSEL

Etableret i over 50 Aar · Telf. 1893 · Telgr.-Adr.: Discharge, Cardiff
 ROYAL STUART BUILDINGS JAMES STREET

CARDIFF

HAVNEGADE 37 a **OVE STEEN** TELEF. BYEN 2720 x

Regelmæssig Line
DANMARK-POLEN (Danzig)

København-Danzig M/S »Venus« 600 tons d. w.

M/S »Polarstjernen« 500 tons d. w.

Aarhus-Danzig M/S »Agnese« 400 tons d. w.

C. K. HANSEN

DAMP SKIBSREDERI
 DAMPSKIBS-, HAVARI- OG ASSURANCE-AGENTUR
 Befragtning og Køb og Salg af Damp- og Sejlskibe

KØBENHAVN

29 B, Amaliegade

Filial: HELSINGØR
 2, Sofiegade

Telegr.-Adr.: HANSEN
 1893 (10 Ledninger)
 Telefon: { Central 50589 (6 Em. — 9 F.m.)
 Statstelef. 13 (2 Ledninger)

Telegr.-Adr.: HANSEN
 Telefon. Helsingør 972

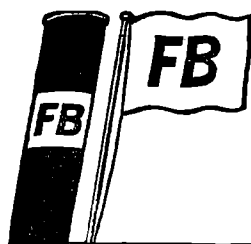
CARL V. D. HUDE
 SKIBSMÆGLER
AARHUS

Statstelefon No. 3

Telegr.-Adr. Hude

King's
 Liqueur

The
 Aristocrat
 of
 Scotch
 Whiskies



DE FORENEDE BUGSERSELSKABER

Telef.: Toldboddommen: Centrl. 3944 TELEGRAM-ADRESSE: Nattelf. for Bugsering: Vester 575 v
 Kontoret: Central 291 · 13101 · 10592 »BUGBOATS« Nattlf. i Strandingstilfælde: Strand 1302

Bugsering · Bjergning · Vandforsyning

STØRST OG ÆLDST I KØBENHAVN
 AMALIEGADE 36

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM. 40

FREDAG 3. OKTOBER 1924

31. AARG.

F R A U G E T I L U G E

V i omtalte fornylig, at *Hansa*, det kendte Hamburger Søfartsblad, følte sig forarget over, hvad det behagede Bladet at kalde Baltic and White Sea Konferencen's »kamouflerede Angreb« paa Kieler Kanalen. *Hansa* gik heller ikke af Vejen for at insinuere, at Konferencekontorernes geografiske Beliggenhed var Aarsagen til, at dens Ledere angreb Kieler-Kanalen, for at stille Øresund og Københavns Havn i gunstigere Belysning.

Baltic and White Sea Konferencen havde selvfølgelig ikke svært ved at dokumentere det absurde i *Hansa's* Paastand. Konferencen er en international Institution, og dens Medlemsblads Spalter er aabne for alle Medlemmer, hvad enten de er Danskere eller Tyskere, Engelskmænd eller Hollændere, eller hvad Nationalitet de end tilhører.

Konferencens Kritik af Kanalgebyrerne bekræftes nu fra tysk Side. Verein Hamburg Reder retter saaledes i sin sidste Aarsberetning et skarpt Angreb paa den Afgiftspolitik, som Rigsstrafikministeriet fører og har ført siden Krigens Afslutning. Den tyske Rederforening udtaler bl. a., at Regeringen overfor enhver Stigning af Dollarkursen har reageret ved en tilsvarende Forhøjelse af Kanalafgifterne, og at Foreningen derfor har søgt overfor Regeringen at paavise i hvor høj Grad en saadan Fremgangsmaade skadede, ikke alene Skibsfarten, men i det lange Løb ogsaa Kanaltrafikens naturlige Udvikling og krævet, at der omgaaende blev truffet Foranstaltninger til en mere forretningsmæssig Drift af Kanalen. Den forlangte ligeledes, at Spørgsmaalet om Balancen paa Kanalbudgettet ikke som hidtil ensidigt blev betragtet ud fra det Synspunkt, at en nødvendig Forøgelse af Indtægterne maatte tilvejebringes gennem en Stigning i Afgiftsbeløbene, men at man ogsaa søgte Balancen tilvejebragt gennem en vidtgaaende Besparelse i Driftsudgifterne i Overensstemmelse med et af Foreningen indsendt detailleret og motiveret Forslag. Foreningen har med levende Beklagelse konstateret, at hvor Skibsfartskredse overhovedet har faaet Lejlighed til at tage Stilling, er man som Regel gaaet imod deres sagkyndige Skøn.

Da Kanalen er blevet befriet for sine militære Opgaver og Handelskibsfarten opretholder den, har denne ogsaa Ret til at forlange, at Kanalen administreres ud fra formaalstjenlige og praktiske Synspunkter. Som forudset er det kommet dertil, at man ved Stabiliseringen af Marken er naaet til Afgifter, der betydeligt overstiger de før Krigen gældende, og dette maa straks rettes, da en Nedgang i Trafiken, særlig den udenlandske, tydeligt giver sig til Kende. At Afgifterne stadig er langt højere end berettiget og at de ikke alene betyder en overordentlig stor Byrde for Skibsfarten, er gentagende blevet fremhævet ikke alene af tyske Redere, men ogsaa af fremmede. Det er klart, at med Statens nuværende finansielle Stilling kan man vanskeligt forlange, at Riget skal give sin Tilslutning til en Tarif, der kræver Tilskud fra Statskassen, men vi mener dog, at der ved en økonomisk Drift vil kunne opnaas en betydelig Nedgang i de gældende Sats, og

saaledes at Staten ikke blot ikke kommer til at lide Tab, men faar en rimelig Fortjeneste.

Tager man i Betragtning, at Kanaltrafikken er 30 pCt. større end i 1913 — noget, Administrationen sikkert ikke kan tage sig til Indtægt som Følge af sin Afgiftspolitik — maa det i høj Grad undre, at et Budget, der konstaterer, at Kanaladministrationen trods Nedgang i Antallet af Embedsmænd og sine for $\frac{2}{3}$ Vedkommende af Lønninger bestaaende Udgifter er over 100 pCt. større end før Krigen, kan støttes af Myndighederne og benyttes som Grundlag for de nugældende Tariffer. Vil Regeringen forhindre, at endnu flere Skibe under Tryk af de vanskelige Konjunkturer, drives bort fra Kanalen, er det paa Tide, at den lader Handling følge paa sine Overvejelser.

— Som man ser, lægger Hamburger-Redernes Organisation ikke Fingrene imellem. Deres Kritik er snarere skarpere end Konferencens — og altsaa i højeste Grad berettiget.

STATSDRIFTENS GENVORDIGHEDER

The Neptune Association er det beskedne Navn paa de amerikanske Dæksofficerers Forening, som i disse Dage har udtaget Stævning ved Federal District Court i New York i en Prøvesag, der skal afgøre, hvorvidt den amerikanske Regerings Traktat med europæiske Magter om Retten til at have Spiritus ombord i amerikanske Farvande er lovlig eller ej. Prøvesagen drejer sig om Traktaten med England, og Neptun Foreningen nedlægger Paastand om et direkte Forbud imod, at Cunard Line's Baade transporterer Spiritus indenfor amerikansk Jurisdiktions Omraade.

Der kan næppe være Tvivl om, at de paagældende Traktater er et direkte Brud paa den i Kraft værende amerikanske Prohibition Act, og i Amerika er en Regering nu engang ikke hævet over Lovene, ikke engang over sine Love. Skulde paagældende Domstols Kendelse gaa imod Regeringen, er det ikke første Gang, at dette er sket. Og hvad saa? Regeringen kan naturligvis appellere til Højesteret, men de Forenede Staters Højesteret er heller ikke bange for at underkende en Regerings-Traktat, og har hidtil indtaget en meget stejl Holdning overfor andre af Regeringens Kompromisforslag om Drikkeloven.

Naar Neptun's amerikanske Sønner anlægger denne Prøvesag, er det selvsagt mindre af Forargelse over, at en upopulær Lov ikke opretholdes, end at de paagældende Traktater direkte skader deres personlige Interesser. Amerikanske Skibe har nemlig ikke de samme Rettigheder til at have Spiritus ombord som de europæiske, og disse har som Følge deraf en langt større Tiltrækning for Majoriteten af de tørlagte Amerikanere, der er yderst lykkelige, naar de igen *can feel a brass-rail under their shoe-leather*.

Den paagældende Sag kommer for den 30. September, og dens Udfald er af mere end akademisk Interesse for alle de Nationer, der driver Passagertrafik paa de Forenede Stater.

DE ENGELSKE VÆRFTER SLAAET UD AF HOLLÆNDERNE

FAGFORENINGSBESTEMMELSER VANSKELIGGØR KONKURRENCEN

De britiske Skibsværfter kæmper en haabløs Kamp mod udenlandsk Konkurrence. Saaledes er, efter hvad *Daily Express* meddeler, nylig en stor Ordre paa 6 Tankskibe til et samlet Beløb af 1,200,000 Pund Sterling gaet til hollandske Værfter.

Som en Forklaring af Grundene til, at de engelske Værfter ikke kan klare sig i Konkurrencen, fremhæver Bladet, at Arbejderne i Udlandet arbejder 54 Timer i Ugen uden at forlange Overarbejdsbetaling, medens Arbejdsugen i England er paa 47 Timer. Hertil kommer, at en stor Del af Arbejdet i Holland og Belgien, der er Englands Hovedkonkurrenter, udføres af halvt faglært eller ikke faglært Arbejdskraft, medens der i England er en meget høj Procentdel af faglærte Arbejdere. Endvidere er der ikke den samme skarpe Afgrænsning af Arbejdet mellem de udenlandske Haandværkere, og endelig faar en Del af de hollandske Værfter Stats- og kommunal Støtte.

Der skal i den nærmeste Fremtid bygges yderligere 4 Tankbaade til »Anglo-Saxon Petroleum Company«, der besørger Olietransporten for »Shell Royal Dutch« Selskabet. Tilbudene paa Bygningen af disse Baade er indkommet, men Bestillingerne holdes foreløbig tilbage i Haab om, at de britiske Værfter vil være i Stand til at sætte deres Priser saa meget ned, at de kommer i Nærheden af de hollandske Værfters. Lykkes dette ikke, vil ogsaa denne Bestilling, der andrager henved 1 Million Pund Sterling, gaa til Udlandet.

Alle de store Skibsværfter i Storbritannien har i mange Maaneder arbejdet med Underskud blot for at holde Folkene beskæftigede. Tabet paa nogle Bestillinger, der nu er fuldført, anslaaes saaledes til over 750,000 Pund Sterling.

Lønningerne bærer ikke Skylden.

Det er ikke de høje Lønninger, der bærer Skylden. Alle Arbejdsgivere er enige om, at de faglærte Arbejdere ikke faar tilstrækkeligt. Gennemsnitslønnen for en Skibsbygger er saaledes i Øjeblikket mindre end for en Skraldemand.

Chefen for et af de ledende Skibsværfter udtalte nylig til en Medarbejder ved Bladet: »Jeg var i Gaar i Liverpool for at faa Arbejdet paa en Damper, der skulde have en Hovedreparation, men et Tilbud, der var modtaget fra et hollandsk Værft, var lavere, end hvad vore Nettoudgifter til Arbejdsløn og Materialer androg, og saa indbefattede Hollænderens Pris endda Udgiften for Bugsering til Holland.«

Et andet Værft udtalte: »Et Reparationsarbejde blev nylig sendt fra England til Amsterdam, og for at faa afsluttet et Arbejde, der allerede var i Gang, satte det hollandske Værft Pladearbejderne til at male, hvilket aldrig vilde være bleven tilladt af en engelsk Fagforening.«

Tilbagegangen paa Skibsværfterne.

Paa Clyde Værfterne andrager Arbejdet for udenlandsk Regning i Øjeblikket ca. 3 pCt., medens det normalt er 40 pCt. Nedenstaaende Tal viser, hvorledes det er gaet tilbage med Arbejdet i de 4 britiske Hovedcentre for Skibsbygning siden Sommeren 1920:

Clyde	48 pCt.
Tyne	60 -
Sunderland & River Wear	59 -
Tees	66 -

Sekretæren i Kedelsmedenes Forbund, *John Hill*, udtalte, at det var overordentlig trist at se, hvorledes Ordrene stadig gik til Kontinentet i Betragtning af, at Lønningerne for Skibsarbejderne var lavere end for nogen anden Industri i Landet. Raamaterialerne havde naaet en Pris, under hvilken de næppe vilde falde, og naar Arbejdet under disse Omstændigheder dog stadig gik fra England, var Stillingen alvorlig.

Der maatte være en anden Forklaring end Arbejdstid og Løn, og Arbejderne kunde kun vinde ved en fuldt gennemført Undersøgelse af Forholdene.

MINDESMÆRKET OVER DE UNDER KRIGEN OMKOMNE SØMÆND

Mandag Eftermiddag faldt Afgørelsen i Konkurrencen om det Mindesmærke, som Dansk Dampskibsrederiforening vil rejse paa Langelinje til Ære for de danske Sømand, der omkom under Verdenskrigen.

Til Konkurrencen var der indsendt ialt 56 Udkast. Dommerudvalget bestod af Arkitekterne *Axel Berg* og *Poul Holsøe*, Billedhuggerne *J. F. Willumsen* og *Niels Skovgaard* samt fra Dansk Dampskibsrederiforening dennes Formand, Skibsreder *Sass*, Generalkonsul *Johan Hansen* og Direktør *Maegaard*.

Resultatet blev, at Dommerne vedtog at overdrage Billedhugger *Svend Rathsack* og Arkitekt *Ivar Bentsen* at udføre Mindesmærket.

Samtidig vedtog Dommerne at uddele to Førstepremier paa 1,000 Kr. hver, og disse Premier tildeltes Billedhuggeren *Kaj Nielsen* og Professor *Utzon-Frank*. Endvidere uddeltes der 3 Andenpræmier paa 500 Kr. hver, og disse tilfaldt Arkitekt *Bilmann-Petersen* og Professor *Utzon-Frank* i Fællesskab, Arkitekt *Helge Holm* og Billedhuggerne *Siegfried* og *Olga Wagner*.

Det er en stor og ærefuld Opgave, der her er overdraget *Svend Rathsack* og *Ivar Bentsen*, der begge er velkendte og har præsteret udmærkede Arbejder, hver paa sit Felt.

Mindesmærket vil blive opstillet i Anlægget ved Lystbaadehavnen og er projekteret til at koste 100,000 Kr. Det skal udføres i Fakse Kalk eller Nexø Sandsten

i Forbindelse med Bronce, og menes at ville være færdigt i Løbet af 2 Aar.

Et imponerende Mindesmærke.

Mindesmærket bliver 10 Meter højt. Paa et Plateau, der i Hjørnerne er formet som en Skibsstævn, er anbragt et Relief, ovenpaa hvilket ses en vinget Genius, og paa dette Relief indhugges Navnene paa alle de danske Skibe, der blev sendt til Bunds under Krigen, samt paa hver af de ca. 400 danske Sømand, der satte Livet til.

Kaj Nielsens Udkast, der forestiller en Gruppe forliste Sømand, som er ved at blive overskyllede af Bølgerne, er af gribende Virkning, og efter hvad vi erfarer, ligger Dansk Dampskibsrederiforening i Underhandling med Kunstneren om at erhverve hans Arbejde til Opstilling i Foreningens Lokaler.

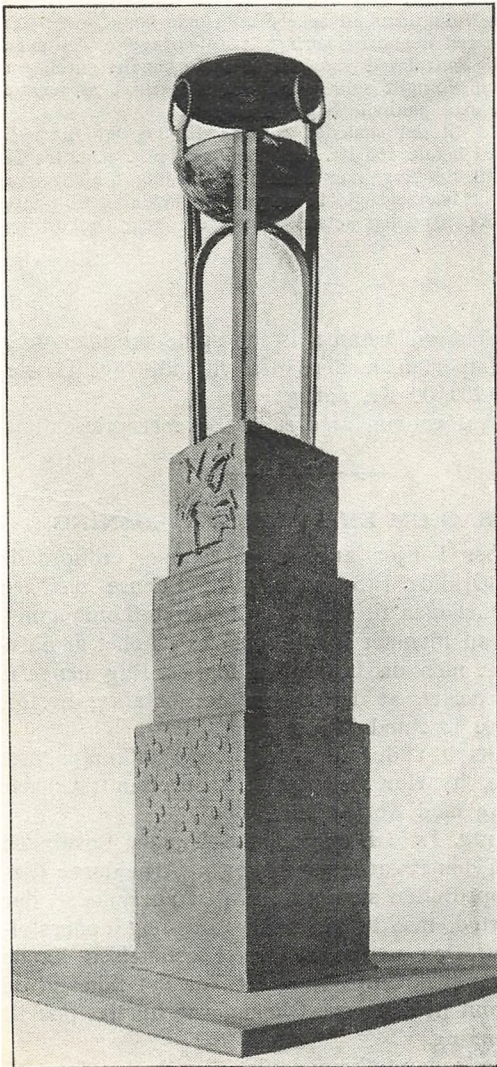
Professor Utzon-Franks Udkast forestiller en Officerskaal, der er anbragt paa en Sokkel med Relieffer, medens de øvrige præmierede Udkast for *Bilmann-Petersen* og *Utzon-Franks* Vedkommende er en Mindehal, medens saavel *Helge Holms* som *Ægteparret Wagners* viser Motiver med kængrede Skibe.

Dampskibsrederiforeningens Medlemmer samt Bestyrelserne for Skibsfører-, Maskinmester-, Styrmands-, Hovmester-, Matros- og Fyrbøderforeningerne var Onsdag inviterede til at se Udkastene i Dansk Dampskibsrederiforenings Lokaler.

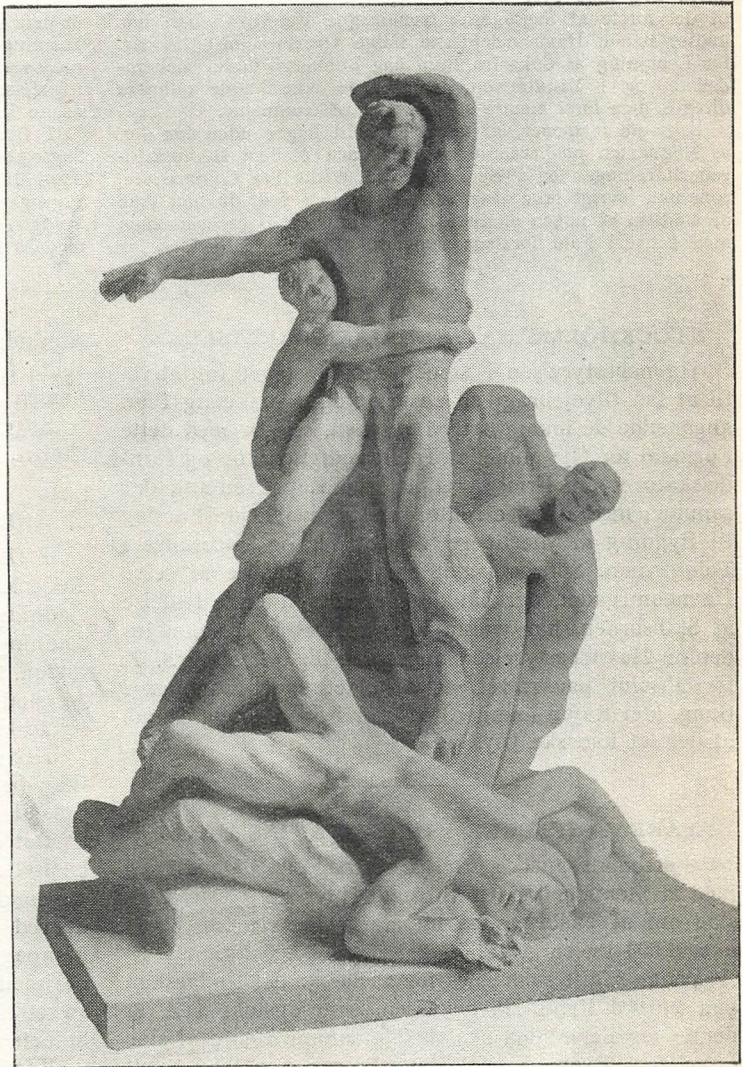
DAMPSKIBSREDERNE GAVE



Rathsacks og Ivar Bentsens Udkast, der er antaget til Udførelse.



Utzon-Franks Udkast



Kai Nielsens Udkast

DOM I EN SAG OM LOSNING OG LEMPNING AF KUL

Middelfart Købstads Retskreds har nylig afsagt Dom, hvorved et Firma af Middelfart, der, i Strid med Overenskomsten med Kulassociationen, debiterede en tysk Reder Kr. 165.— for Udførelse af Losning og Lempning af Kul og Koks, er dømt til at betale Beløbet med Renter og Omkostninger.

Dommen har ikke saa lidt Betydning, idet der ofte er forekommet Tilfælde, hvor der er gjort Forsøg paa at faa denne Post over paa Skibets Regning, hvilket der nu ved den afsagte Dom er sat en Stopper for.

Dommen har følgende Ordlyd:

Sagsøgerne under nærværende Sag gør gældende, at Firmaet i Henhold til Certeparti af 12. September 1923 mellem dem og det sagsøgte Firma af Middelfart med S/S »Toreador« i Oktober 1923 har ført en Ladning Coks fra Immingham i England til Middelfart. Ved Betalingen af Fragten har Sagsøgte tilbageholdt et Beløb, stort Kr. 165 som Betaling for at have lempet Coksene fra Rummet bag Bunkerne og under Mellemdækket til Lasten; dette er efter Sagsøgernes For mening uberettiget; de henviser til Certepartiets § 16 med Note, der bestemmer, at Losningen skal betales efter Priser fastsat af Dansk Dampskibsrederiforening og »Baltic and White Sea Conference«. Sagsøgerne henviser endvidere til Bestemmelsen i Certepartiets § 24 b, i Henhold til hvilken Stridigheder skal afgøres ved Voldgift.

Sagsøgerne har valgt Fuldmægtig i D.F.D.S. Aage Meyer, og notificeret dette for Sagsøgte samt opfordret ham til at vælge en Voldgiftsmand paa sin Side. — Dette har Sagsøgte ikke gjort og har ladet alle Sagsøgernes Sagførers Skrivelser desangaaende ubesvarede.

Dette har foranlediget Tidsspilde og Ekstraudgifter, som Sagsøgerne mener sig berettiget til at kræve Erstatning for.

I Henhold hertil paastaar Sagsøgerne Sagsøgte dømt til Betaling af 165 Kr. med Renter 5 pCt. p. a. fra 25. April 1924 til Betaling sker samt til at erstatte Sagsøgerne for Udgifter og Tidsspilde, i Anledning af, at Sagsøgte har undladt at udmelde Voldgiftsmand, med et passende Beløb efter Rettens Skøn, dog ikke over 50 Kr. Sagsøgte hævder med Hensyn til det første af Sagsøgerne fremdragne Punkt, at han har mattet betale Havnearbejderne ifølge Overenskomst 165 Kr. for Lempning af Coks fra Rum bag Bunkerne under Mellemdækket og i Vandtanken, hvorfra de ikke kunde udlosses direkte, men først maatte styrtes ud i Lastrummene.

Sagsøgte formener, at dette Forhold ligger uden for den af Modparten paaberaabte Overenskomst mellem Dampskibsrederiforeningen og »The Baltic and White Sea Conference«, som han iøvrigt ikke anser sig for bunden ved, da han ikke er Medlem af nogen af disse Institutioner; Overenskomsten maa i hvert Fald forstaas saaledes, at den kun gælder for

Losning af Rum i Skibet, hvorfra Losningen kan foregaa paa normal Maade og indenfor normal Arbejdstid, og ikke som i foreliggende Tilfælde fra Rum, hvorfra Losning kun kan foregaa udenfor den normale Arbejdstid, idet Arbejdet i Last-rummene maatte standse, medens Nedstyrtingen fra de heromhandlede Rum fandt Sted.

Med Hensyn til Sagsøgernes 2. Punkt, Spørgsmaalet om Voldgift hævder Sagsøgte, at Bestemmelsen i Certepartiets § 24 b er saa vag og ubestemt, at Sagsøgte maa være berettiget til at se bort fra den og lade Sagen paadømme ved de almindelige Domstole; han bemærker yderligere, at Sagsøgerne ved at lade den af dem udpegede Voldgiftsmand afgive Erklæring, inden Voldgiften er etableret, har bevirket, at denne maa siges at have taget Parti i Sagen, saaledes, at Sagsøgte ikke kan være bunden ved ham som Voldgiftsmand.

Sagsøgte paastaar sig i Henhold hertil pure frifunden.

Under Sagen er fremlagt det af begge Parter underskrevne Certeparti ifølge § 17 i dette, besøger Ladningsmodtagerne Losningen af Ladningen, idet Skibet betaler løbende Pris (efter Tarif, der maatte være godkendt af »The Baltic and White Sea Conference«) eller fast Pris, fastsat af Dansk Dampskibsrederiforening og »The Baltic and White Sea Conference« pr. Ton à 20 pr. cwt. for alt Arbejde i Forbindelse med Losningen.

Ved denne Vedtagelse er Parterne bundne, altsaa ogsaa Sagsøgte, uden Hensyn til om vedkommende er Medlem af de nævnte Institutioner. Det er endvidere godtgjort, at Overenskomsten mellem disse Institutioner gaar ud paa, at Ekstraregning ikke maa finde Sted, det være sig for Nedlempning af Lasten i Broen, Last paa Mellemdækket, ekstra Lempning eller andet Overtidsarbejde.

Sagsøgte skønnes herefter ikke berettiget til at tilbageholde af Fragten, hvad han muligvis har maattet betale Havnearbejderne for saadanne Ekstraarbejder.

Endvidere er Sagsøgte efter Bestemmelsen i Certepartiets § 24 b pligtig til at lade Sagen afgøre ved Voldgift, og de af ham anførte Betragtningen skønnes ikke at kunne fritage ham for Medvirkning til Etablering af en saadan Voldgift; han findes derfor at maatte være pligtig til at yde Sagsøgernes Erstatning for de Omkostninger, som Sagsøgerne har haft med forgæves Forsøg paa at faa denne Voldgift bragt i Stand; herunder kan dog ikke medregnes Betaling for en Erklæring af 21. Februar 1924, som Sagsøgerne har indhentet fra den af dem som Voldgiftsmand senere udpegede Mand, men Omkostningerne ved denne Erklærings Tilvejebringelse, der skønnes overflødig saavel ved Afgørelse af Spørgsmaalet om Sagens Afgørelse ved Voldgift som ogsaa ved Afsigelsen af nærværende Dom, maa paahvile Sagsøgerne selv.

I Henhold til det saaledes anførte, vil Sagsøgte have til Sagsøgerne at betale 165 Kr. med Renter 5 pCt. p. a. fra 25. April 1924 til Betaling sker samt i Erstatning for forgæves Forsøg paa at faa Sagsøgte til at yde Medvirkning til pligtig Voldgift 25 Kr. Endeligt betaler Sagsøgte Sagens Omkostning med 50 Kr.

STOCKHOLMS HAVN SKAL MODERNISERES

Havnebestyrelsen i Stockholm har taget Initiativet til at faa tilvejebragt en ensartet og overskuelig Plan angaaende de lokale Krav i Havnen, og har med dette Formaal for Øje anmodet Toldmyndighederne og Handelskamret om hver at udpege en Repræsentant, der sammen med Havnedirektøren skal udarbejde Forslag til Bygning af yderligere Toldlokaler og Vareskure i Toldhavnen. Spørgsmaalet om en Udvidelse af selve Havneområdet, der skulde opnaas ved en Udvidelse af Skibsbroen, har endnu ikke kunnet løses, men indenfor Havnebestyrelsen anses det iflg. G. H. & S. T. for absolut paakrævet, at Arbejdet snart kommer i Gang, idet Kajen mange Steder er i saa daarlig Stand, at der let kan ske Ulykker.

VAREAFGIFTERNE I CHRISTIANIAS HAVN

»Formandskapet« i Christiania har iflg. *Tidens Tegn* med 11 Stemmer mod 10 tiltraadt Havnestyrelsens Forslag om at paalægge de nu afgiftsfrie Arter af Varer over 1,000 kg en Afgift af 2 Kr. pr. 1,000 kg.

Denne Afgift paalægges for at dække det Underskud paa 240,000 Kr. i Havnekassen, som opstaar ved, at denne for Fremtiden skal betale samme Rente af sine Laan som Byens Kasse. Havnekassen har ikke ment at kunne anbefale nogen Forhøjelse af de almindelige Vareafgifter og mener, at den foreslaaede Afgift i al

Almindelighed vil komme til at spille en ubetydelig Rolle for Importen, medens den vil indbringe Havnekassen ca. 200,000 Kr. aarlig.

Sagen skal endelig afgøres af Borgerrepræsentantskabet.

RETSSAG OM EN FORSINKET LOSNING

I Oktober i Fjor ankom en Damper, tilhørende Rederiet »Ørkild« i Svendborg, til Odense med en Ladning Oliekager til Korn- og Foderstofkompagniet. Ladningen til Firmaet skulde afskibes i Løbet af halvanden Dag; men da Losningen tog en Dag længere, paastod Rederiet, at der tilkom det Betaling herfor, og forlangte 18 Pund Sterling.

Dette Beløb vilde Korn- og Foderstofkompagniet ikke betale, hvorfor Rederiet ved Sretten i Odense anlagde Sag mod Kompagniet.

Det er iflg. *Fs. Td.* oplyst, at det under Losningen en Del af Tiden regnede stærkt, og at Arbejderne derfor holdt op. Retten skønnede, at den Forsinkelse, der derved opstod, maatte tilskrives Korn- og Foderstofkompagniet. Den øvrige Del af Forsinkelsen kunde derimod kun tilskrives Skibet selv, da det ikke havde været i Stand til at levere Oliekagerne hurtigt nok til Skibets Lønning.

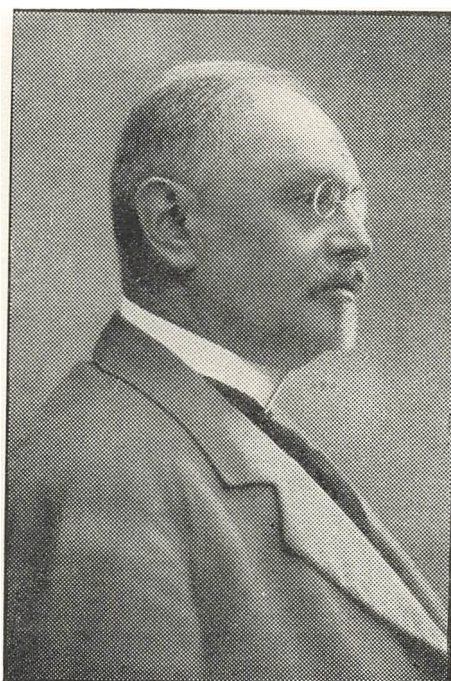
Korn- og Foderstofkompagniet blev derfor dømt til kun at betale for Forsinkelse i en halv Dag eller 9 Pund Sterling. Sagens Omkostninger ophævedes.

FÆLLESREPRÆSENTATIONEN FOR DANSK SKIBSFART DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING UDMELDER SIG

Vi har bragt i Erfaring, at Dansk Dampskibsrederiforening agter at udmelde sig af Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart fra 1. Januar 1925.

Paa vor Opfordring har Formanden for Dansk Dampskibsrederiforening, Skibsreder Chr. Sass udtalt til *Dansk Søfarts Tidende*:

»Naar Foreningen har besluttet sig til dette Skridt, skyldes det paa ingen Maade, at man har været utilfreds med Samarbejdet med de øvrige Institutioner, hvoraf Fællesrepræsentationen er



SKIBSREDER CHR. SASS
Dansk Dampskibsrederiforenings Formand

sammensat — Dansk Dampskibsrederiforening maa erkende, at dette Samarbejde altid har været behageligt og loyalt — men Foreningen mener, at den Opgave, som er Fællesrepræsentationens fornemste, nemlig at varetage Skibsfartens og Sømandsstandens offentlige Anliggender, bedst og mest betryggende vil kunne varetages direkte af de paagældende Organisationer, som efterhaanden alle har opnaaet en ganske anden Betydning og Størrelse, end da Fællesrepræsentationen blev oprettet.«

“DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

Den nuværende Fasthed paa de vigtigste Markeder bevirker, at mange Befragtere søger at sikre sig Tonnage over et længere Tidsrum.

At Befragterne allerede nu vil slutte paa lang Sigt til Dagens Fragt, maa vel tages som et Tegn paa, at ogsaa de mener, at Markedet ikke alene vil holde sig oppe, men yderligere forbedres. Der sluttes nu en Del Tonnage for Korn for Januar/Februar Lastning fra La Plata, og Kulkøbmændene, og til Dels Trælastimportørerne, sender Følere ud, men det vil være vanskeligt at faa en Reder til at slutte en Kontrakt fra Østersøen for 1925. Den nuværende Kurs paa Sterling og Dollar kan der ikke regnes med i 1925, og en Fragt i Dag af 40/- à 26.00 giver 52 Kr., medens Kursen næste Aar maaske er 22.00, og 40/- giver da kun 44 Kr.

Det er altid vanskeligt at se fremover, men der gives Tilfælde, hvor det er forsvarligt at sikre sig en rentabel Fragt, fremfor at tage Chansen ved at vente.

Den sidste Uge opviser en Mængde Befragninger i alle Markeder, og endskønt der ikke kan noteres nogen videre Stigning, er Raterne faste og Efterspørgselen vedvarende. *Australien* er dog gaaet op i 47/9, og der tiltrænges sikkert en stor Flaade endnu.

Raterne fra *Hvidehavet* er steget indtil 4/- for Sommerdækslast medens *Østersøen*, mod al sund Fornuft, i Stedet for at opvise en Fremgang, er gaaet yderligere ned. Da mange Redere iaar trækker deres Baade tilbage fra *Østersøen* tidligere end sædvanligt, og der er en Mængde Varer, der skal afskibes endnu i denne Sæson, maa Trælastfragterne nødvendigvis ganske betydeligt højere op.

TRÆLASTMARKEDET

De prompte Baade, der er sluttet i de sidste Dage har maattet akceptere lave Rater, men Rederne holder igen for senere Lastning.

Af de seneste Befragninger fra *Østersøen* skal nævnes:

1,500 Stds. 3/4 svenske Pladser-Alexandria 60/- nett. 2,000 Stds. Wiborg-Alexandria 97/6 gross. 1,100 Stds. Walkom/Wiborg-Antwerpen 37/6. 1,000 Stds. Uleåborg-

Rotterdam Hfl. 23.00. 675 Stds. Leningrad-Sutton Bridge 42/6. 1,250 FV. Pulpwood, Kotka/Calais, 38/-. 750 Stds. Kotka-Calais, 36/- (kun DB). 530 Stds. Kemi-Preston, 63/9. 600 Stds. Uleåborg-Kings Lynn 48/-. 570 Stds. Uleåborg-London 45/6. 480 Stds. Walkom-Southampton 52/6. 380 Stds. Kotka-Thames 43/6. Og der bydes kun 38/- for 660 Stds. Abo og Trångsund/Dunkerque, og 37/6 for 520 Stds. Gefle og Umeå/Calais.

Hvidehavsbefragterne har taget en Del Baade til højere Rater, saaledes:

Archangel-E.C.U.K. 1,000 Stds., 64/6, Archangel-E.C.U.K. 700 Stds., 66/-, Archangel-Holland 700 Stds., 65/-, Hvidehavet-E.C.U.K. 700 Stds., 66/6, og for Vinterdækslast betales 10/- mere.

I Raterne for prompte Baade fra Canada og New Foundland er der ingen væsentlig Forandring, men ca. 2/6 mere end Noteringerne kan sikkert opnaas. For ult. Oktober/November Afskibning noteres:

Canada-West Britain/East Ireland, 1/1,250 Stds. 82/6-85/-. Newfoundland-Bristolkanalen eller Mersey, 55/- pr. Favn.

KUL, KOKS ETC.

Markedet til Danmark er fastere og livligere. En 3,000 Tonner faar nu 5/6 til g.d.H. 500 Losning, og Seaham-Aarhus noteres til 6/-. 1,200 Tons Blyth/Sønderborg er sluttet til 7/-, og Kokes London/Helsingør 1,300 Tons Kr. 10.00, 2,000 Tons Cokes Garston/København 8/3. Tyske Befragtere er i Markedet for en Kontrakt over 1925 paa 200,000 Tons: Tyne/Forth-Elbe/Weser, men der antydes ikke nogen Rate.

MIDDELHAVET

Store Baade er efterspurgt for Kul, og der betales 10/- for 6,000 Tons Baade E.C.C.P. Vestitalien, og 9/6 for større Baade. De fleste store Baade foretrækker nu Kornlaster, og Raterne strammes yderligere. Wales/Marseilles betaler 9/6, 9/9, 4/5,000 Tonner 11/6 Port Said, 12/- Alexandria, 12/6 Piræus, og 9/- til Øerne, 5,000 Tonner Dakar 9/- 500 Losning.

Hjemgaaende lader det ogsaa til, at der skal komme mere Liv og bedre Fragter. Fra *Grækenland* søges en

Del Baade til U.K., Havre/Hamburg Range, 20/- per Ton d.w., og Alexandria/U.K. 13/- per Ton Cottonseed, 11/- per 60 Kubikfod. Fra Sortehavet betales stadig kun 11/9, 12/- til U.K., og Donau/Antwerpen 13/- nett terms, Sortehavet/Danmark 1 Lossehavn 6,200 Ton 13/6 per Ton d.w., Donau/Danmark 17/-, 17/6, 18/-, henholdsvis 1/2/3 Lossehavne.

NORD-AMERIKA, GULFEN, CANADA

Snesevis af store Baade er igen sluttet, og der synes at være en stadig stigende Efterspørgsel. Montreal-Antwerpen/Rotterdam 17½ c., Danmark 23 c. tre Havne, Philadelphia-Lissabon og/el. Leixoes 19 c. een, 20 c. 2 Havne, Antwerpen/Rotterdam 16 s., Gulfen/U.K. 4/6, Hamburg el. Bremen 20 s., Oliekager: Gulfen/Danmark Doll. 6.50—6.75.

Fra Pacific er igen betalt 36/3 Novbr./Decbr.

SYD-AMERIKA

Kulkbøvmændene har maattet gaa op i Raten, og der faaes nu 13/3—13/6 Lower Plate, 14/3 Rosario, 13/6—14/- Bahia Blanca. For prompte Baade for Korn ligger Raten omkring 24/- U.K., Novbr./Decbr. 24/6 25/- og indtil 27/9 er betalt for Jan./Febr. Befragterne er mere

villige til at slutte for ny Høst, og Udsigterne for en livlig Saison og sejlbare Rater er gode. Der er sluttet en hel Del Baade til Skandinavien, saavel for prompt som senere Lastning til gennemgaaende gode Rater.

ØSTEN

Australien er i Øjeblikket det dominerende Marked og en 7,000 Tonner, 1/31' Januar, har faaet 47/- fra Syd Australien eller Victoria, 47/9 Sydney Karachi-Middelhavet U.K./Cont. 24/- scale terms 26/- d.w. Java/Odessa 33/6 fri Losning prompt, Wladiwostock-Hull/Rotterdam Hamburg Range 36/6, option Skandinavien 1/3 extra.

TIME CHARTER

Der kommer flere og flere Ordre frem, men Rederne holder ud for betydeligt mere end der indikerer, og foretrækker at disponere Baadene selv i det nuværende faste Marked.

SEJLSKIBE

Siden sidste Uges Befragtninger til 41/3 fra Syd Australien, 40/- Melbourne, er Raten nu i 42/6 og en 3,600 Tons Sejler er endog sluttet til 46/3 Bordeaux/Hamburg Range, Lastning Syd Australien, 28/2 Annullering.

RUSSISKE PLANER OM EN KONCENTRATION AF SEJLSKIBSFARTEN

ET NYT SELSKAB PAA BASIS AF DE ALLEREDE EKSISTERENDE

MOSKVA, September 1924.

Trafikkommissariatet og »Vneschtorg« har for nogen Tid siden nedsat en Kommission, hvis Arbejde skulde bestaa i at forberede Stiftelsen af et nyt Aktieselskab »Sovtorgflot«. I dette Selskab indgaar »Gostorgflot«, »Dobroflot« og »Arcos«. Selskabets Sæde skal være i Moskva. Moskvakontoret faar forskellige Afdelinger, nemlig en Søfartsafdeling, en Transport- og en Speditionsafdeling m. m. De lokale Kontorer, som »Gostorgflot« og »Dobroflot« hidtil har haft, bliver nu forenede, saaledes at det nye Selskab faar 4 Hovedkontorer, nemlig et ved Sortehavet, et ved Østersøen, et ved det nordlige Ishav og et ved Stillehavet.

Ekonomitjeshkaja Shisn kommenterer Dannelsen af det nye Selskab ved at fremhæve, at den nye Koncentration betyder et Skridt fremad i Genopbyggelsen af Sovjetunionens økonomiske Liv. Bladet skriver bl. a.:

»Den store Uensartethed i Befragtning af Dampere har bevestiget Nødvendigheden af at koncentrere dette Spørgsmaal i een Haand. Sovjetunionens Handelsflaade er svag og har givet de udenlandske Rederier Betingelser for at organisere en Slags Blokade paa vore Kyster. For hvert Pud Varer, som ankommer eller bliver sendt til Udlandet, maa vi betale en vis Overpris, hvilken ved den store Vareomsætning, som i 1923 har været mellem 200 og 250 Mill. Pud, betyder en meget stor Sum, som bliver betalt de udenlandske Rederier. Kun hvis vi har vor egen Handelsflaade, kan vi kæmpe herimod og holde Fragtpriserne paa et normalt Niveau. »Gosplan« har fastslaaet, at det er nødvendigt, at Sovjetunionen er i Besiddelse af en egen Handelsflaade, som skal kunne transportere 23 pCt. af vore Eksport- og Importvarer. Til Trods for at *Kejserriget* Rusland før Krigen havde en betydelig større Handelsflaade end vor nuværende, var dens Størrelse alligevel ubetydelig i Forhold til de Varer, som skulde transporteres.

Den nuværende Handelsflaade værdiløs.

For Tiden kan vi gøre Regning paa, at vor Handelsflaade kan tilfredsstille vort Behov omtrent i Forholdet 7 pCt. Sagen er nemlig den, at de bedste Fartøjer er blevet bortført af de Hvide og under Interventionen, og de Fartøjer, som vi beholdt, er enten helt og holdent ubrugelige eller i en saadan Tilstand, at man omtrent skal reparere dem fra Ende til anden.

Man kan godt sige, at godt og vel Halvdelen af vor nuværende Handelsflaade ikke duer til Søfart i den Udstrækning, som man kræver det i Udlandet. En Del af Damperne er 25 á 30 Aar gamle, eller endnu ældre, og kan ikke anvendes til en normal og indbringende Fart paa Grund af deres uheldige Dimensioner og daarligere tekniske Indretning. Derfor er det klart, at vi saa hurtigt som muligt maa tage vore Forholdsregler til at erstatte vore gamle Fartøjer med nye og straks fremskaffe Midler til Udvidelse af vor Handels-

flaade, saaledes at den kan faa den Størrelse, som »Gosplan« har angivet.

I »Sovtorgflot« indgaar de 3 Søfartsorganisationer, og Sammenslutningen af dem i eet Foretagende vil betyde en stor økonomisk Fordel. Et af de mest aktuelle Spørgsmaal i Forbindelse med Dannelsen af det nye Selskab er Organisation af Dampskibslinier mellem Leningrad og tyske og engelske Havne og derefter med danske og svenske Havne. Selv om der endnu ikke findes tilstrækkelig Tonnage, maa man saa hurtigt som muligt forsøge at købe eller time-chartre passende Dampere til disse Linier.

Kan Rusland overhovedet skabe sig en Handelsflaade?

Bladets Kommentarer maa dog sikkert læses med den fornødne Skepsis. Selvfølgelig er det vanskeligt paa Forhaand at udtale sig med nogen Bestemthed om Virkningerne af den nye Sammenslutning. Maaske kan den bevirke en vis Simplifikation og visse Besparelser i Administrationen. Men derfor bliver jo de til Raadighed staaende Dampere lige faa og forældede. Sammenslutningen er dannet med Tanken paa Opbygningen af en konkurrencedygtig Handelsflaade i Sovjetregerings Hænder. Denne Tanke maa vistnok paa Forhaand betegnes som temmelig utopisk.

Rusland har aldrig tidligere formaaget selv at skabe en fartydgtig Handelsflaade, hvad der forelaa inden Revolutionen skyldtes jo væsentlig fremmed, ikke mindst dansk, Assistance. Nu har Landet mistet en stor Del af sin Kyststrækning, hvor dets bedste søfarende Befolkning boede. Samtidig er Størstedelen af de bedste russiske Skibe gaet tabt, de økonomiske Forhold er saadanne, at der ikke kan være Tale om i noget nævneværdigt Omfang at bestille Skibe i Udlandet. Maaske kan det tænkes, at man — nærmest som en Slags Reklame udadtil og indadtil — bestiller et Par mindre Skibe udenlands.

Kommunister er ikke fødte Redere.

Og selv om Sovjetregeringen havde en saadan Flaade fuldt færdig til Raadighed, vilde man formentlig være ude af Stand til at drive Sejladsen forretningsmæssigt. Naar de ledende Pladser i Søfartsorganisationerne besættes med Kommuniste, som først skal lære at kende Forskel paa For og Agter paa Skib, og naar Dispositionerne skal foregaa med den russiske Administrations sædvanlige Langsomhed og Omstændelighed, kan man sige sig selv, at en saadan Handelsflaade aldrig vil kunne konkurrere med forretningsmæssigt ledede Dampskibsselskaber.

UDSIGTERNE FOR SKIBSFARTEN

ER DEN DØDE TID OVERSTAAET?

I Løbet af den sidste Maanedes Tid er der indtraadt en tydelig og paa ingen Maade uvelkommen Forandring med Hensyn til Tramp-tonnagens Arbejdsfelt, og dette kan maaske i nogen Grad skyldes det lysere Præg, Tingene har faaet ved den i London opnaaede Overenskomst mellem Magterne. De blomstrende Tilstande, hvis Komme forlængst er blevet forkyndt, er stadig langt borte, og det er ikke umuligt, at den øjeblikkelige Bedring vil vise sig at være forbigaaende, udtaler det i Reglen ret pessimistiske *Fairplay* for 11. September, men Rederne bør dog være glade over, at der nu er Fragter at faa, og at Efterspørgslen efter Tonnage kommer baade fra Nordamerika, Indien og Australien, hvilket vil lette Trykket paa det europæiske Marked, for hvilket La Plata Markedet hidtil har været den eneste Trøst.

I de næste faa Maaneder vil Redernes Forhaabninger dreje sig om Kornafskibningerne. Beretningerne om Høsten i de forskellige Dele af Verden har fra Tid til anden varieret i høj Grad og er ikke forblevet uberørt af Spekulanternes Manøvrer baade i Europa og Amerika. Man kan dog nu regne med, at den canadiske Høst ikke er nær saa daarlig som først meddelt, skønt den utvivlsomt vil vise sig at være noget under Middel. La Plata Markedet er stadig livligt, og man venter, at der vil blive en stor Majshøst, medens Høsten af Hørfrø og Hvede ventes at ville blive mindre end i Fjor. Australiske Afskibere er stærkt interesserede i Tonnage, medens Indien har fundet det nødvendigt at sætte Fragterne op for at tiltrække Tonnage. Afskibere af Soyabønner fra Vladivostok og Dalny er ligeledes i Markedet og har allerede fragtet en Del Baade.

London Traktaten giver Foretagsomheden nyt Liv.

Den Følelse af Tillid blandt kontinentale Købere, som synes at være bleven vakt til Live ved London Traktaten, sætter sig Spor i Afskibninger over hele Linjen. Kornhandelen er livligere, og Efterspørgslen efter andre af de gængse Hovedprodukter er ogsaa større. Den Opgang, der ventes i den tyske og den belgiske Jern- og Staalindustri, giver sig allerede Udslag i stærkere Efterspørgsel efter Erts af alle Arter fra Middelhavet. En Mængde Dampere er gaaet gennem Suezkanalen til Indien, og dette vil antagelig have en heldig Indflydelse paa Fragterne. Den amerikanske Bomuldshøst skal være god, og der vil antagelig i Løbet af de kommende Maaneder finde store Afskibninger Sted.

Det er interessant at se, hvorledes de forskellige Verdensmarkeder udøver deres Tiltrækning og saaledes giver Anledning til en yderligere Fordeling af Tonnagen. La Plata Markedet er ikke længere Ledestjernen for enhver Skibsreder; den Aarstid er nu kommet, da Montreal gør sig stærkt gældende i hans Beregninger, og det er klart, at Vancouver paa Vestkysten af Amerika under alle Omstændigheder denne Gang ikke helt vil kunne faa det, som den vil.

De Forretninger, der allerede er afsluttet fra Montreal, er kun en Antydning af, hvad der vil komme; Kornforraadene i Elevatorerne er afsendt og erstattet af nye Forraad. Tilstrømningen for at faa afskibet før St. Lawrencefloden fryser til, er begyndt noget senere i Aar end sædvanligt, og det daglige Antal af Fragtslutninger har som Følge deraf været større.

Senere kommer Turen til Vancouver, og de store Forbedringer, der er indført i denne Havn med Hensyn til Losnings- og Ladningsmateriel vil sikkert have stor Tiltrækningskraft paa Dampere i det fjerne Østen.

Indien har manglet Tonnage i September, hvilket imidlertid kan afhjælpes ved Udsendelse af ballastede

Baade gennem Suezkanalen. Indien har imidlertid indtil nu ikke svaret til Forventningerne, og en Del af den til Raadighed værende Last vil antagelig vedblivende blive taget af Rutedamperne.

Gode Forhold i Australien.

I Australien er Forholdene langt bedre, og der er der allerede fragtet en stor Mængde Dampere til stigende Rater. Mange Baade er paa Vej til Australien, men Antallet er dog stadig ikke tilstrækkeligt til at tilfredsstille Afskibernes Behov, og Forholdene dér kan ventes at ville forblive gode i December, Januar og Februar.

Spørgsmaalet om Fragtmængden paa disse vidt spredte Markeder er nøje knyttet til Spørgsmaalet om Fragtraterne, og det ser virkelig ud til, at de næste Maaneder vil bringe en almindelig Bedring i Tramp-Baadenes Kaar.

Om der vil blive Ladninger nok til at absorbere den ledige Tonnage, er et aabent Spørgsmaal. Man maa huske, at Verdenstonnagen næsten aldrig er lige- ligt fordelt. Lige- ligt Fordeling er den ideelle Tilstand, som kun indtræder med lange Mellemrum. Paa saadanne Tider nærmer Fragtraterne sig mest det tiltalende Stade, ved hvilket Rederen kan planlægge sin Fart med rimelig Sikkerhed for, at den kan gennemføres med en nogenlunde Fortjeneste. Dampere har nu til Dags Tendens til at flokkes til det Marked, hvor Efterspørgslen i Øjeblikket er størst, hvorved Fragtraterne hurtigt falder i det paagældende Marked, medens der i andre Dele af Verden kan være Mangel paa Tonnage.

Ruhrkullenes Genoptræden ændrer Situationen paa det europæiske Marked.

Den store Nedgang i Englands Kuleksport har givet Anledning til en langt mere udstrakt Fart af ballastede Baade. Skibe, der f. Eks. afslutter deres Rejse i Middelhavet, vender almindeligvis ikke tilbage til England efter en Kullast ud, men gaar direkte Øst eller Vest paa for at faa Fragt. Der er allerede et mere end tilstrækkeligt Antal Baade i britiske Farvande til at besørge de til Raadighed værende Ladninger; mange indtager derfor Bunkers til hele Rejsen rundt og afgaar i Ballast endog fra Wales. Dette vil muligvis tidligere eller senere paavirke de udgaaende Fragter, og det er ikke usandsynligt, at der vil komme bedre Fragter senere. Markedet for tyske Kul er i Færd med at blive større, og der kan faas Fragter fra Rotterdam til mange Middelhavshavne saavel som til La Plata. Medens dette maaske er til Skade for den britiske Industri, er det til Fordel for Skibsfarten i det Hele. Statistiken viser, at Holland i de første 7 Maaneder i Aar har indført 2½ Mill. Tons Kul fra Tyskland og 1½ Mill. Tons fra England. I samme Periode i Fjor indførte Holland nøjagtig 2½ Mill. Tons mere fra England end fra Tyskland, og i 1922 var Forskellen omtrent den samme. Udførslen af engelske Kul til Frankrig er ligeledes gaaet stærkt tilbage som Følge af Leveringen af tyske Kul og Koks efter Erstatningsplanen.

Bliver den russiske Korneksport til noget?

Den paatænkte Hjælp til Sovjet-Regeringen vil, hvis den nogensinde bliver til noget, næppe faa nogen Virkning af Betydning paa Korneksporten fra Rusland i denne Sæson. Det meddeles, at Rusland trods alt vil have et betydeligt Overskud af Korn til Eksport, og hvis dette er Tilfældet, vil det sikkert udføre Kornet, hvad enten det faar Laanet eller ikke. Det maa indrømmes, at Ruslands Forretninger med Udlandet i det Hele, baade hvad angaar Udførsel og Ind-

førsel, er blevet ført paa en absolut forretningsmæssig Maade, og Rederne har ikke haft større Grund til Utilfredshed, hverken med Hensyn til Befragtningsbetingelserne eller Lastningen og Losningen af deres Skibe. Hvad Sortehavet angaar, har der været forholdsvist faa Ordre i Sæsonens Løb, og der synes absolut ikke at skulle blive Travlhed med at faa det nævnte »Overskud« afskibet, før der bliver lukket for Skibsfarten.

Lysere Udsigter for Tramp-Redere.

Alt taget i Betragtning synes Ejere af Tramp-Tonnage at kunne se frem til noget mere end en mulig let Bedring i Fragraterne. En saadan Opgang i Rederivirkningsomheden er imidlertid ikke mere end, hvad der er almindeligt og normalt paa denne Aarstid, skønt de gode Virkninger er mere fremtrædende som Følge af den døde Periode, der er gaaet forud. Skibsredernes Stilling er meget vanskelig, og det kræver en omhyggelig Bedømmelse at undgaa at komme ind paa de Markeder, som allerede er truede af at blive overfyldte af Tonnage.

RET PESSIMISTISKE TYSKE UDTALELSER

Allerede inden London-Traktaten blev afsluttet, ja, inden man havde begyndt Forhandlingerne, erklærede Kredse, som man maatte tage alvorligt, udtaler en tysk Korrespondent til *G. H. & S. T.*, navnlig engelske Finans- og Søfartskredse, at man stod overfor et voldsomt Opsving i de internationale Handelsforbindelser, hvilket ogsaa betød en ny Blomstringsperiode for Skibsfarten. Nu er London-Traktaten undertegnet, og det ser virkelig ud til, at de mørke Skyer, som i den seneste Tid har formørket den økonomiske Himmel, endelig begynder at spredes. Hjemfragterne, som i de sidste Maaneder havde været trøstesløse, er blevet fastere, hvilket vel i første Række skyldes de tyske Kornkøb i Nord- og Sydamerika. Hvad Udfragterne angaar, kan Bedringen ikke vise sig saa hurtigt, da den tyske Industri, og dermed ogsaa Eksporten, staar overfor et trælsomt og langsommeligt Genopbygningsarbejde.

Tysk Skibsfart allerede haardt spændt for.

Rederne, og da navnlig de tyske Redere, har alt-saa ingen Grund til at se altfor forhaabningsfuldt paa Tingene, saa meget mindre, som det endnu ikke er bestemt, i hvilket Omfang den tyske Skibsfart skal bidrage til den Hypotek paa ialt 5 Milliarder Mark i Obligationer, som er lagt paa den tyske Industri. Ved Fredstraktaten paalagdes der Skibsfarten Byrder, der maaske var større end noget andet Erhvervs, idet der blev udleveret 4.7 Mill. brutto Registertons, hvortil yderligere kommer 400,000 Tons, der gik tabt under

Krigen, og af disse Tab har Staten kun kunnet erstatte en ringe Del. Det gælder altsaa om at fordele de Byrder, der skal lægges paa Skibsfarten, saaledes at den unge tyske Handelsflaade kan bære dem.

Amerikansk Frygt for tysk Konkurrence.

Iøvrigt udtales der — allerede inden Laanet til Tyskland er klart — fra udenlandsk Side Frygt for, at den »opblomstrende« tyske Handelsflaade ved Laanet skal kunne opnaa at faa tilstrækkelig og lønnende Beskæftigelse. Nationalforeningen for den amerikanske Handelsflaade har udtalt, at det tyske Laan var egnet til at støtte den tyske Handelsflaade paa den amerikanske Bekostning. En stor Del af den amerikanske Handelsflaade ligger stille, hedder det, og da der sandsynligvis ikke træffes nogen Bestemmelser angaaende Spørgsmaalet om Fragttransporter paa de amerikanske Skibe ved Forberedelserne til udenlandske, deriblandt ogsaa det tyske Laan, ved Amerikas Hjælp, skulde den tyske Skibsfart i høj Grad kunne bidrage til at betale Tysklands Gæld og give Tyskland Mulighed for at genoprette sin Handel med amerikanske Penge og beskæftige sin voksende Handelsflaade.

Grunden til denne Frygt mener Foreningen at finde i de Resultater, som den tyske Handelsflaade i Farten paa Amerika har tilkæmpet sig ved Bygning af moderne Skibe. Tilhængerne af den Tanke, at mindst 51 pCt. af den amerikanske Oceantrafik skal finde Sted paa amerikansk Køl, lader intet Tilfælde passere, der er egnet til at gøre Propaganda for en Modernisering af den under andre Forudsætninger byggede amerikanske Handelsflaade, saa at den i tilstrækkeligt Omfang kan deltage i det forventede Opsving i Verdenshandelen.

Saaledes rejser der sig ogsaa her Vanskeligheder for den for sin Eksistens kæmpende tyske Handelsflaade, og disse Vanskeligheder maa ikke undervurderes. Den tyske Skibsfart har desuden mange andre Vanskeligheder at kæmpe med, bl. a. er Priserne paa Materialer til Skibsbygning i Tyskland meget høje.

Selv om der imidlertid kommer til at gaa lang Tid, før den tyske Skibsfart faar overvundet alle disse Hindringer, kan man dog uden alt for stor Optimisme være berettiget til at haabe, at det almindelige Opsving i Verdensøkonomien, som London-Traktaten tilsigter, ogsaa vil komme Tysklands Skibsfart til Gode. En lille Begyndelse synes jo trods de mange Vanskeligheder at være sket.

OFFICIEL ISMELDING FRA ISLAND

Meteorologisk Institut har den 28. September modtaget følgende Ismelding fra Reykjavik:
Store Isbjerge udfør Ønundarfjord.

S T O R T O G S M A A T

I. ent Sundhedspas fra Mostaganems Distrikt.

Udenrigsministeriet meddeler i Henhold til derom fra det danske Gesandtskab i Paris modtagen Indberetning, at da der den 13. f. M. ikke var konstateret noget nyt Pesttilfælde i Mostaganems Distrikt, udstedes der til Skibe, der forlader denne Havn, rent Sundhedspas.

De sanitære Myndigheder vedbliver dog med Rotteudryddelsen og Anvendelsen af profylaktiske Forholdsregler.

Reddet Skibsbesætning.

Kaptajn *Jørgensen*, Østasiatisk Kompagnis Damper »Lituania«, telegraferer, at han Mandag, paa 45° 12' n. Br., 50° 50' v. Lgd., har optaget hele Besætningen fra Tankskibet »Ivor« af London, ialt 27 Mand. Tankskibet, som var i Brand, ventedes hvert Øjeblik at ville eksplodere.

Passeret Vrag.

Ministeriet for Industri, Handel og Søfart meddeler: Dansk Damper »Grønsund« rapporterer Kl. 1,10 Eftm. den 21. ds. over Københavns Radio, at Skibet samme Dag Kl. 12,30 Eftm. paa 56° 50' N. Brd. 10° 58' Ø. Lgd. har passeret et sunket Sejlskib. 2 Mastetoppe rager op fra Vraget.

En Rekordrejse.

Barken »Oakland« af Gøteborg, Kaptajn *H. Jeppson*, har nylig præsteret en Sejlads fra London til Båtskärs Näs i Haparanda Distrikt, som vistnok maa betegnes som en Rekord. Barken har, trods det stormfulde Vejr i den sidste Tid, gjort den nævnte Rejse paa 6 Døgn med en Middelhastighed af 9 Knob, og Skibet gjorde ofte 14 Knob Vagt efter Vagt.

Taksten for Radiotelegrammer.

Generaldirektoratet for Telegrafværenet meddeler, at Taksterne for Radiotelegrammer, der fra og med den 1. Oktober 1924 sendes til eller fra danske Skibe, vil blive afregnet efter en Kurs af 1 Frc. Guld = 1,35 Kr.

Fransk Redningsmedaille.

Maskinmester *Grundtvig-Jensen* paa Damperen »Bodil« har iflg. *Sub. Amtstid.* faaet tildelt den franske Republiks Redningsmedaille. I Sommer i Rouen reddede han en ung Dame, der var sprunget i Havnen og gjorde meget stærk Modstand overfor sin Redningsmand. Han har tidligere reddet to andre Mennesker fra Drukning.

Kondemneret.

Barken »Susanne«, Kaptajn Aaberg, som forleden kom ind til Savanna med Tab af Rigning, er nu blevet kondemneret, og Besætningen vil blive hjemsendt.

Søgt Nødhavn.

Skonnerten »Ebba« af Esbjerg søgte efter den sidste Efteraarstorm Thyborøn Havn; den havde faaet Sejlene slaet i Stykker under Stormen.

POSITIONSLISTE PR. 29. SEPTEMBER 1924

MEDDELT AF »DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Nielsen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Aalborg*, Egeholm, ank. Randers 26.9.
 s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i København-Aalborg Ruten.
 s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i København-Aarhus Ruten.
 m.s. *Afrika*, Svarrer, ank. Antwerpen 27.9.
 s.s. *Aggersund*, Petersen, afg. W. Hartlepool 24.9.
 s.s. *Agnete Mærsk*, Rasmussen, afg. Menstad 13.9.
 s.s. *Aladdin*, Nielsen, pass. Holtenau 29.9. paa Rejse til Velsen.
 s.s. *Alexandra*, Holst, afg. Alexandria 28.9. til Piræus.
 s.s. *Alf*, Thorkildsen, ank. W. Hartlepool 26.9.
 s.s. *Alfa* ank. Dunston 29.9.
 s.s. *Alfred Hage*, Bjørn Andersen, ank. Bandholm 24.9.
 s.s. *Algarve*, Sundvig, ank. København 22.9.
 s.s. *Alessund*, Nielsen, ank. Rochefort 22.9.
 s.s. *Amalienborg*, Hansen, afg. Puerto Luz 23.9.
 s.s. *Angelica Mærsk*, Rask, afg. London 16.9.
 s.s. *Anine*, Risøe, ank. Raumo 28.9.
 m.s. *Annam*, Rasmussen, afg. Valencia 27.9. til Le Havre.
 s.s. *Anneberg*, Korff, ank. København 22.9.
 s.s. *Arabien*, Harder, ank. Wallaroo 26.9.
 s.s. *Argentina*, Wenck, afg. Buenos Aires 26.9. til Skand. via Brasilien & Madeira.
 m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Esbjerg 25.9. til Barry.
 s.s. *Arkansas*, Snedker, ank. Galveston 23.9.
 s.s. *Arnold Mærsk*, Nislen, afg. Jacobsnæs 17.9.
 m.s. *Asia*, Dahl, afg. Yokohama 26.9. til Vancouver.
 s.s. *Astrid*, Bjark, ank. Uleåborg 22.9.
 s.s. *Atlantehavet* afg. Buenos Aires 13.9. til Montreal via St. Thomas.
 s.s. *Atlantic*, Lund, pass. Dover 28.9. paa Rejse til Aarhus.
 m.s. *Australien*, Møller, afg. Tsingtau 26.9. til Hongkong.
 m.s. *Avance*, Andrup, afg. London 28.9. til København.
 m.s. *Avant*, Sørensen, ank. Halifax 28.9.
 s.s. *Åxel*, Maglebye, ank. Raumo 20.9.

B

s.s. *Baldur*, Fjeldborg, i København-Bogense-Vejle Ruten.
 s.s. *Beira*, Kjær, ank. Windau 22.9.
 s.s. *Belgien*, Hansen, afg. Yxpila 24.9.
 s.s. *Bellona*, afg. København 29.9. til Leith via Odense-Aarhus.
 s.s. *Benedikt*, Madsen, i København-Haderslev-Aabenraa-Sønderborg Ruten.
 m.s. *Bergenhus*, Andresen, afg. København 29.9. til Stettin.
 s.s. *Berlin*, Vinding, ank. Terneuzen 29.9.
 s.s. *Bertha*, Hans Lassen, afg. Frederikshavn 23.9. til Sables d'Olonne.
 s.s. *Betty Mærsk*, Thim, afg. Philadelphia 23.9.
 s.s. *Birgit*, Clausen, afg. Casablanca 27.9. til Salomi.
 s.s. *Birte*, Christensen, ank. København 28.9.
 s.s. *Bjarke*, Poulsen, pass. Dungeness 26.9. paa Rejse til La Rochelle.
 s.s. *Bodil* ank. Ramvik 27.9.
 s.s. *Bogø*, Rasmussen, ank. Perna 21.9.
 s.s. *Bolivia*, Beldring, afg. Shimonoseki 24.9. til Kobe.
 s.s. *Bornholm*, Hansen, afg. Murray Bay 25.9.
 s.s. *Bothal*, Hansen, afg. Aarhus 26.9. til Burntisland.
 s.s. *Botnia*, Lydersen, afg. Reykjavik 26.9. til København via Leith.
 s.s. *Botnehavet*, Vaaben-Hansen, afg. Nykøbing F. 27.9. til Torneådistr. i Finland.
 s.s. *Brattingsborg*, Christensen, ank. Nykøbing F. 26.9.

s.s. *Bretagne*, Hartmann, ank. Yetzen 26.9.
 s.s. *Bretland*, Larsen, afg. Blyth 27.9. til København.
 s.s. *Britta* afg. Kotka 30.9. til Hull.
 s.s. *Brynhild*, Husu, afg. Kemi 30.9. til Boulogne s/m.
 s.s. *Bryssel*, Jensen, afg. Horsens 28.9. til Methil.
 s.s. *Børglum*, Møllerup, ank. Kristiania 25.9.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Roholm, i København-Aalborg Ruten.
 m.s. *California*, Pedersen, ank. Bahia Blanca 24.9.
 s.s. *Carmen* pass. Gibraltar 28.9. paa Rejse til Palma.
 s.s. *Charkow*, Petersen, afg. Ryovalinen 19.9. til Paimbouef.
 m.s. *Chastine Mærsk*, Lundgren, afg. Trinidad 9.9.
 m.s. *Chile*, Hansen, pass. Dungeness 13.9. paa Rejse til St. Thomas.
 s.s. *Chr. I. Kampmann* ank. Aberdeen 12.9.
 s.s. *Christiansborg*, Lund, afg. New York 24.9.
 s.s. *Cimbria*, Svan, i København-Randers Ruten.
 s.s. *Cito*, B. Jensen, ank. London 29.9. fra Halmstad.
 s.s. *Clara*, Jacobsen, pass. Brunsbüttel 28.9. p. R. t. Granville.
 s.s. *Copenhagen*, Schröder, pass. Skagen 29.9. p. R. t. Göteborg.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Poulsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Dagmar* (J. Lauritzen) ank. Sevilla 29.9.
 s.s. *Danebrog*, Andresen, ank. København 22.9.
 s.s. *Danefelt*, Simonsen, ank. Kemi 23.9.
 s.s. *Danefærd*, Grøndal, pass. Dunnethead 4.9. p. R. t. Grønland.
 s.s. *Daneholm*, Petersen, ank. Sharpness 29.9.
 m.s. *Danekonge*, Petersen, afg. Antwerpen 25.9. til Leghom.
 s.s. *Danelag*, Stage, pass. Methil 29.7. til Grønland.
 s.s. *Danemark*, Hausgaard, pass. Dunnethead 26.9. p. R. t. Manchester.
 s.s. *Danery*, Voss, pass. Burntisland 18.9. p. R. t. Grønland.
 s.s. *Danevirke*, Jørgensen, ank. Aalborg 15.9.
 s.s. *Dania*, Bencke, afg. Baltimore 19.9. til København.
 s.s. *Dansborg*, Matthiasen, afg. New Orleans 11.9.
 s.s. *Delaware*, Heiede, afg. Port Talbot 13.9. til Montreal.
 s.s. *Diana*, Tramp, ank. Newcastle 28.9.
 s.s. *Dorrit* ank. Watchet 26.9.
 s.s. *Douro*, Jørgensen, afg. Libau 24.9. til London.
 m.s. *Drogden*, Hansen, afg. Londonderry 27.9.
 s.s. *Dronning Maud*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Dublin*, Krogh, ank. St. John N. B. 27.9.

E

s.s. *E. M. Dalgas* ank. Aarhus 28.9.
 s.s. *Ebba* ank. Goole 18.9.
 s.s. *Ebro*, Rosenhøj, afg. København 26.9. til London.
 s.s. *Egholm*, Christensen, afg. Antwerpen 23.9. til Middelhavet.
 s.s. *Eleonora Mærsk*, Mortensen, ank. Kastrop 27.9.
 s.s. *Elie*, Duhn, ank. Kotka 27.9.
 s.s. *Elisabeth*, H. M. Petersen, afg. Ursviken 22.9. til Ghent, pass. Skagen 27.9. paa Rejse til Ghent.
 s.s. *Ella*, Falk, ank. København 26.9. for Oplægning.
 s.s. *Ellen*, P. Fischer, ank. Calais 27.9. fra Brahestad.
 s.s. *Ellensborg*, Andersen, afg. København 25.9.
 s.s. *Elsborg*, Palm, ank. Swansea 15.9.
 s.s. *Emilie Mærsk*, Andersen, afg. Nordenham 12.9.
 s.s. *Emma Mærsk*, Mærsk-Møller, ank. Hongkong 18.9.
 s.s. *England*, Stengade-Petersen, afg. København 23.9.
 s.s. *Erik*, Christensen, ank. Yxpila 25.9.
 s.s. *Erle*, Arentz, afg. Colombo 17.9. til Hamburg via Suez Kanal.
 s.s. *Erik Boye* ank. København 22.9.
 s.s. *Esberrn Snare*, Dreyer, i Hamborg-Aalborg Ruten.
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Hamborg-Aalborg Ruten.
 s.s. *Ester* ank. Kotka 29.9.
 s.s. *Esther Maria*, Bang, pass. Brunsbüttel 28.9. p. R. t. Dunckerque.
 s.s. *Estland*, Sørensen, afg. Genova 29.6.
 s.s. *Estonia*, Christensen, ank. Danzig 22.9.
 s.s. *Expres*, Hansen, i København-Samsø-Odense Ruten.

F

s.s. *Falken*, Pedersen, i Ruten København-syddynske m. fl. Pladser.
 m.s. *Falstria*, Sørensen, pass. Perim 28.9. p. R. t. Colombo.
 s.s. *Fanø*, Michelsen, afg. København 26.9. til Leningrad.
 s.s. *Ficaria*, Sandberg, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Fiona*, Willarsen, i København-Nakskov- København- Mariagerfjord Ruterne.
 m.s. *Fionia*, Skjoldam, ank. Bangkok 15.9.
 s.s. *Flora*, Andresen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.

SKIBS- PROVIANTERINGS- HANDLERE

København:

J. Andersen & Co., Toldbodvej 7.
 Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24.

Esbjerg:

H. P. Nielsen, Strandbygade 18.
 Th. Thygesen Kirkegade 7.

Frederikshavn:

P. Saxbergs Eftf., N. Mogensen.

Helsingør:

K. F. Marstrands Eftf.

Randers:

A. L. Nielsen, ogsaa aut. Forhyringskontor.

KJØBENHAVNS HANDELSBANK

ETABLERET 1873
Aktiekapital (fuldt indbetalt) Kr. 50.000.000
Reservefond Kr. 29.559.110

HOVEDKONTOR: HOLMENS KANAL 2
Afdelinger: Amagertorv 29 · Frederiksberggade 1 · Gl.
Kongevej 98 · Store Kongensgade 58 · Sølvgade 84

Filialer i: Aabenraa
Aarhus · Esbjerg · Graasten · Haderslev · Horsens
Kalundborg · Odense · Randers · Rønne
Sønderborg · Toflund · Tønder
Viborg.

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

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

N. C. BACH

EDSV. SKIBSMÆGLER
NØRRE-SUNDBY

Telefon 1047 · 2161

Telegram-Adr.: BACH

DEN DANSKE LANDMANDSBANK

GRUNDLAGT 1871

Gammel Torv
16

JULIUS MARSING

Telf.: Central
12,516

Frihavnslager af bedste SUPERIOR MANILLATOV
højeste Styrke **MARSING KVALITET** største Holdbarhed
Levering i alle inden- og udenlandske Havne. Kassér ikke gammelt
Mannillatov, højeste Dagspris betales. Afhentning direkte ved Skib.

A/s RANDERS REBSLÆAERI

Hamp- og Staaltraadstougværk · Fabrik
RANDERS



Tougværk af Hamp, Manila, og Cocos i alle
Dimensioner · Transmissionstouge · Jern- & Staal-
touge til Skibsbrug og Elevatorer
Oplag i København:

ANTON JENSEN · STRANDGADE 44

NIC. PEDERSEN

HARALD CHRISTENSENS EFTERF.
SKIBSMÆGLER

FREDERIKSHAVN

Telegr.-Adr.: »Harkristensens · Statstelefon 14 · Jydsk Telefon 10

M. KJÆR · AALBORG

VESTERÅGADE · VED PONTONBRØEN

Alle Maskin- og Skibsreparationer
udføres hurtigt

TELEGRAM-ADRESSE: »MASKINKJÆR« · TELEFON NR. 2371

„Alpha“ Motoren

Leveres
saavel i 4 Takt
som i 2 Takt

A/s Frederikshavns Jernstøberi & Maskinfabrik
F R E D E R I K S H A V N

ESBJERG JERNSTØBERI & MASKINFABRIK

JENSEN & OLSEN
Telegr. »Thors ESBJERG Telef. Nr. 31

udfører Skibsreparationer af enhver Art

ESBJERG MASKINFABRIK

JERN- & METALSTØBERI
CHRISTOFFERSEN & LARSEN

Specialitet:

ELEKTRISK SVEISNING · SKIBS-, MASKIN- OG KEDELARBEJDE
HURTIG STØBNING AF METAL OG JERN
KOBBERARBEJDE UDFØRES

J. LAURITZEN'S MÆGLERFORRETNING Esbjerg

BEFRAGTNING · KLARERING · SPEDITION
TELEGRAM-ADRESSE: »LAURITZEN« · TELEFON Nr. 3 & 822

F. V. T. NIELSEN

SKIBSBYGNINGSINGENIØR
(fhv. Overkonstruktør ved Orlogsværftet)

Udarbejdelse af Projekter og Tegninger til forskellige
Arter af Skibe og Fartøjer. Raadgivende ved Værftanlæg.
Tilsyn med Nybygninger.

Store Regnegade 5111, København K · Telf.: Byen 1386x

A/s SVENDBORG SKIBSVÆRFT & MASKINBYGGERI

NYBYGNINGER & REPARATIONER · 2 FLYDEDOKKER
NUMER 1: FOR SKIBE INDTIL 600 TONS LADEEVNE
NUMER 2: FOR SKIBE INDTIL 4000 TONS LADEEVNE

TELEFONER: 76-269

TELEGRAM-ADRESSE: FLYDEDOKKEN

STATSTELEFON 21

s.s. *Florida*, Holm, afg. Madeira 27.9. til København.
 s.s. *Flynderborg*, Lund, ank. Cardiff 20.9.
 s.s. *Fredensborg*, Nielsen, afg. New Orleans 27.9.
 s.s. *Fredensbro*, Olsen, ank. Hangø 12.9.
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, afg. New York 27.9.
 s.s. *Frederiksborg*, Larsen, ank. Cartagena 26.9.
 s.s. *Frejr*, Jensen, opl. i Esbjerg siden 1.7.
 s.s. *Frieda*, Westergaard, ank. Nyborg 28.9.
 s.s. *Frigga*, Andersen, i Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Frode*, Ankersen, ank. København 28.9.
 s.s. *Fylla*, P. Callesen, afg. Pernau 28.9. til Hungerburg.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, ank. Dunkirk 26.9.
 s.s. *Gautatyr*, Nielsen, ank. København 18.9.
 s.s. *Gerda* ank. Yxpila 27.9.
 s.s. *Geysir*, Olsen, pass. Holtenau 29.9. p. R. t. England.
 s.s. *Gorm*, Christensen, afg. Sandbogen 19.9. til Nuévitás.
 s.s. *Grønland*, Kruse, afg. Leningrad 24.9.
 s.s. *Grønsund*, Nielsen, ank. Frederikshavn 28.9.
 s.s. *Guðrun Mærsk*, Nielsen, ank. Delagora Bay 24.9.
 s.s. *Gunver* ank. Kubikenborg 28.9.

H

s.s. *H. Pontoppidan* ank. Ijø 26.9.
 s.s. *Hadsund*, Hansen, ank. Hull 26.9.
 s.s. *Halðan*, Ørbech, afg. Bordeaux 28.9. til La Palice.
 s.s. *Halland*, Christiansen, afg. Königsberg 30.9.
 s.s. *Hammershus*, Hveissel, ank. Bilbao 13.9.
 s.s. *Hans Broge*, S. M. Christensen, ank. Tangier 28.9. fra Sundsvall.
 s.s. *Hans Mærsk*, Slavensky, ank. Guantanamo 21.9.
 s.s. *Hans Tausen*, Th. Hansen, ank. Riga 23.9.
 s.s. *Harald*, Pedersen, ank. Bristolkanalen 27.9.
 s.s. *Harriet* ank. Raumo 27.9.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, ank. København 26.9.
 s.s. *Hekla*, Bosch Kronika, pass. København 28.9. p. R. t. England.
 s.s. *Helene* ank. Kemi 29.9.
 s.s. *Helga* ank. Mogador 26.9.
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, ank. Christiania 28.9.
 s.s. *Hengest*, Folkenberg, afg. København 30.9. til Libau.
 s.s. *Henry Tegner*, A. H. Nielsen, ank. Torneå 27.9. fra Svendborg.
 s.s. *Hermod*, Clausen, afg. Cardiff 24.9.
 s.s. *Hertha Mærsk*, Møller, ank. Cardiff 24.9.
 s.s. *Hindsholm*, Møller, ank. Garston 27.9.
 s.s. *Hjelm*, Falk, opl. i København siden 19.7.
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. København 29.9. til Vestengland.
 s.s. *Holland*, Jørgensen, pass. Skagen 27.9.
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, ank. Hull 27.9.
 s.s. *Hugo*, Thorkelin, afg. Bjørkø 29.9. til Sunderland.
 s.s. *Hulda Mærsk*, Schou, afg. Riga 20.9.

I

s.s. *I. D. S. Adolph* ank. Antwerpen 23.9.
 m.s. *Indien*, Jacobsen, ank. Batu Pahat.
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. London 24.9.
 s.s. *Inge Mærsk*, Hansen, afg. Hull 19.9.
 s.s. *Inger* ank. Hernøsand 29.9.
 s.s. *Irene Maria*, Clausen, ank. Archangel 26.9.
 s.s. *Island*, Frandsen, afg. Thorshavn 29.9. til Island.
 s.s. *Ivar*, Nielsen, afg. Savannah 24.9. til Aarhus & København.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Schønning, ank. London 23.9.
 s.s. *J. C. la Cour*, Rindby, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jakob Mærsk*, Hansen, afg. Gefle 4.9.
 s.s. *Jan*, Kurtzhals, ank. Terneuzen 19.9.
 m.s. *Java*, Knudsen, afg. Hongkong 25.9. til Shanghai.
 s.s. *Jelling*, Andersen, ank. Nuévitás 26.9.
 s.s. *Jenny* afg. Mavik 13.9. til Melilla.
 s.s. *Jessie Mærsk*, Høgstedt, ank. Grangemouth 22.9.
 s.s. *Johanne* ank. Liverpool 26.9.
 s.s. *Jolantha*, Strufve, i Stettin-København-Christiania Ruten.
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, pass. Holtenau 28.9.
 s.s. *Josey*, Nielsen, afg. Port Arthur (Texas) 19.9. til New York.
 s.s. *Jungshoved*, Horn, ank. Santos 2.9.
 m.s. *Jutlandia*, Holls, afg. Antwerpen 27.9. til Colombo via Suez Kanal.
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, ank. Leith 23.9.

K

s.s. *Kai*, Friis, afg. Wiborg 24.9. til Ghent.
 s.s. *Karen*, N. Th. Brinck, ank. Rouen 22.9. fra Trångsund.
 s.s. *Karla* afg. Denia 14.9. til London.
 s.s. *Kasan*, Sørensen, afg. Esbjerg 29.9. til Parkeston.
 s.s. *Katholm*, Petersen, ank. Liverpool 23.9.
 s.s. *Kejserinde Dagmar*, H. C. Uldall, ank. Leningrad 29.9. fra København.
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, afg. Aberdeen 17.9. til Humbermouth.
 s.s. *Kina*, Nielsen, afg. Dakar 24.9. til Norfolk.
 s.s. *Kirsten Mærsk*, Bærentzen, afg. Baltimore 23.9.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, i København-Aarhus Ruten.
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, ank. Hull 24.9.

s.s. *Knud*, Clemmensen, ank. Calais 26.9.
 s.s. *Koldinghus*, Madsen, i København-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Possønt, i København-Christiania Ruten.
 s.s. *Kronborg*, Hillebranth Lund, ank. Huelva 25.9.
 s.s. *Kronprins Frederik*, Hejlsøe, pass. Holtenau 29.9. p. R. t. Antwerpen.
 s.s. *Kurland*, Berndsen, ank. Cardiff 28.9.
 m.s. *København*, Mortensen, ank. Durban 22.9.

L

s.s. *Lars Kruse* ank. Brahestad 20.9.
 s.s. *Laura Mærsk*, Løber, afg. Riga 24.9.
 m.s. *Leise Mærsk*, Houmann, afg. San Francisco 26.9.
 s.s. *Lexa Mærsk*, Bærentzen, afg. Kiel 19.9.
 s.s. *Lifland*, Haure-Petersen, ank. Archangel 26.9.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, ank. Danzig 24.9.
 s.s. *Lily*, J. H. Poulsen, ank. Methil 27.9. fra London.
 s.s. *Linnfjorden*, Larsen, i Dok i Helsingør siden 16.9.
 s.s. *Lithuania*, Jørgensen, ank. New York 25.9.
 s.s. *London*, Caspersen, ank. Wiborg 24.9.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Newport 16.9. til Bahia Blanca.
 m.s. *Lynetten*, Jensen, afg. Sund 28.9.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i København-Frederikshavn-Christiania Ruten.
 s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. Antwerpen 28.9. til København.
 s.s. *Maine*, Brocks, afg. København 23.9. til Boston-Philadelphia & Baltimore.
 s.s. *Maj*, V. Holm Nielsen, afg. Sundsvall 20.9. til Tunis, pass. Hanstholm 26.9. p. R. t. Tunis.
 s.s. *Maja*, Christensen, opl. i København siden 21.7.
 m.s. *Malaya*, Kruse, ank. København 20.9.
 s.s. *Margrethe*, H. Mathiasen, ank. Mogador 29.9. f. Pomaron.
 s.s. *Marie* ank. Holmsund 28.9.
 s.s. *Marie Mærsk*, Kristensen, afg. Trinidad 4.9.
 s.s. *Margit*, Jensen, pass. Holtenau 29.9. p. R. t. Fecamp.
 s.s. *Martin Carl*, Olsen, ank. Kemi 26.9.
 s.s. *Martin Goldschmidt*, H. P. Lauritzen, ank. Yxpila 23.9. fra København.
 s.s. *Mary*, Stabell, ank. Methil 29.9.
 s.s. *Maryland*, Pape, afg. Norfolk 16.9. til Bremen-Aarhus & Korsør.
 m.s. *Mexico*, Wolf Jørgensen, pass. Dover 22.9. p. R. t. Houston.
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, afg. Odense 26.9. til Leningrad.
 s.s. *Minsk*, Egense, ank. Genoa 26.9.
 s.s. *Mjølner*, Hansen, pass. Gibraltar 26.9. p. R. t. Island.
 s.s. *Moskov*, Jørgensen, ank. Danzig 27.9.
 s.s. *Møen*, Olsen, i København-Stege & København-Nykøbing F. Ruterne.

N

s.s. *N. F. Høfding* ank. Kalix 23.9.
 s.s. *Nancy* ank. Sevilla 28.9.
 s.s. *Natal*, Røder, ank. Aalborg 28.9.
 s.s. *Nautik* ank. Nice 27.9.
 s.s. *Neptun* afg. Valencia 29.9. til Manchester.
 s.s. *Nerma* ank. Sønderborg 26.9.
 s.s. *Nevada*, Fischer, ank. Galveston 25.9.
 s.s. *Nidaros*, Thomsen, i Esbjerg-Grimby Ruten.
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, ank. København 28.9.
 s.s. *Niobe* ank. Blyth 29.9.
 s.s. *Nordland*, Clausen, ank. Ekenäs 14.9.
 s.s. *Nordsøen* ank. Liverpool 29.9.
 s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, afg. Cardiff 26.9.

O

s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-København-Göteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, Danholt, ank. Königsberg 24.9.
 s.s. *Oluf Bager*, Tvergaard, i Frederikshavn-Göteborg Ruten.
 s.s. *Oluf Mærsk*, Hansen, ank. Manzanillo 24.9.
 m.s. *Oregon*, Mühlendorff, ank. Bahia Blanca 18.9.
 s.s. *Orion*, Berndsen, pass. København 30.9. p. R. t. Abo.
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, afg. Christiania 20.9.

P

s.s. *P. Madsen* ank. Rouen 26.9.
 s.s. *P. N. Damm*, afg. Calais 28.9.
 s.s. *Pacific*, Matthiessen, afg. Port Said 26.9. til Aarhus.
 s.s. *Palnatoke*, Schou, afg. København 26.9.
 m.s. *Panama*, Hjernum, pass. Perim 23.9. p. R. t. Penang.
 s.s. *Parana*, Heisterberg, ank. Sydney 14.9.
 s.s. *Paris*, Ovesen, afg. Havana 27.9. til Belize.
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, afg. Galveston 28.9.
 m.s. *Peru*, Larsen, ank. Hamburg 26.9.
 s.s. *Peter Mærsk*, Knudsen, ank. Kastrup 25.9.
 s.s. *Polaris*, Holm, ank. Uleåborg 18.9.
 s.s. *Primula*, Jacobsen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
 s.s. *Prins Knud*, Kock, ank. Grimby.

R

s.s. *Randi* ank. Kenitra 26.9.
 s.s. *Rask*, Theilland, afg. Boston 27.9. til Odense.
 s.s. *Rhodesia*, Madsen, pass. Las Palmas 21.9. p. R. t. Syd-afrika.

L. WESTERGAARD

A. LARSEN

L. WESTERGAARD & CO.

EN GROS HANDEL I KOLONIALVARER · SKIBS- & MASKIN-FORSYNING
 MANILA-KABELTOV · BOMULD-DUCK
 TELEF.: CALVERT 3768

35, SOUTH GAY STREET

BALTIMORE, MD.

JOHN S. SAREUSSEN · FINN SILCHENSTEDT

INDEHAVERE AF:

NEW ORLEANS SHIPCHANDLERY CO. INC.

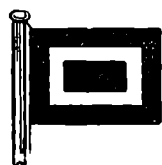
TELEGRAM-ADRESSE: »NOSCO«

NEW ORLEANS

JONATHAN MAY & SØNNER

Etableret 1876 · Telegram-Adresse »May« Philadelphia, Penna. Delaware Ave · Lombard & Swansea Sts.

DAMPSKIBS-FORSYNINGER · EN GROS HANDEL I KOLONIAL, KØD OG
 FØDEMIDLER · DÆK, MASKIN OG RESTAURATØR-
 UDRUSTNING



PRIVAT SIGNAL

DOCTOR F. C. WILLARD

DOCTOR JOHN D. FISKES EFIFLG.

BALTIMORE, MD.

*

SÆRLIG BETJENING AF SKIBE

Sekretær: E. T. REIERSEN. Telefon: Wolfe 9059

MOUNTSTUART**TØRDOKKE OG SHEARMANS LTD.**

CARDIFF

NEWPORT

Tlf.-Adr.: Mountstuart · Tlf. 5103 Telegr.-Adr.: Mordey · Telef. 2174

BARRY

AVONMOUTH

Telg.-Adr.: Shearman · Telf. 275 Telegr.-Adr.: Shearman · Telef. 54

Tørdok-Ejere · Skibsreparatører & Ingeniører

J. ANDERSEN & CO**SHIPS OUTFIT**

TOLDBODVEJ 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

UNION TRANSPORT COMPANY, INC.

HOVEDKONTOR: 42, BROADWAY, NEW YORK

TELEGRAM-ADR.: TRANSPORT, NEW YORK

Stevedorer —

Med egne moderne Fierer og en vidtspændende Organisation til vor Raadighed opgiver
 vi »flat rates« inkluderende alt Arbejde i Forbindelse med Losning og Lastning.

THE C. T. SWETT COMPANY

SLAGTERE & SKIBSHANDLERE
 DÆKS- & MASKIN-FORSYNING

PORTLAND, MAINE

Telefon: 6930 · 130-132 Commercial Street · Nat-Telf.: 1520

Telegram Adresse: OSHIPCO. Alle Coder benyttes.
 Telefon: Broad 1753-4-5

OCEAN SHIPCHANDLERY Co., LTD.

En gros Handel i Fødemidler
 Skibshandel & Sejlmagei

60 PEARL STREET, NEW YORK

AUGUST P. MOE · PHILADELPHIA PA.

Nattelef. Merchantville 132 W. NO. 10 PINE STREET Telf. Lombard 7263 · Main 2105

A. MOE & COMPANY*Almindelige Skibs-Reparationer · Elektriske Reparationer og Forsyninger*

GENERALAGENTER FOR MORRIS METALLIC PACKING CO.

s.s. *Rhone*, Thomsen, ank. Nørre Sundby 28.9.
s.s. *Rigmor*, J. Jørgensen, ank. Kotka 22.9. fra Aarhus.
s.s. *Rita*, Tønnesen, i København-Hamburg Ruten.
s.s. *Robert Mærsk*, Mikkelsen, ank. Manchester 25.9.
s.s. *Roma*, Bejer, afg. Montreal 17.9. til Hamburg.
s.s. *Romø*, Rathje, ank. Immingham 25.9.
s.s. *Rosenborg*, Jans, afg. Gamla Karleby 26.9.
s.s. *Rota*, Rivoldt, ank. Leith 28.9.

S

s.s. *Saga*, Henriksen, afg. København 27.9. til Antwerpen.
m.s. *Sally Mærsk*, Andersen, ank. London 27.9.
s.s. *Scandia*, Simonsen, ank. Nyborg 29.9.
s.s. *Seine* afg. Danzig 24.9.
m.s. *Selandia*, Himmelstrup, ank. København 26.9.
m.s. *Siam*, Poulsen, pass. Perim 28.9. p. R. t. Batavia via Suez Kanal.

s.s. *Sigrød*, M. Winther, ank. Windau 29.9. fra Holbæk.
s.s. *Sigrun*, Jensen, ank. Antwerpen 29.9.
s.s. *Sigvald*, Andersen, afg. Leningrad 24.9.
s.s. *Silkeborg*, Larsen, afg. Newport News 21.9.
s.s. *Simone*, Christensen, ank. Söderhamn 26.9.
s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Cardiff 27.9.
s.s. *Skagerak*, E. Hansen, ank. Randers 27.9. fra Methil.
s.s. *Skanderborg*, Andresen, afg. Sfax 27.9.
s.s. *Skjold*, Nielsen, ank. København 26.9.
s.s. *Skodsborg*, Grove, ank. Garston 27.9.
s.s. *Skotland*, Iversen, ank. Antwerpen 26.9.
s.s. *Sleipner*, Dahm, ank. København 25.9.
s.s. *Slesvig*, Weichardt, ank. Leningrad 17.9.
s.s. *Smut*, Hansen, ank. Blyth 27.9.
s.s. *Sophie*, M. Thomsen, ank. Cardiff 29.9. fra Garston.
s.s. *Spigerborg*, Jensen, afg. Trångsund 26.9.
s.s. *Stal*, Clausen, afg. Santa Cruz 21.9. til Progreso.
s.s. *Stegelborg*, Nielsen, ank. Riga 18.9.
s.s. *Stella* afg. Söderhamn 16.9. til Denia.
s.s. *Susan Mærsk*, Petersen, ank. Hankipudas 20.9.
s.s. *Svanhild*, Møller Hroich, i Dok i Helsingør siden 27.9.
s.s. *Svanholm*, Petersen, afg. Nykøbing F. 28.9. til Riga.
s.s. *Svava*, Christensen, ank. Cadiz 23.9.
s.s. *Svend Pii* afg. København 26.9.
s.s. *Svend* ank. London 16.9.
s.s. *Søborg*, Madsen, pass. Gibraltar 24.9.
s.s. *Sønderborg*, Albertsen, afg. Sydney C. B. 23.9.
s.s. *Sønderjylland*, Jensen, i Ruten København-Horsens.

T

s.s. *T. M. Werner* ank. Terneuzen 27.9.
s.s. *Taarborg*, Knudsen, ank. København 25.9.

s.s. *Taarholm*, Jørgensen, afg. Swansea 24.9. til København & Aalborg.
s.s. *Taasinge*, Ankersen, opl. i København siden 1.9.
s.s. *Texas*, Dragsdahl, afg. Newcastle 18.9. til Portland.
s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, afg. København 29.9. til Newcastle via Nakskov-Odense og Aarhus.
s.s. *Tiber*, Sonne, ank. København 28.9.
s.s. *Tjaldur*, Munch, i København-Riga Ruten.
s.s. *Tomsk*, Mikkelsen, afg. Almeria 28.9. til Lissabon.
m.s. *Tongking*, Topp, afg. San Francisco 28.9. til Hamburg via Panama Kanal.
s.s. *Transvaal*, Bronér, afg. Shanghai 25.9.
s.s. *Trondhjem*, Pedersen, ank. Arendal 26.9.
s.s. *Tula*, Christensen, ank. Antwerpen 26.9.
s.s. *Tyr*, Jensen, ank. Hull 28.9.

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, afg. Trångsund 5.9. til Dieppe.
s.s. *Ulf*, Rasmussen, afg. København 27.9. til Dunston.
s.s. *Ulla*, J. P. Jessen, afg. Hakkala 17.9. til Bordeaux, pass. Falmouth 28.9. p. R. t. Bordeaux.
s.s. *Ulrik Holm*, P. H. Toft, afg. Kbhvn. 27.9. til Trångsund.
s.s. *United States*, Voldborg, ank. København 21.9.
s.s. *Uranienborg*, Agerlin, afg. Savannah 20.9.

V

s.s. *Valborg*, B. Hansen, afg. Åbo 19.9. til Ellesmere.
s.s. *Vega*, Madsen, ank. Hull 29.9.
s.s. *Venus*, Terkildsen, ank. Nyhamn 25.9.
s.s. *Vera*, Larsen, ank. Kalundborg 23.9.
s.s. *Veratyr*, Pedersen, ank. Blyth 27.9.
s.s. *Viborg*, Winther, ank. København 21.9.
s.s. *Vidar*, Nielsen, ank. Newcastle 28.9.
Bark *Viking*, Ankersøe, ank. Santos 22.9.
s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), Jacobsen, ank. Trelleborg 26.9.

W

s.s. *Wien*, Jørgensen, ank. Danzig 14.9.
s.s. *Wilhelm Gilding*, C. C. Østergaard, ank. Gefle 29.9. fra Norrsundet.
ss. *Wm. Th. Malling*, Olsen, afg. London 28.9. til København.

Y

ss. *Ydun*, Schmith, afg. Aalborg 29.9. til København.
s.s. *Yokohama*, Bast, afg. Curacao 2.9.
s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), i København-Hamburg Ruten.
s.s. *Yrsa* (Lauritzen) ank. Saksø 30.9.

Ø

s.s. *Ørkild*, Jensen, ank. København 27.9.
s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. Uleåborg 26.9.

POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE

Pax, Christensen, ank. St. Louis de Rhone 21.9.
Norden, Grube, ank. Sundsvall 22.9.
San, Petersen, ank. Kirkcaldy 22.9.
Nanny, Bautrup, ank. Mariager.
Chr. H. Rasmussen, Boye, ank. Fogo 20.9.
Flora, Nielsen, ank. Svelvik 22.9.
Marie, Nielsen, afg. Leith til Skellefteå 22.9.
Vega, Hansen, ank. Lerwick p. R. t. Torquay 22.9.
Falken, Rasmussen, ank. Bridgeness 23.9.
N. E. Schmidt, Rasmussen, ank. North Sydney (New Scotland) 22.9.
Galathea, Nielsen, ank. Norrköping 23.9.
Merkur, Hansen, afg. Setubal 22.9.
Glory, Christensen, afg. Weymouth 23.9.
Albert Mau, Rasmussen, ank. Drammen 23.9.
Zampa, Jørgensen, afg. Knebel til Hernösand 23.9.
Bien, Petersen, ank. Roskilde 24.9.
Neptunus, Jensen, ank. Nykøbing S. 25.9.
Noa, Hansen, afg. Ballen 24.9.
Elisabeth, Groth, afg. Setubal 25.9.
Skoleskibet København ank. Durban 22.9.
N. P. Petersen, Larsen, afg. Hull til Nykøbing S. 24.9.
Meta, Andersen, afg. Glasgow 24.9.
Cathrine, Købke, afg. Ballen til Trångsund 25.9.
Roma, Petersen, ank. Borgå 25.9.
Norden, Olsen, afg. Kotka til Concarneau 26.9.
Ruth, Sørensen, afg. Kotka til Weymouth 26.9.
Johanne, Jensen, ank. Kerteminde 26.9.
Caroline, Jørgensen, ank. Jacobstad 26.9.
Gerda, Nymann, ank. Frederikstad 26.9.
Nathalia, Eriksen, afg. Borgå 26.9.
Herkules, Bager, ank. Mariager 26.9.

Venus, Hansen, afg. Faxe 26.9.
Sif, Raahauge, ank. Setubal 24.9.
P. R. Nielsen, Petersen, ank. Frederikssund 26.9.
Hertha, Christoffersen, afg. Weymouth 27.9.
Valdemar, Christensen, ank. Barnstable 27.9.
Jens Nielsen, Nielsen, ank. Methil 26.9.
Pallesen, Jensen, afg. Quimper til Dysart 27.9.
Garibaldi, Jørgensen, ank. St. Brieux 28.9.
Christian Rasmussen afg. Quimper til Poole 27.9.
Noah, Jørgensen, pass. Helsingør 28.9.
Concordia, Møller, ank. Gilleleje 29.9.
Dronning Louise, Hansen, ank. Sønderborg 28.9.
Elisabeth Eff, afg. Leith til Hudiksvall 27.9.
Johanne Marcussen, afg. Exmouth til Haukipudas 28.9.
Neptun, Sørensen, ank. Maarup 27.9.
Ella Eff, Hvenegaard, ank. Haderslev 28.9.
Willemoes, Eriksen, under Reparation i Svendborg.
Ingrid, Godtfredsen, afg. Orange til Queenstown 3.9.
Kai Hvilsom, Wulff, ank. Marans 19.9.
Nordborg, Hansen, ank. Rochefort 12.9.
Olga, Mouritzen, afg. Miramichi til Fleetwood 15.8.
Concordia, Henriksen, afg. Hadsund til Wiborg 23.9.
Dagny, Petersen, pass. Helsingør p. R. t. Landerneau 18.9.
Else, Jensen, ank. Totnes 18.9.
Geston, Lund, ank. Frederikshavn p. R. t. Concarneau.
Minerva, Sørensen, pass. Helsingør p. R. t. Skellefteå 28.9.
Marie, Rasmussen, pass. Helsingør p. R. t. Skellefteå 29.9.
Rossing, Baagøe, ank. Faxe Ladeplads 16.9.
P. Rasmussen, Larsen, ank. Björkö 16.9.
Vesta, Kristensen, pass. Tønsberg p. R. t. Methil 19.9.
Ørnen, Rasmussen, ank. Teignmouth 12.9.

DANSK SØFARTS TIDENDE

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

Abonnement

i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
VESTRE BOULEVARD 38, KØBENHAVN B.

Telefon 2070 - 12 610

samt paa alle Postkontorer

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

Set. Anna Plads 28

Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

AF NYBYGNINGER

*

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

I FREDERIKSHAVNprovieres de Herrer Skibsførere bedst
og billigst hos**P. Saxbergs Eftfl. N. Mogensen**Telegr. Adr. »Saxberg«. Telefoner 244 & 482
Skibshandel**SKIBSREPARATIONER****VIGGO JENSEN A/S**

MASKINFABRIK

TELFON: 2437

AARHUS**BOLINDERS** RAAOLIE-MOTORER
FOR SKIBE OG STATIONÆRIngen Vandindsprejning. Ingen Kompressor. Øjeblikkelig Igangsætning ved elektrisk Starteanordning. Meget ringe Brændstofforbrug.
ÆLDRE BOLINDERTYPER MODERNISERES Forlang Tilbud. OVER 15.000 BOLINDERMOTORER I DAGLIG DRIFTEnerepræsentant for Danmark: **HARRY LEVIN** (Ingeniørfølg.), **Frøderiksgade 1, Kbhvn.** Telf.: Central 59-5995. Telegr.-Adr.: »Fairlevine«**DE FORENEDE JERNSTØBERIER**

AKTIESELSKAB



HOLMBLADSG. 47 · KØBENHAVN S.

TELEFON: 1630

**KABYS-KOMFURER OG SKIBS-OVNE**

I ALLE STØRRELSER TIL KUL OG OLIEFYRNING

V. & E. MATHIESEN

BLIKKENSLAGER · SKIBSINVENTAR

Kabys- & Baadinventar, Lanterner med
Certificat, Kompashætter. Fortinning.**ALT SKIBSARBEJDE UDFØRES**
TOLDBODGADE 6, KØBENHAVN · TELEF 9445**KAY DYHR**

Kvæsthusgade 1 - København K.

Telefon: Cent. 8901-8885 · Telegr.-Adr.: Kaydyhr · København

Kunstig Træk- og Oliefyrrings-Anlæg
fra James Howden & Co.

GLASGOW

KIRKEGADE 7 · ESBJERG · TELEFON 266

TH. THYGESEN

SKIBSPROVIANTERING

GRUNDLAGT 1893

FRILAGER · VARER FOR UDFØRSEL

EM. Z. SVITZER'S BJERGNINGS-ENTREPRISE

TELEFON Nr. 5195-7278 KØBENHAVN K. STATS TELEFON NR. 2

Telegram-Adresse:

»SVITZERSALVAGE«

**H. P. NIELSEN**Strandbygade 18 · Esbjerg
Skibshandler

Telefon: 197

Telegr.-Adr.: Skibsnielsen

DANRAAOLIE-MOTORER
FRA 2 TIL 140 HK.AKTIESELSKABET
MOTORFABRIKEN „DAN“
BRAGESGADE 10, L.
TELEFON C. 8006-8007**A. E. ERICKSON & Co, A. B. · ÅBO · FINLAND**

STEVEDORES

ÅBO AND DISTRICT

Telegrams: "ERICKSON", Åbo Finland. * Established 1889

Members of The Stevedores' Federation of Finland.

Loading places and
depth of water:

AT ÅBO:

Quay 22 ft.
Inner road 24 »
Outer road 25 »

IN THE DISTRICT:

Näsdal 20 ft.
Harvaluoto 18 »
Attu 20 »
Wartsala inner road 16 »
 « outer road 20 »
Strömma inner road 16 »
 « outer road 20 »
Hakkaala 19 »

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

DANSKE LLOYD

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-
AKTIESELSKAB
STIFTET 1899

TELEFON:
CENTRAL 1160



TELEGR.-ADR.:
DANSKELLOYD

KJØBENHAVN
AMALIEGADE 29 B

AADNESEN & DAHL LIMITED

FILIALER:
NEWPORT · SWANSEA · PORT TALBOT
TELEGRAM-ADR.: "DAHL"

CARDIFF

*

SKIBSMÆGLERE &
KULEKSPORTØRER

*

BUNKERKUL I
ALLE HAVNE VED BRISTOLKANALEN

ODENSE STAALSKIBS- VÆRFT

VED A. P. MØLLER

Telefon: 1859 **ODENSE** Statetelf.: 52

Telegram-Adr.: „Staalværft“

*

KONTOR I KØBENHAVN:
KONGENS NYTORV 8

*

NYBYGNING AF STAALSKIBE
INDTIL 10,000 TONS D.W.

*

SPECIALITET:
DIESELMOTORSKIBE

FORSIKRINGSAKTIESELSKABET NATIONAL

KØBENHAVN
GRUNDLAGT 1905
Telefon C. 75 65 · Statstelefon 507
TELEGRAM-ADR.: »NATION«

TEGNER

SØ- & TRANSPORT FORSIKRINGER

Iøvrigt overtages
alle Arter Forsik-
ringer til de billigst
mulige Præmier

FORLANG TILBUD · AGENTURER OVERALT

AKTIESELSKABET DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

KØBENHAVN

FILIALER: BANGKOK OG SINGAPORE

Egne Agenturer: Soerabaya, Shanghai, Hankow, Vladivostock, Dalny, Harbin, New York, Valparaiso, San Francisco, Durban og Johannesburg. — Regelmæssig Rutefart paa Siam, Kina, Japan, Sydafrika, Australien, Java, Vestindien, Meksiko og Vestkysten af Nord- og Sydamerika. — Import til Europa af østasiske og andre oversøiske Produkter, Teak- og andre Træsorter. — Export til oversøiske Pladser af europæiske Produkter. — Skov- og Savmølletrift i Siam.

ALLE NÆRMERE OPLYSNINGER
ERHOLDES VED HENVENDELSE PAA KOMPAGNIETS HOVEDKONTOR,
HOLBERGSGADE 2, KØBENHAVN K.

ANDREW LEITCH & CO.

KUL EKSPORTØRER
SKIBSMÆGLERE · SPEDITØRER · BUNKERKUL
BUNKERKUL ENTREPRENØRER

DUNDEE & GLASGOW

TELEGR.-ADR.: »LEITCH, DUNDEE

FLETCHERS (Stevedores) Ltd. STEVEDORES OG KØRSEL

Etableret i over 50 Aar · Telf. 1893 · Telgr.-Adr.: Discharge, Cardiff
ROYAL STUART BUILDINGS JAMES STREET
CARDIFF

NORTH EASTERN MARINE ENGINEERING CO., LTD

WALLSEND-ON-TYNE SUNDERLAND
Telegr.-Adr.: »News, Wallsend« & »News, Sunderland«

Maskinbyggeri

Kedelsmedie · Jernstøberi · Metalstøberi · Kobbersmedie
Krumtapaksler og Skruetaksler leveres fuldt færdige.
Smedearbejde af enhver Art
udføres.

*

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde

C. K. HANSEN

DAMPSKIBSREDERI
DAMPSKIBS-, HAVARI- OG ASSURANCE-AGENTUR
Befragtning og Køb og Salg af Damp- og Sejlskibe

K Ø B E N H A V N
29 B, Amaliegade

Telegr.-Adr.: HANSEN
Central 72 (10 Ledninger)
— 50589 (8 Em.—9 Fm.)
Statstelef. 13 (2 Ledninger)

Filial: HELSINGØR
2, Sofiegade

Telegr.-Adr.: HANSEN
Telefon. Helsingør 972

ALFRED CHRISTENSEN

Telegr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 24 Telf. 221 · 1735 · 5390

*Dampskibsreder
Dampskibs- og Havariagent
Befragtningsforretning*

WATTS, WATTS & CO., Ltd.

London, NEWCASTLE-ON-TYNE, Cardiff, Blyth, Liverpool & Newport (Mon.)

SHIPBROKERS · BUNKER CONTRACTORS · COAL EXPORTERS

Bunkers supplied at all ports between Blyth and Humber · Contractors for the supply of coals at all ports at home and abroad

Agent for Denmark: **R. A. ROBBERT · COPENHAGEN, Amaliegade 29 A**

Telegrams: Robertus · Telephones: 6357 · 6358 · Stats 188

A · N · PETERSEN

A/S DET DANSK-FRANSKE DAMPSKIBSSELSKAB
Telef.: 1245 · 12813 — Telegr. Adr.: Danskfransk
FREDERIKSGADE 9

Befragtning, Assurance, Køb og Salg af Skibe
Befragtningsagenter for Herrer Helsing & Gamm, Riga, Libau, Windau

A/S DAMPSKIBSSELSKABET

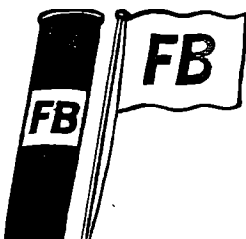
"PACIFIC"

AMALIEGADE 29 A

Telefon: 4211 · Telegram-Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder



DE FORENEDE BUGSERSELSKABER

Telef.: Toldboddommen: Centl. 3944 TELEGRAM-ADRESSE: Nattelef. for Bugsering: Vester 575 v
Kontoret: Central 291 · 13101 · 10592 »TUGBOATS« Natlif. i Strandingstilfælde: Strand 1302

Bugsering · Bjergning · Vandforsyning

STØRST OG ÆLDST I KØBENHAVN

AMALIEGADE 36

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM · 41

FREDAG 10 · OKTOBER 1924

31 · AARG.

F R A U G E T I L U G E

HVORFOR HOLLÆNDERNE ER BILLIGERE

De hollandske Skibsbyggere og Reparationsværksteder har i de sidste Par Aar forstaaet at sikre sig uforholdsmæssig mange Kontrakter fra Udlandet. Hvad er nu Grunden hertil? Det er blevet sagt og gentaget i det uendelige, baade herhjemme og i Udlandet, at de billigere hollandske Priser skyldes Subventioner til Skibsværfterne fra Stat og Kommune. Den Forklaring er ikke forekommet os fyldestgørende. Vi har derfor ladet en af vore Medarbejdere undersøge dette Forhold grundigt, og her er Summen af de Erfaringer, han har indhøstet efter et Par Ugers indgaaende Lokalstudier.

Paastanden om Subventionerne er rigtig nok — i to Tilfælde, men kun i to Tilfælde, nemlig Isbryderen til den finske Regering og en ganske bestemt Fragtdamper. Og i begge Tilfælde er Subventionen sket i Form af Tilskud til Arbejds løn, ikke overskridende 30 Procent af denne eller Maximum af henholdsvis 175,000 gls. og 55,000 gls. Foruden Subventionerne til disse to søgaaende Skibe, er der dog opnaaet Subvention til et samlet Beløb af 25,000 gls. til Bygningen af to Flodpramme til Rhinsejlsads.

Altsaa, det er ikke Subventionerne, der skaffer Hollænderne de mange Ordre.

Hvad da? Hvordan kan de hollandske Værfters Tilbud ligge fra ti til femten Procent under de britiske? Og dette til Trods for, at Stats- og Kommuneskatter, Tvangsassurance etc antagelig er højere i Holland end i Storbritannien.

En Række forskellige Faktorer er medvirkende til de lavere hollandske Priser. Den væsentligste er den Kendsgerning, at de større Værfter i Holland har faaet Tilladelse til Overarbejde paa den bestemte Betingelse, at ingen arbejder mere end 10 Timer i Døgnet. Tilladelsen gives under den udtrykkelige Forudsætning, at det af Arbejderne udførte Overarbejde betales efter Overarbejds-Satserne.

Vor Medarbejder er ligeledes kommen til den Konklusion, at Hollænderne bygger billigere som Følge af, at de hollandske Værfter er mere up-to-date end de engelske. Arbejdsbesparende Maskiner og andre moderne Hjælpemidler anvendes i højere Grad i de hollandske Værfter end i de engelske. Hollænderne hævder selv, at deres Ledelse er billigere, og at de skal forrente en mindre Aktiekapital end deres engelske Kolleger, fordi de i Krigsaarenes vilde boom ikke betalte værvittige Dividender, men afskrev og hensatte til Reservefond. Tilsyneladende i Modsætning til andre, var de ganske klar over, at de abnormt gode Tider vilde blive efterfulgt af abnormt magre Aar.

Men der er endnu en Faktor, som tæller mægtigt med i Hollændernes Favør. Deres Fagforeninger er langt smidigere end engelske og andre og ikke nær saa stejle. Fagforeningerne i Holland siger ikke noget til, at faglærte Arbejdere paa samme Dag bliver beskæftiget i to ikke helt ensartede jobs. Derved spares betydelig i Arbejds løn. Mens de engelske Skibsbyggere eller Reparationsværksteder ofte maa sende en lille Flok faglærte Arbejdere ombord i et Skib for at ud-

føre en Bagatel af en Reparation, kan Hollænderne nøjes med at sende een eller to Mand. I det hele taget forekommer det vor Medarbejder, at Tempoet paa de hollandske Værfter er hidsigere end andre Steder.

Endnu en Faktor. Hollænderne regner, det hævder de i alt Fald, med en mindre Profit i deres Tilbud end Englænderne. De mindre Værfter kan derfor slet ikke være med, og de fleste af dem har maattet lukke. Selv for de større Værfter kniber det at skaffe Ordre, der betaler sig — den skarpe Konkurrence har efterhaanden barberet Tilbudene saa stærkt ned, at Hollænderne i Øjeblikket akcepterer Ordre, som maa give i det mindste 5 pCts Tab i Stedet for Fortjeneste. Til Trods herfor har de hollandske Værfter gennemgaaende ikke nok at bestille, kun en Femtedel af, hvad Værfterne havde i 1920 og ikke stort mere end Halvdelen af Skibsbygningskontrakterne i 1913.

Saa, naar alt kommer til alt, er der ingen særlig Grund til at misunde den hollandske Skibsbygnings-Industri.

PORTUGALS SENESTE PAAHIT

Her i disse Spalter sagde vi fornylig bitre Ord om Portugals Opræden overfor udenlandske Skibe. Det var i Anledning af det portugisiske Regeringsdekret om tredoblede Lodsafgifter for fremmede Skibe. Selve Tredoblingen var der maaske ikke saa meget at sige til, fordi den portugisiske Valuta i den senere Tid og paa en højst foruroligende Maade er dumpet betydelig nedad imod det økonomiske Termometers Fryseunkt. Men da den kun er rettet imod fremmede Skibe — den portugisiske Handelsflaade skal ikke betale de tredoblede Lodsafgifter — har den den diskriminatoriske Tendens, som er lige stik imod al international Aand og de Bestemmelser, som 32 søfarende Nationer — deriblandt Portugal — fornylig knæsatte i Geneve. Og bør som Følge deraf ikke tolereres.

De Protester, der har været rejst overfor Portugal paa denne Konto, har hidtil ikke haft anden Virkning, end at den portugisiske Regering i disse Dage har udstedt et nyt Dekret, der paalægger al udenlandsk Skibsfart paa portugisisk Havn en Afgift af 20 Centavos pr. Brutto Register Ton til det portugisiske Havnepoliti. Denne ganske uberettigede Ekstrabeskatning eller Brandskatning af fremmede Skibe — de portugisiske skal ikke betale — forsøger Regeringen at gøre mindre usmagelig ved allernaadigst at forhæve, at »man« ikke behøver at betale den efter Guldparitet. Da portugisiske Skibe sjældent vover sig udenfor portugisiske Farvande, kan man ikke komme dette smukke Forsøg paa at lade Udlandet betale sine Udgifter til Livs ved at enes om Retaliation overfor disse. Der er næppe nogen Vej end, som tidligere foreslaaet her, at særbeskatte Vin fra Portugal.

DANSKE NAVIGATØRERS BIBLIOTEK

Danske Navigatorers Bibliotek, der traadte i Virksomhed den 12. Juli 1919 og saaledes i Aar har bestaaet i 5 Aar, raader nu over en Bogsamling paa 4,733 Bind. Bogsamlingen er i Aarets Løb forøget med 691 Bind, hvoraf de 88 er skænket af Skibsførerne *Clausen Kaas, N. M. Petersen, H. V. Andersen, Ruge og Egense* og af Styrmandene *C. Blom, Samuelsen, P. Saugmann* og *K. Albertsen*. Forfatterne *Kaj Larsen* og *F. Carstens* har tilsendt Biblioteket deres udgivne Arbejder; og endvidere er der modtaget Boggaver fra Frøken *V. de Coninck* og Forvalter *Max Jensen*.

Udlaanet har i det forløbne Aar udgjort 8,636 Bind mod 8,152 Bind Aaret forud. Af Udlaanet var 605 Bind Faglitteratur. Ialt har der siden Bibliotekets Oprettelse været udlaant 33,045 Bind.

I 1921 blev der i Overensstemmelse med Fundatsen oprettet en Filial i Svendborg og i 1923 blev der paa Foranledning af Styrmand *Ejnar Bang* oprettet en Filial i Esbjerg. Udlaanet har ved disse Filialer udgjort henholdsvis 214 og 300 Bind.

Den i Biblioteket opstillede Minebøsse har i Aarets Løb indbragt 105 Kr. og 24 Øre og siden dens Anbringelse i 1922 ialt 346 Kr. og 72 Øre. Af Gaver til Minebøssen kan nævnes, fra Kaptajn *J. Jørgensen S/S Vidar* 20 Kr., Kaptajn *Nielsen S/S Odin* 20 Kr., Styrmand *M. Jacobsen 5/m Bark København* 5 Kr. og Styrmand *S. P. Sørensen* 20 Kr. Salg af 20 Eksemplarer af Funderes Pjece om Højdemetoden har indbragt 10

Kr. Bogsamlingen er forsikret i Forsikringsaktieselskabet National for 20,000 Kr.

Bibliotekets Bestyrelse bestaar af Skibsførerne *Jacob Møller* og *M. Kühl* for Københavns Skipperforening, Skibsførerne Skibssinspektør *L. Holst* og Medlem af Eksamenkommissionen *C. G. Izard* for den almindelige Danske Skibsførerforening, Styrmandene *H. S. Hammer, Ejnar Bang, Bock-Petersen* og Repræsentant *Chr. Christensen* for Dansk Styrmandsforening. Formand for Bestyrelsen er Bestyrer ved Københavns Navigationsskole *Th. P. Funder* og Næstformand Repræsentant *Chr. Christensen*.

Biblioteket har foruden de ovenfor nævnte enkelte Bidrag og de nautiske Foreningers Aarsbidrag modtaget Bidrag fra Undervisningsministeriet, Dansk Dampskibsrederiforening, Foreningen til Søfartens Fremme og Skrikes Stiftelse. Bestyrelsen benytter Lejligheden til at udtale sin hjertelige Tak for den udmærkede Støtte, den saaledes har modtaget, og uden hvilken den ikke vilde have været i Stand til at skaffe Biblioteket den Fornyelse, der er en uafviselig Betingelse for at det kan opfylde sin Mission blandt danske Navigatorer, nemlig saa vidt muligt at skaffe disse samme Adgang til Litteraturen som Folk i Land, det gælder saavel den underholdende Litteratur som den desværre saare kostbare Faglitteratur.

REGNSKAB FRA 1. OKTBR. 1923 TIL 30. SEPTBR. 1924.

Indtægt:	Kr.	Udgift:	Kr.
Kassebeholdning overført fra forrige Aar	201 52	Indkøbt og Indbinding af Bøger	3,869 39
Bankbog Nr. 81016	2,107 84	Nyanskaffet Inventar	60 00
Bankbog Nr. 137727	2,552 11	Administrationsudgifter (Lys, Brændsel, Reng. m. m)	624 15
Dampskibsrederiforeningen	500 00	Husleje	600 00
Skrikes Stiftelse	200 00	Bibliotekarens Løn	2,300 00
Skipperforeningen	400 00	Bankbog Nr. 96908	633 23
Foreningen til Søfartens Fremme	300 00	Bankbog Nr. 137727	2,640 58
Skibsførerforeningen	600 00	Kassebeholdning	203 32
Styrmandsforeningen	600 00		
Statens Tilskud	2,000 00		
Enkelt Bidrag	50 00		
Indsamlet i Minebøssen	105 24		
Funder Højdemetode	10 00		
Renter	1,303 96		
	10,930 67		10,930 67

STATUS DEN 30. SEPTEMBER 1924.

Aktiver:	Kr.	Passiver:	Kr.
10,000 00 Ny Jyske Købstads Kreditforenings Obligationer indkøbt for	8,882 60	Kapital	48,043 17
10,000 00 Vest- og Sønderjysk Kreditforenings Obligationer indkøbt for	9,022 74		
5,000 00 Jyske Hypotekforenings Obligationer indkøbt for	4,326 14		
Bøger	20,676 51		
Inventar	1,658 05		
Den danske Landmandsbank	633 23		
Bikuben	2,640 58		
Kassebeholdning	203 32		
	48,043 17		48,043 17

Undertegnede har Dags Dato revideret Regnskabet for Danske Navigatorers Bibliotek, der balancerer med Kr. 35,930 67, og vi har fundet, at Indtægter og Udgifter er i nøje Overensstemmelse med Bilagene. Sparekassebøgerne Nr. 96908 og Nr. 137727 samt Recipisse Nr. 8065 med indestaaende Kr. 25,000 i Obligationer har været os forevist.

København, den 30. September 1924.

C. Izard.

H. P. Hagelberg.

København, den 30. September 1924.

Th. P. Funder,
Formand.

INTENSIVT ARBEJDE FOR KIELS OPBLOMSTRING

I *Hamburgischer Correspondent* for den 18. September er optaget en Artikel betitlet »Der Wiederaufbau Kiels«, af hvis Indhold anføres følgende:

Efter den Nød, Kiel blev stedt i ved Verdenskrigen og Fredsslutningen, navnlig ved Krigsflaadens Forringelse, er der blevet gjort meget for at omdanne Byen til en Handels- og Industriby. Værftsindustrien er blevet omlagt fra Bygning af Krigsskibe til Bygning af Handelsskibe, Skibs- og elektriske Maskiner og Apparater. Frihavnen er blevet indrettet ved Nord-Østersøkanalens Munding ved Holtenau, og store Havne- og Kajanlæg er allerede færdige, medens andre er projekterede. Et »Industrie- und Handelskontor« er blevet aabnet. Et stort Silopakhus er blevet bygget ved

Kanalens Munding og formidler Fordelingen af det tilførte Korn. Nord-Østersøkanalen er den væsentligste Faktor i Arbejdet for at bringe Kiels Havn og Handel frem, idet den giver alle Muligheder for en indbringende Omladningsvirksomhed.

Til Fremme af Handelsvirksomheden tjener iøvrigt Afholdelsen hvert For- og Efteraar af den saakaldte »Nordiske Messe«, hvis Betydning er i stadig Tiltagende, og paa hvilken mange Forbindelser knyttes med de nordiske Lande. Man har bestræbt sig for i den kortest mulige Tid at stille alle Virksomheder i Handelens Tjeneste og haaber, at det vil være Indledningen til en ny Opblomstring for Byen og dens Havn.

ER SEJLSKIBSUDDANNELSEN NØDVENDIG?

FLERTALLET MENER JA

Det kendte tyske Skibsfarts Tidsskrift *Hansa* har ogsaa taget Spørgsmaalet om Sejlskibsuuddannelsen op til Behandling og har henvendt sig til en Række af tysk Skibsfarts ledende Mænd med Anmodning om Udtalelser i Sagen. Bladet har nu modtaget Svar fra en Del af de Paagældende, som det offentliggør i sit Nr. for 13. September, og af disse Svar tillader vi os herved at bringe nogle Uddrag.

Generaldirektøren for »Nord. Lloyd«, Geheimeraad *Stimming*, udtaler bl. a.: Det af Dem rejste Problem har længe beskæftiget Rederkredse. Der er blandt Rederne en Del, som allerede nu staar paa det Standpunkt, at Overgang til Dampskibs-Certifikat er uafvendelig; jeg personlig og med mig vel Flertallet af Rederne er af den Mening, at Sejlskibsuuddannelsen maa opretholdes saa længe, det er muligt, selv om der i den Anledning maa bringes betydelige Ofre. Om vor Opfattelse sejrer, vil væsentlig afhænge af de økonomiske Forhold. Vi havde haabet, at der udover de til Raadighed værende Skoleskibe vilde komme en Række andre Skoleskibe, der gik i Fragtfart, og som i det mindste kunde afgive Grundstammen for det vordende Befalingsmandspersonale. Vi har været ganske klare over, at der kunde opstaa Vanskeligheder, men har stadig haabet ved særlige Foranstaltninger, eventuelt Oprettelse af egne Skoleskibe, at kunne skaffe den nødvendige Tilgang.

Teoretisk er jeg stadig af den Mening, at dette er det Rigtige; om det er praktisk muligt er et Penge-spørgsmaal, som jeg ikke i Øjeblikket kan afgøre. Det er nødvendigt for os at have en Stamme af Folk med Sømandserfaring, og at man kan erhverve sig en saadan paa Dampskibe synes mig tvivlsomt. Fra Modstandernes Side fremhæves den udmærkede Uddannelse, som f. Eks. det kendte Holt's Rederi i Liverpool giver sit Personale paa Dampere, men naar man ved, at dette Rederi betaler alt for at naa et Resultat (egen Messe, Instruktionsofficerer, Ophold i særlige Hjem i Land, hvor der samtidig gives Undervisning), kommer man til den Overbevisning, at denne Uddannelse i hvert Fald ikke er billigere end Skoleskibsuuddannelse paa et Sejlskib. At uddanne Folk paa Dampere uden at træffe særlige Foranstaltninger dertil vil føre til en Forringelse i Kvaliteten af de vordende Befalingsmænd.

Blandet Sejlskibs- og Dampskibs-Uddannelse.

Direktøren for den tyske »Australien & Kosmos Linje«, *M. Bøger*, udtaler, at de unge vordende Befalingsmænd efter hans Mening bør have en Sejlskibsuuddannelse paa 15-18 Maaneder og derefter fortsætte deres Uddannelse paa Damper eller Motorskib bag Masten. Under en forstandig Ledelse vil de her kunne faa en alsidig Uddannelse, og han lægger særlig Vægt paa, at de her faar en grundig Uddannelse i alle Grene af Tjenesten, da de ellers ikke senere kan udføre deres Hverv — Ledelsen af det mangeartede Arbejde — tilfredsstillende.

Vil man virkelig en fyldestgørende Uddannelse, maa man give Lejlighed til en første Uddannelse som nævnt paa Sejlskibe, og Damp- og Motorskibs Rederierne vil ikke have andet Valg end at stille de fornødne Skibe til Raadighed.

Sejlskibsuuddannelsen mere udviklende og absolut nødvendig.

Direktøren for »Hugo Stinnes Linjen« i Hamburg, Kaptajn *M. Bartling*, udtaler bl. a.: Det er ikke blot den haarde Sejlskibstjeneste, der gør de unge Mennesker skikkede til deres fremtidige Kald, men navnlig de Karakteregenskaber, Ordenssans, Soberhed, Disciplin og Pligtfølelse, der kan udvikles langt mere paa

et Sejlskib end det vil være muligt paa en Damper. Thi de unge Mænd lærer paa et Sejlskib, hvorledes det kommer an paa hver enkelt Detaille i Arbejdet. De lærer, at de ved Efterladenhed kan udsætte Skibet for Fare og opdrages fra Begyndelsen til en gennemført Iagttagelse af alle Detailler, som de efter min Mening aldrig vil glemme, selv om de kun har gjort Tjeneste paa et Sejlskib ca. 1½ Aar. Sejlskibsuuddannelsen er derfor saa uendelig vigtig, idet den giver et uerstatteligt Grundlag for Opdragelse af praktiske Folk og skærper de Unges Blik i overordentlig Grad for vigtige Smaating. Det er ligeledes af Betydning, at de paa et Sejlskib opdrages til større Sparsommelighed end paa en Damper. Jeg holder derfor absolut paa Sejlskibsuuddannelsen og anser mindst 18 Maaneders Uddannelse her for nødvendig, hvis det erhvervede Grundlag ikke atter skal forspildes ved Tjenesten paa en Damper. Efter Uddannelsen paa Sejlskib vil jeg tilraade en 2-aarig Uddannelse paa Damper, under hvilken de unge Mennesker ikke bør dele Lukaf med det øvrige Mandskab; Besætningen bør dog selvfølgelig ikke forøges som Følge af deres Tilstedeværelse om Bord, de maa bruges til alt Arbejde og navnlig uddannes i Ladningstjenesten.

Jeg mener, at en saadan blandet Uddannelse vil være den mest praktiske, og at den i hvert Fald i lang Tid og med forholdsvis smaa Udgifter vil kunne bevare os fra det saakaldte Dampskibs-Certifikat og holde Kvaliteten af vore Skibsofficerer paa samme Højde som hidtil.

Jo mere Sejlskibsuuddannelse des bedre.

Overinspektøren for »Hamburg-Sydamerika Linjen«, Kaptajn *Elingius*, udtaler som sin Mening, at saalænge Sejlskibsuuddannelsen overhovedet er mulig, bør den tilstræbes og i saa udstrakt en Grad som mulig; jo længere den varer, des bedre vil det være for de Paagældende.

Man kan, udtaler han, ganske vist indføre Lærlinge-Systemet paa Dampere og indrette særlige Opholdsrum for de unge Mennesker, men hvem skal lede Uddannelsen paa en Fragtdamper, hvor der ikke er flere Officerer end nødvendigt til Bestridelsen af Vagterne og Ladningstjenesten, og paa en Passagerdamper vil Begynderen næppe lære andet end at spule og pudse Messingbeslag.

Skal der indføres en grundig Uddannelse paa Dampere, vil dette rimeligvis koste Rederne lige saa meget som de tre nu eksisterende Skoleskibe.

Efter min Anskuelse er en nogenlunde god Uddannelse mulig paa følgende Maade: 1-1½ Aars Uddannelse paa »Grossherzogin Elisabeth«, derefter 2 eller 1½ Aar paa »Oldenburg« eller »Hamburg« eller hos et Sejlskibsrederi. Jeg tror, at der paa denne Maade kan naas noget. Der bør heller ikke uddannes flere Unge end Rederiernes Behov kræver.

Omlægning af Undervisningen paa Navigations-skolerne.

Kaptajn *A. Simonsen*, Formand for Forbundet af tyske Skibsførerforeninger udtaler bl. a.: Ved en Konference af tyske Skibsfartsinteresserede i Sommer blev Spørgsmaalet om den praktiske Uddannelse af Skibsofficerer diskuteret. Der var Enighed om, at Sejlskibsuuddannelsen i saa vid Udstrækning som muligt maatte opretholdes ogsaa for Dampskibsofficerer, og at Indførelse af Dampskibs-Certifikater maatte bekæmpes. For at faa et korrekt Grundlag for disse Bestræbelser vedtoges det at søge konstatere det sandsynlige aarlige Behov af Skibsofficers-Tilgang og Muligheden for at faa denne uddannet paa Sejlskibe.

I førende Søfartskredse og blandt Lederne af Navi-

gationsskolerne hersker der ingen Tvivl om, at den »tekniske Navigation« meget snart vil være af større Betydning end den »astronomiske Navigation«, og at Undervisningen paa Navigationskolerne maa lægges om i Overensstemmelse hermed snarest muligt.

Med Hensyn til en eventuel ensartet praktisk Uddannelse af nautiske og tekniske Skibsofficerer bør det erindres, at den engelske Krigsmarine nogle Aar

før Krigen havde indført dette System, men snart atter opgav det. Om Systemet passer for den tyske Handelsmarine synes tvivlsomt, men det kræver i hvert Fald en indgaaende Undersøgelse.

Foruden de ovenfor anførte Udtalelser bringer Bladet flere andre, der gaar i samme Retning og enstemmigt giver Kravet om fortsat Sejlskibuddannelse i videst mulige Omfang absolut Tilslutning.

HANDELSFLAADENS UDVIKLING MAA IKKE HEMMES AF MANGEL PAA BEFALINGSMÆND

En Skibsreder i Helsingborg har tilstillet Tidsskriftet »Svensk Flagg« et Indlæg i Sagen, hvoraf vi tillader os at gengive følgende Uddrag:

Angaaende Spørgsmaalet om Skibsbefalingsmændenes Uddannelse skal jeg tillade mig at udtale følgende, der dog nærmest vedrører den svenske »Tramp«-Flaade. Man har altid her haft den største Interesse for, at Befalingsmændene skulde faa den bedste Uddannelse og er herved gaaet ud fra, at Uddannelse paa Sejlskibe var absolut ønskelig.

I 1915 dannede ca. 25 skaanske Skibsredere et Skoleskibs-Selskab med en indbetalt Kapital paa 100,000 Kr., men paa Grund af Krisetiden blev der ikke købt noget Skib, og i 1919 opløstes Selskabet. Derefter har man, endog saa sent som i Aar drøftet Spørgsmaalet om Dannelsen af et nyt Selskab og Indkøb af et Skoleskib, men skønt man kunde faa et passende Skib til en billig Pris, viste en Beregning af Driften, at denne vilde blive alt for dyr, og Sagen maatte derfor opgives.

Imidlertid har der i den senere Tid været en ret følelig Mangel saavel paa Dæksofficerer som paa Maskinofficerer, og man er derfor kommet paa det Rene med, at det — for at faa et tilstrækkeligt Antal Befalingsmænd —, vil være nødvendigt snarest at faa tilstaaet Lettelser med Hensyn til Kaptajns- og Maskinisteksamen.

Sejlskibuddannelsen maa bortfalde.

Hvad Dæksofficererne angaar, er dette ensbetydende med, at Forpligtelsen til at gøre Tjeneste paa Sejlskibe helt bortfalder. Naturligvis vil Tjeneste paa et Sejlskib altid være et Plus for en Befalingsmand, og det er vel rimeligt, at fremtidig de Styrmand og

Kaptajner, som ogsaa har Sejlskibuddannelse, vil blive foretrukket ved Besættelsen af Stillinger, der stiller større Krav til Indehaverne. Ved en nøje Bedømmelse af Sagen finder man dog, at for Officerer paa Dampere og Motorskibe er Uddannelse paa Sejlskibe ikke absolut nødvendig, og eftersom Tiden gaar, og Sejlskibene helt forsvinder fra Langfarten, vil dette fremtræde endnu tydeligere. Hvad Maskinisterne angaar, kan man maaske skride til en Indskrænkning i Værksteduddannelsen og desuden tilstaa Lettelser ved Eksamen.

Disse Lettelser med Hensyn til Eksamenerne maa imidlertid tilstaaes straks, da der sikkert ikke er nogen, der vil hindre Udviklingen af vor Handelsflaade.

Ifølge Lloyds Register androg de skandinaviske Landes Tonnage udtrykt i Bruttotons i Aarene 1914 og 1924:

	1914	1924
Sverige	1,015,364	1,254,550
Danmark	770,430	1,035,943
Norge	1,957,353	2,505,393

Disse Tal viser, at Sverige blandt de skandinaviske Lande har den mindste Forøgelse af Handelsflaaden. Dette skyldes sikkert for en stor Del, at saavel Danmark som Norge, som Følge af deres lave Valuta og derigennem mindre Omkostninger, har været i Stand til at sejle med Fortjeneste, hvilket de svenske Skibe ikke har kunnet gøre, men tværtimod ofte har maattet sejle med Tab. Man maa vel gaa ud fra, at den svenske Handelsflaade, naar først Forholdene atter bliver normale overalt, vil blive forøget i et hurtigere Tempo, og det vil selvfølgelig da være af den største Betydning, at Udviklingen ikke hemmes ved Mangel paa Befalingsmænd.

FORSØG PAA AT BJERGE 2 MILL. GULD MARK

»Hollandske Lloyd«s Passagerdamper »Tubetania« blev i 1916 ved en Fejltagelse sænket af en tysk Undervandsbaad udfør den hollandske Kyst. Tyskerne manglede paa den Tid Raastoffer og for at hjælpe paa den tyske Kredit og Valuta besluttede man i al Hemmelighed at sende to Millioner Mark i Guld til Buenos Aires. Guldet blev ubemærket bragt til Rotterdam og om Bord paa »Tubetania«, men man havde være for hemmelighedsfuld, idet Skibet kort efter at have forladt Havnen traf paa en tysk Undervandsbaad, der uden at betænke sig sendte det en Torpedo. »Tubetania« sank i Løbet af 3 Minutter, og en tysk Agent, der var med for at passe paa Guldet (han var opført paa Passagerlisten som dansk Forretningsmand), blev dræbt ved Eksplosionen.

Ingen tænkte paa »Tubetania« før efter Krigen. Saa hændte det, at en af de frø Skibet reddede hollandske Sømand en Aften i Marseille sad og fortalte om den Gang, han var med til at bringe en tysk Sending Guld til Sydamerika og blev torpederet. En Skipper paa en Trawler fra Dunkerque hørte interesseret til og gav senere en Skibsreder i Marseille Meddelelse om Sagen. Der blev udrustet en Ekspedition for at bjerge Guldet, men medens man var beskæftiget med Undersøgelser og Dykning, kom et andet Fartøj til og begyndte at konkurrere. Det mentes at være Tyskere, der sejlede under engelsk Flag, og senere sluttede ogsaa en engelsk Ekspedition sig til. Man vidste, at Skibet var blevet sænket 10 Minutter efter, at det havde passeret det hollandske Fyrskib, og man fandt ogsaa Vraget. Saa begyndte det imidlertid at storme, det ene Uheld fulgte det andet, og sluttelig blev en Dykker dræbt under Forsøg paa at finde Kasserne med Guldet. Der gaar en meget stærk Strøm, hvor Vraget ligger, Torpedoen har revet Skibssiden op, og Skibet er delvist fyldt med Sand.

Nu har det franske Syndikat, efter hvad en Korrespondent til N. H. S. T. meddeler, forhyret det engelske Bjergnings-selskab, der tog »Laurentic«s Gulddast op, og man haaber, at det nu vil lykkes at faa fat paa det tyske Guld.

SEJLADSEN PAA U. S. A.

Nye Bestemmelser angaaende Mandskabs-listerne

Dansk Dampskibsrederiforening har fra Sveriges Redareforening faaet Meddelelse om, at det svenske Udenrigsministerium har modtaget telegrafisk Underretning fra det svenske Generalkonsulat i New York om, at Skibsførerne ved Udfyldning af Form 680 indeholdende Mandskabsfortegnelse ved Ordet »first« skal betegne saadanne udenlandske Søfolk, der ikke var ansat ombord ved Skibets tidligere Anløb af amerikansk Havn. Unladelse heraf medfører en Bøde paa 10 Dollars for hver Mand.

DRIVENDE MINER I DEN ØSTLIGE DEL AF ØSTERSØEN

Det tyske Dampskib »Creman« har nylig paa Rejse til Kotka passeret fire drivende Miner udfør den estlandske Kyst mellem Surop og Odinsholm. Dette støtter den almindelige Opfattelse, at de udfør den finske Kyst rapporterede Miner stammer fra utilstrækkeligt rensede Minefelter paa den sydlige Side af den finske Bugt. De sidste Dages Vindforhold har nemlig været en Hindring for, at Minerne kan være kommet fra den finske Side af Bugten.

Paa den finske Side er der yderligere Tirsdag observeret en Mine nær Kysten ved Kotka.

KAPTAJNER, GIV AGT!

SVINDLERE PAAFÆRDE I ROTTERDAM — BEFINDER DE SIG NU I ANTWERPEN?

Fra Antwerpen skrives 22. September til N. H. & S. T.

»La Fédération Maritime d'Anvers« (Sammenslutning af omtrent samtlige Antwerpenmæglere) sender idag sine Medlemmer følgende Cirkulære:

»Det meddeles os, at der i Rotterdam er gjort ulovlige Forsøg paa at indkassere Regninger eller Fakturaer paategnet af Kaptajner, hvis Underskrift man har tilsneget sig under fejlagtige Paaskud. Rotterdam-Politiet har modtaget Anmeldelser i denne Anledning, og man har Grund til at tro, at de Svindlere, som har været paa Færde, har begivet sig til Antwerpen.

Vi har fundet det nødvendigt at henlede Deres Opmærksomhed herpaa.«

Usandsynligt er det ikke, at det her drejer sig om Medlemmer af den Bande, som har opereret i forskellige af Europas Havnebyer i de senere Aar. For et Par Aar siden i Bordeaux, — i Fjor havde de henlagt deres Operationsbasis til Antwerpen, hvor det lykkedes dem at hæve henved 60,000 Francs paa falske Kvitteringer hos forskellige Mæglere, før de blev arresterede. De tre, som blev fanget, fik hver ca. tre Aars Fængsel, og sidder saaledes vel forvaret endnu et Par Aar. Men der var vist endnu en; maaske det er ham, som har etableret sig i Rotterdam?

Det kan sikkert have Interesse at nævne, hvorledes disse Svindlere har sig ad i Antwerpen. Naar en Baad

kom ind, gik de sammen med waterclerks, etc. ombord for at »tale med Kaptajnen«. De præsenterede sig som Repræsentant for en eller anden Institution, Havneautoriteterne, Lloyds Register eller lignende, og havde med sig et stort Papirark, som skulde udfyldes med Baadens Navn, Tonnage, Last o.s.v. Nederst stod det ene Ord »master«, hvorover Kaptajnen skulde sætte sit Navn efter at have paaført ovennævnte Detailler. Der var det kedelige med disse »Formularer«, at der var et stort blankt Rum mellem det, som stod øverst og Kaptajnens Underskrift paa Foden af Arket. For Bedragerne var det altsaa den letteste Sag af Verden at lave en Regning paa Keddelrensning eller hvad som helst. De klippede det øverste Stykke af, indsatte Tal varierende fra 2,000 til 10,000 Francs, og Regningen var færdig, forsynet med Kaptajnens værdifulde Paategning. Pengene blev saa hævet hos Mægleren, — som Regel efter Skibets Afgang.

Det er unyttigt at tilføje, at det for Kaptajnerne gælder om at udvise den største Forsigtighed. Naar Baaden ankommer til Havnene, er der som oftest mange Mennesker, som stormer om Bord. Kaptajnen skal sætte sit Navn baade her og der, saa han let kan skrive det en Gang for meget, hvis han ikke passer paa.

STATSVIRKSOMHEDER SOM OVERFØRES TIL ERHVERVS MINISTERIET

Efter hvad vi erfarer, har man i disse Dage i et Ministermøde vedtaget at overføre fra Marineministeriet til Erhvervsministeriet følgende Statsvirksomheder, nemlig:

Fyr- og Vagervæsenet,

Lodsvæsenet,

Redningsvæsenet samt

Meteorologisk Institut.

Det er Meningen, at Overførelsen allerede skal finde Sted fra den 1. November i Aar.

"DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERTNING

Til trods for Fastheden paa de oversøiske Markeder, baade for prompt og senere Lastning, kan der spores en vis Ustabilitet. Især i Kornbefragtingen gør dette sig gældende paa Grund af de stærkt fluktuerende Priser, og da det drejer sig om store Summer, er Befragterne meget forsigtige.

Saa længe *Montreal* kan tiltrække Tonnage vil *La Plata* og de andre Markeder vanskelig gaa ned, men den store Flaade, som indtil Jul vil være engageret her, maa da nødvendigvis søge andetsteds hen, og med mindre Omsætningsforholdene til den Tid er bedre end nu, vil det kunne faa uheldige Følger.

I de sidste Aar har det mærkelig nok ikke været Tilbud og Efterspørgsel alene, som har dikteret Markedet, men Politik og Valuta, og før der kommer Orden i Landene, vil der heller ikke komme et roligt Fragtmarked.

Nord-Østersøen er stadig det mørke Punkt. En Del franske Laster er steget, omend ikke nok, og Befragterne ser lyst paa Situationen, og tillader sig at skambyde Rederne. Specielt er det ingen let Sag at placere 1/1,200 stds. Baade fra Østersøen, men de mindre Baade finder nu lettere Beskæftigelse, og Sæmsætningen i DBB Ladningerne er blevet lidt bedre. I Sommerens Løb har der været tilstrækkeligt af »Høker Ladninger«, og de fleste Redere kan sikkert tale med om daarlige Indtagender og Ekspeditioner.

Havnestrejken i *Danzig* er nu definitivt afsluttet. I *West Hartlepool* er der igen »congestion«, og den 6. Oktbr. laa der 20 trælastede Dampere paa Tørn, og 7 var ventet.

I *Victoria Dock* i *Hull* maa i Øjeblikket regnes med ca. 5 Dages Tørn, medens Forholdene i *Alexandra Dock* sammesteds er noget bedre, dog bør der regnes med 3-4 Dages Tørn.

TRÆLASTMARKEDET

Som ovenfor nævnt opviser Østersømarkedet som Helhed ingen Bedring, derimod er *Canada* pludselig kommet op i 80/- for prompt Baad, og *Hvidehavet* bedres langsomt.

En Del af de seneste Afslutninger er:

1,050 Favne *Hernösand-Ghent* 46/6, 750 Favne *Trångsund-Calais* 39/6, 500 Stds. *Trångsund* og *Sørnæs-Leith* 44/-, 650 Stds. *Uleåborg-Kings Lynn* 45/-, 500 Stds. *Uleåborg-Great Yarmouth* 46/6, 650 Stds. *Lowisa-Great Yarmouth* 42/6, 570 Stds. *Leningrad-Southampton* 41/6, 500 Stds. *Syd Finland-Holland Hfl.* 22.50, 450 Stds. *Midt Finland-Holland Hfl.* 23.00, 925 Stds. *Uleåborg* og 1 Plads *Sydfinland-Dunkerque* 41/6, 630 Stds. 1-2 *Sydfinland-Dunkerque* 42/6, 1/1,050 Stds. *Hernösand-Boulogne* noteres i 36/- fors. 37/-, 1,000 Favne *Haukipudas-Cardiff*, 48/- fors. 50/- Sommerdæk.

Pulpwood fra *Newfoundland* til U.K. er fastere.

For en Kontrakt paa 25,000 Tons *Vaadmasse*, *Østnorge-Themsens*, Juni 1925—Juni 1926, indikerer Befragterne 8/3; forhåbentlig er der ingen Reder, der accepterer denne Rate. Der udbydes ligeledes flere Kontrakter for *woodpulp* fra *Finland/Sverige-U.S.A.*, f.o.w./Juli 1925, Doll. 4.75—5.25.

KUL, KOKS ETC.

Heller ikke dette Marked kan endnu siges at være kommet op. Rigtignok er der bedre Efterspørgsel, men Befragterne faar stadig Baade til 5/3 5/6 for 3,000 Tons Baade, 6/- 6/6 for 15/2,000 Tons., og Kokes fra *London* til Kr. 10.00—10.25. Kokes *Hull-København* er sluttet til 8/6. Raterne til *Sverige/Norge* ligger forholdsvist bedre.

MIDDELHAVET

Der er mere Liv i Befragtningen for Kul ud, og særlig prompte store Baade er efterspurgt. Raterne varierer, som før Krigen, med 1½—3d., og er langtfra tilfredsstillende, naar der tages i Betragtning, at de hjemgaaende Laster heller ikke kan give noget Overskud.

Donau og Sortehavet ligger svært lavt. En Græker 5,200 Tons er sluttet med Oliekager til København til 13/9 d.w.

NORD-AMERIKA, GULFEN, CANADA

Heldigvis kan disse Markeder vedblive med at bruge Tonnage, og de sidst betalte Rater er:

Montreal-Antwerpen/Rotterdam 17½ c., Hamburg 18½ c. Montreal-Bristol Kanalen 4/-. Montreal-Middelhavet 4/10½. Portland-Danzig, Mel 27 cents. Atlantic Range-Antwerpen/Rotterdam, 16 c., Hamburg 17 c. Gulfen-Vest Italien, 23½ c. 1 Havn. Gulfen-U.K. 5/-. Gulfen-Antwerpen og/el. Rotterdam 20 c. 1 Havn, 21 to Havne.

Kul: Range-River Plate Doll. 3.70—3.90. Range-Marseille Doll. 3.50 tre Rejser.

Lumber: Gulfen-Buenos Aires 146/3 per Stds. Gulfen-Vest Italien betaler 175/- for 750 Stds. Baad.

Korn fra Pacific til U.K. er i 38/- til 38/9 November/December og 6,500 Oktober/November har faaet 39/6.

SYD-AMERIKA

Udgaaende Kulrater er uforandrede, og andet er ikke at vente, saalænge det hjemgaaende Marked holdes oppe.

ISFORSTÆRKNINGER PAA SKIBE I ØSTERSØFART

Paa den nylig i Christiania afholdte Kongres af nordiske Skibsbefalingsmænd, fremsatte Kaptajn Granit, Finland, iflg. S. S. T. en Redegørelse for Vintertrafikken paa finske Havne og de Ulemper, som skyldtes, at Skibene i stor Udstrækning ikke var forsynede med Isforstærkninger og iøvrigt heller ikke med Hensyn til Udrustning er egnede til denne Fart. Dette fremgaar bl. a. af de Skader, som Skibene har paadraget sig i Isen, og som har medført store Udgifter til Reparationer og for Tidsspild, hvis Skibene da ikke er gaaet til Bunds. Der har været Vintre, i hvilke næppe et eneste af de ikke isforstærkede Skibe, der har anløbet finske Havne, er indkommet uden Havari.

Forholdet medfører ogsaa store Vanskeligheder for den finske Ruteffart. De kostbare Isbrydere, som den finske Stat holder i Gang, har først og fremmest haft til Opgave at opretholde Ruteforbindelserne, men naar der indløber Meddelelse om, at mindre kraftige Skibe befinder sig i Fare i Isen, er det klart, at Isbryderne tvinges til først og fremmest at bjerge disse og de

Stort over 24/- 24/6 er endnu ikke betalt for prompte middelstore Baade til U.K., og 25/6 26/6 November/December, men for Januar/Februar/Marts viser Befragterne en stigende Interesse, og den sidst betalte Fragt: 28/-, vil nok snart blive forbedret. Til 3 Havne Bergen/Malmø/Danmark noteres 30/- Basis 1 Havn, 9d. extra for hver yderligere Havn. Chile-Gøteborg/Malmø er gjort til 34/-, 15/12—1/1/1925, og een Havn Danmark endog til 34/6.

ØSTEN

Den længe ventede Opgang begynder nu for Alvor at vise sig. Bombay/Karachi-Middelhavet/U.K.-Cont. 4,400 Tons 27/6 d.w., 5,500 24/- scale, og Syd Australien 47/6. Tonnagetilgangen for Korn fra Australien er ikke tilstrækkelig, og nogen Fremgang kan med Rimelighed endnu ventes.

TIME CHARTER

Vest Indien betinger Doll. 1/35 1/40 4,000 Tons Baade 6/7 Mdr., Doll. 1/60 1/90 25/2,000 Tons Baade indtil 12 Maaneder og 10,000 Tons Baade søges for World Trade til 4/-. Engelske Linie Redere har taget en stor ny Baad, Gulf round, Levering U.K., til 5/-, 5/6,000 Tons Baade betinger 4/3 4/9, og 3/4,000 Tons Baade 5/-.

SEJLSKIBE

Den hidtil højst betalte Rate er 46/3: Syd Australien-Bordeaux/Hamburg, og der kan slutes indtil 15/3 Annullering. Flere Skibe er gaaet ud fra Europa i Ballast. Fra Portland eller Puget-Sound til U.K./Cont. noteres 35/- Oktober/November, og Chile-U.K./Cont. 28/- Oktober/November.

Mennesker og Ladninger, der er om Bord, og saaledes stille deres egne Opgaver i Baggrunden.

Finske Lovbestemmelser.

Han gjorde Rede for de finske Bestemmelser paa dette Omraade, hvoraf fremgik, at der for Fragtdampers Vedkommende ikke findes Lovbestemmelser, udover at Skibene for at have Ret til at sejle om Vintren skal tilhøre højeste Klasse i et af de af den finske Stat anerkendte Klassificeringsselskaber samt, hvad Udrustningen angaar skal medføre Redningsbaade til Brug paa Isen. Disse Udrustningsbestemmelser skyldes de mange Aars Erfaring, som Finland har paa dette Omraade. Hvad Passagerskibene angaar findes der derimod indgaaende Krav om Isforstærkninger paa Skroget, vandtætte Skot etc.

Det vilde være af den største Betydning, hævdede Kaptajn Granit, ikke blot hvad angaar Sikkerheden til Søs, men ogsaa for Trafikens Regulering og Lettelse af Isbrydernes Arbejde, at ikke et hvilket som helst Fartøj faar Ret til at besejle isfyldte Farvande.

EN KLAGE OVER LOSSEFORHOLD ETC. I FÉCAMP

Efter gentagne Gange at have været i Fécamp for at laste Oliekager, finder jeg Anledning til at oplyse Kolleger og Skibsredere om, hvordan Forholdene er her for Sejlskibe.

Naar man kommer hertil, kommer der ingen Lods ud før med Slæbebaaden, skønt Lodserne har en stor Motorkutler. Slæbebaaden kommer ud naar det er ½ Flod, og spørger man, hvad det koster, at blive slæbt ind, svares der efter Tarif, men samme Tarif er meget foranderlig. I Fjor betalte jeg 230 Frcs, medens jeg i Aar maatte betale 250 Frcs for Bugsering over den samme Strækning. I Fjor var Tariffen for at slæbe ud 200 Frcs. I Aar er den steget til 300 Frcs. fra 25. September. Samme Slæbebaad har Monopol paa Bugseringen, saa ingen anden Hjælp er at faa, om Slæbebaaden er tilstede. Begge Gange, vi er kommen, har Slæbebaaden ikke haft Rappen ombord i en halv Time.

Ballasten skal man selv losse ind paa Kajen; den

skal leveres cirka 1 Favn ind i Land, og saa maa man betale 12 Frc. pr. Ton for at faa den kørt bort.

Her findes en Stevedor, som har alt Arbejdet med Losning, Lastning og Ballastkørsel. I Fjor fik jeg af ham 3 Mand til 30 Frc. pr. Mand om Dagen til Hjælp til Lastning, men i Aar kunde det ikke lade sig gøre, da han ikke tjente nok. Han vilde kun levere Folk, hvis han kunde faa hele Lastningen til 7,25 Frc. pr. Ton, hvilket er for høj Betaling for et Sejlskib. Faa nogen Arbejdshjælp uden gennem samme Mand kan man ikke; saa man er tvungen til at klare sig selv, hvis man ikke vil i samme Herres blide Hænder.

Kunde dette give Anledning til, at Skibsredere tog dette i Betragtning, naar der slutes herfra, er Hensigten med disse Linier naaet.

p. t. Fécamp, den 30. September 1924.

Lauritz Madsen, 3m. Sk. Cornwall.

HVORFOR MEXICO BYGGER FRIHAVNE

DEN BEDSTE BELIGGENHED PAA HELE JORDEN

Den sydøstlige Del af den mexicanske Republik er Forbindelsespunktet mellem to Kontinenter og beliggende tæt opad den korteste Rute mellem to Oceaner af største Betydning, den strategisk bedste og den mest værdifulde Beliggenhed paa hele Jorden.

Landet rummer uhyre Rigdomme og naturlige Hjælpekilder, og Frihavnene Puerto México, Rincón Antonio og Salina Cruz ved Tehuantepec Jernbanen er neutrale Zoner, der er udstyrede med alle de Hjælpemidler, der karakteriserer moderne Havne, hvortil Kapital og Varer til enhver Tid kan føres fra alle Dele af Jorden og nyde fuldkommen Handelsfrihed. Der er hverken Skatter eller Restriktioner af nogen Art indenfor disse Zoner, og alle Produkter kan her omdannes til sælgelige Varer. Tehuantepec Jernbanen befordrer Gods i Transit til begge Oceaner.

Den mexicanske Regering venter efter hvad *The Scandinavian Shipping Gazette* udtaler i en Artikel

om de mexicanske Frihavne ikke nogen direkte Fordeel af Driften af dem, men tager udelukkende Sigte paa Udviklingen af Landets industrielle Virksomhed, der indirekte vil bidrage til hele Nationens Velstand.

Havnene er forsynede med gode Kajer og Varehuse og store elektriske Kraner, saaledes at Varerne hurtigt kan indlades eller losses, og Varerne kan oplagres, hvor de er lossede eller kan indlades i Jernbanevogne, som løber op paa Siden af Skibet. I Salina Cruz er der en Tørdok og Værksteder, hvor Skibe kan blive efterset og malede. Dokken er vel kendt, og Skibe anløber ofte denne Havn for at komme i Tørdok.

Varer kan ligge oplagrede i Frihavnene i ubegrænset Tid for en ringe Afgift, og store Virksomheder kan i Frihavnene bygge Varehuse uden at betale Skatter eller Afgifter af nogen Art. Den Leje, der betales af Jord, som benyttes paa denne Maade, er meget lav og Lejekontrakterne meget liberale.

TYSK ISMELDINGSTJENESTE

Fra Deutsche Seewarte i Hamburg er Meteorologisk Institut anmodet om at underrette de deri interesserede danske Rederier om, at Deutsche Seewarte har organiseret følgende Ismeldingstjeneste, der vil være i Virksomhed under længe vedvarende, strenge Vintre.

De tre Kystradiostationer Pillau, Swinemünde og Friderichsort modtager gratis fra Skibe i Søen Ismeldinger affattede i Kode efter medfølgende Nøgle. Efter Bearbejdelse af de indkomne Meldinger giver

Swinemünde som Tillæg til Vejmeldingen (Funkwetter) Kl. 11,30 en Isberetning, baseret paa de indkomne Meldinger.

Institutet bemærker, at den nye tyske Ismeldingstjeneste ikke medfører nogen som helst Ændring i det danske Instituts Ismeldingstjeneste, og haaber ikke, at en eventuel Deltagelse fra danske Skibes Side i den tyske Tjeneste paa nogen Maade vil virke svækkende paa det nuværende udmærkede Samarbejde mellem Rederierne og det danske Institut.

NØGLE TIL KODE-ISMELDINGER FRA AABEN SØ

Kaldesignal: SPD.

Skibsnavn: OZZV BBLL EDDF

Bogstavernes Betydning.

O er Iagttagelsesdagen, 1 er Søndag, 2 Mandag, 3 Tirsdag, 4 Onsdag, 5 Torsdag, 6 Fredag, 7 Lørdag.

ZZ er Klokketallet. Tiden afrundes til fulde Timer fra 00 Midnat til 24 mellemeuropæisk Tid.

V er Synsviddens.

0 er tæt	Taae	Synsvidde	indtil	50 mm.
1 » tættere »	»	»	»	$\frac{1}{10}$ Sømil.
2 » Taae	»	»	»	$\frac{2}{10}$ »
3 » moderat »	»	»	»	$\frac{1}{3}$ »
4 » tynd »	»	»	»	1 »
5 » Dis	»	»	»	2 »
6 » Dis	»	»	»	5 »
7 »	»	»	»	10 »
8 »	»	»	»	30 »
8 »	»	»	»	over 30 »

BBB er den geografiske Bredde i Grader og Tiendedelsgr.

LLL er den geografiske Længde i Grader og Tiendedelsgr.

E angiver Is- og Skibsfartsforhold.

1 » isfrit, Skibsfarten uhindret.

2 angiver	svag Drivis, Skibsfart vanskelig for svage Dampere.
3 »	Drivis og Flageis, meget vanskelig for svage Dampere.
4 »	tæt Drivis og Flageis, Skibsfart for svage Dampere usikker.
5 »	udstrakte Felter af Driv- og Flageis, Skibsfart for kraftige Dampere vanskelig.
6 »	sammenfrosset Driv- og Flageis, Skibsfart for kraftige Dampere meget vanskelig.
7 »	Skrueis og Drivis, Skibsfart kun mulig for stærke Dampere eventuelt med Isbryderhjælp.
8 »	svær Isdrift, Skibsfart kun mulig v. Isbryderhjælp.
9 »	svær Fastis, Skibsfart umulig.

DD er Vindretningen.

2 NNO.	10 OSO.	18 SSW.	26 WNW.
4 NO.	12 SO.	20 SW.	28 NW.
6 ONO.	14 SSO.	22 WSW.	30 NNW.
8 Øst.	16 Syd.	24 Vest.	32 Nord.

FF er Vindstyrken:

0 Vindstille.	3 svag.	6 stærk.	9 Storm.
1 meget let.	4 moderat.	7 stiv.	10 stærk Storm.
2 let.	5 frisk.	8 stormende.	11 voldsom Storm.
			12 Orkan.

LODSFORHOLDENE I STOREBELT

I Anledning af en i *Dansk Søfarts Tidende* Nr. 39 efter *Svendborg Amtstidende* bragt Meddelelse om Lodsforholdene i Storebelt, mod hvilke der rettedes en ret skarp Kritik, har Lodsdirektøren indhentet Udtalelser i Sagen fra Lodserierne i Korsør og Nyborg, af hvilke fremgaar, at den af *Svendb. Amtst.* bragte Meddelelse er ukorrekt, og Lodsdirektøren fremhæver i sin Udtalelse til os, at han (Adresse Livjærgsgade 43, København Ø.) altid er rede til at besvare enhver Henvendelse fra Skibsførere angaaende mangelfuld Lodsbetjening i Storebelt.

Af Rapporten fra Lodserierne i Korsør og Nyborg fremgaar iøvrigt, at de har været ganske uvidende om den i *Svendborg Amtst.* fremsatte Klage, før de fra Lodsdirektøren blev anmodet om en Udtalelse. De

hævder begge, at Skibene altid bliver betjent saa hurtigt som overhovedet muligt.

Lodserne fra Nyborg sejler ofte paa alle Tider af Døgnet og i al Slags Vejr Beltet igennem uden at træffe lodssøgende Skibe, og det er en fast Regel ved Lodseriet dér, at man, naar man ser eller blot hører om Skibe, som kan tænkes at ville benytte Lods, straks lægger ud og sejler dem i Møde saa langt som Tjennesten tillader det.

Lodserne i Korsør udtaler bl. a., at det er dem bekendt, at større Skibe har ligget til Ankers mellem Langeland og Sprogø, antagelig for at afvente Nyborg-Lodser, men da de efter at være passeret Vengeance-Grunden er sejlet mod Vesterrenden, har Korsør-Lodserne ikke maattet betjene dem og er derfor ikke gaaet ud.

ØKONOMISKE FORHOLD I ESTLAND I DET 2. KVARTAL 1924

KREDITINDSKRÆNKNINGENS SKADELIGE FØLGER

REVAL, i September.

Saa vel paa Pengemarkedet som i selve Forretningslivet og de producerende Erhverv har Stillingen i nærværende Beretningsperiode gennemgaaende været præget af megen Usikkerhed. For en Del har dette Forhold utvivlsomt sin Grund i, at Regeringens og Bankernes Kreditindskrænkningspolitik begynder at gaa de mindre levedygtige resp. de finansielt svagt funderede Industri- og Handelsforetagender ubehageligt nær paa Klingen. Imidlertid undgaar en saadan Proces ikke tillige at ramme enkelte eksistensberettigede Virksomheder, f. Eks. har det store Baltiske Bomuldsspinderi, der beskæftiger 2000 Arbejdere, været nødsaget til at standse Bedriften for et Tidsrum af 5 Uger, fordi det foreløbig mangler Driitkskapital.

Handelsbalancens Underskud er i 1ste Halvaar 1924 ganske vist — sammenlignet med den tilsvarende Periode ifjor — formindsket fra ca. 1500 Millioner til ca. 1000 Millioner E. M. (1 d. Kr. p. t. = ca. 70 E. M.), men Rigsbankens Udlaan, der pr. 1. Juli d. A. beløb sig til ca. 5 Milliarder E. M., er ikke destomindre blevet forøget som Følge af udvidede Kreditter til Importen af Saasæd, Foderstoffer etc. til Landbruget.

Nedgang i Seddelomløbet.

Seddelflationen er blevet gennemført med afgjort Konsekvens, idet Omløbsmidlerne (Statskassesedler og Banknoter) pr. 1. Juli d. A. kun udgjorde ca. 3 Milliarder E. M. mod ca. 3½ Milliarder E. M. den 1. April d. A. Denne betydelige Formindskelse af de cirkulerende Pengesedler er dog ikke sket ved Kreditindskrænkning, men derimod ved Salg af Valutaforraad. Rigsbankens Valutaeserver, som pr. 30. April d. A. udgjorde godt 500 Mill. E. M., var saaledes den 30. Juni d. A. reduceret til ca. 175 Mill. E. M.

Mægtige Toldforhøjelser.

Da de den 4. Juni d. A. foretagne Toldforhøjelser viste sig utilstrækkelige til at virke regulerende paa Importen, og da et direkte Importforbud ikke er gennemførligt af Hensyn til bestaaende Handelstraktater, indførte Finans- og Erhvervsminister *Strandmann* en Maaned senere (den 4. Juli d. A.) ved en telegrafisk Instruktion en Række yderligere Toldforhøjelser af meget radikal Karakter. Blandt andet blev følgende, i Grundtarifen af 25. Januar d. A. anførte Satser forhøjet saaledes: Med 275 pCt. — uformalet Hvede. Med 200 pCt. — Frugt og Gemyse samt Drivremme af Hamp og Bomuld. Med 100 pCt. — Mel (alle Sorter), Gryn, Makaroni, Læderfabrikata (Fodtøj, Dokumentmapper etc.), Sæbe, Skydevaaben, Klaverer, Køretojer, alle Sorter Bomuldsstoffer, Galanterivarer, Læderdrivremme, Tæpper, Linned og Klæder. Tolden paa de øvrige Importvarer forhøjedes med 30—75 pCt., i det væsentlige uden Ændring af de den 4. Juni d. A. publicerede Forhøjelser.

Guld kronen som Basis for Kontrakter paa lang Frist.

Loven om Fastsættelse af Guld kronen som Grundlag for Afsluttelsen af Kontrakter paa lang Frist traadte i Kraft den 30. Juni d. A. Den 14. Juli noteredes Guld kronen for første Gang paa Revals Børs, nemlig til en Kurs af 111 E. M. Hertil er at bemærke, at denne officielle Guld kronekurs ikke svarer til den Kurs, der vilde fremkomme, hvis man regnede med Estmarkens virkelige Værdi i Forhold til stabil Guld valuta (f. Eks. Dollar). Paa Fondsbørsen afsluttes der for Tiden kun meget faa Kontrakter i Dollars, Sterling o. s. v., hvorimod den egentlige Efterspørgsel efter Fremmedvaluta tilfredsstilles paa den saakaldte sorte Børs til væsentligt højere Kurser end de officielle. En Guld kronekurs af 111 betyder altsaa ikke, at man for 111 E. M. paa Børsen kan købe 4,03,226 gr. rent Guld (omregnet f. Eks. i Dollars), og Guld kronens Notering giver saaledes endnu ikke et rigtigt Billede af Estmarkens faktiske Markedsværdi.

I Slutningen af Juli Maaned bekendtgjorde Eesti Bank, at Kontokurrent-Udlaan og Finansveksler fra og med 1. August kun vilde blive prolongeret af Banken, hvis de omregnedes til Guld kronen efter en Kurs af 100 E. M. pr. Guld kronen. Samtidig skal de terminerede Indskud i Banken omregnes til Guld kronen efter samme Kurs, hvorhos Udbetalingen sker i Estmark til Dags Kurs.

Det stilledes Debitorerne frit, om de vilde afdække deres Skyld i Estmark inden 1. August (en Termin der senere er blevet forlænget til 1. September resp. — naar Afdækning sker ved Veksler — til 1. Oktober d. A., eller lade Skylden valorisere til ovennævnte Kurs. Paa et den 28. Juli afholdt Møde vedtog Privatbankerne at tiltræde Eesti Banks ommeldte Valoriseringsbestemmelser.

Disse Bestemmelser vakte stærkt Røre blandt Laantagerne, der saavidt muligt søgte at skaffe Midler til Indløsning i Estmark af deres omhandlede Forpligtelser, som de ikke ønskede at lade valorisere til en for dem, i Betragtning af Estmarkens faktiske Markedsværdi, ugunstig Kurs. Heroverfor hævder Eesti Bank, at de paagældende Fordringer næsten alle er paa lang Frist og stammer fra en Tid, da Estmar-

kens Værdi i Forhold til Guld kronen var langt under 100, saaledes at der ikke kan være Tale om, at Skyldnere lider noget Tab paa Grund af Kursforholdet, men kun om, at de gaar Glip af en Fortjeneste, som Estmarkens Værdiforringelse vilde tilføre dem, ifald deres dyrt stiftede Gæld kunde tilbagebetales til en billigere Kurs.

Valoriseringen en Bom for Baissespekulation i Estmark.

Med Valoriseringen tilsigtes der at sætte Bom for en saadan Spekulation i Estmarkens Fald. Pr. 1. Juli d. A. havde Eesti Bank Kontokurrent-Fordringer til et Beløb af henved 3 Milliarder E. M. De fleste af disse Fordringer er — som nævnt — paa lang Frist og hidrører fra Anskaffelsen af Maskiner, Opførelsen af Bygninger o. s. v. Ogsaa Finansvekslerne er for det meste paa lang Frist, idet de hovedsageligt er udstedt til Erhvervelse af Formueobjekter. Antallet af disse Veksler er endnu ikke konstateret, men i Eesti Banks Diskonto-Portefeuille paa 1800 Mill. E. M. udgør de ca. 30—50 pCt. Ved Hjælp af Valoriseringen vil Eesti Bank nu først og fremmest fastsætte Værdien af dens Portefeuille for Fordringer paa lang Frist, og derefter træffe en speciel Overenskomst med hver enkelt Laantager, for saaledes efterhaanden at reducere den Art Udlaan, der hæmmer Bankens Likviditet.

Forretningsveksler paa kort Frist er ikke underkastet Valoriseringen. De til kommunale Institutioner samt til Landbruget ydede Laan valoriseres heller ikke, forsaavidt de ikke falder ind under Bankens sædvanlige Forretningsoperationer, men er ydet af Eesti Bank paa særlige Betingelser og under Regeringens Garanti. —

Ingen Forøgelse af Seddelemisjonen.

Finansminister Strandmann afviser enhver Tanke om Forøgelse af Seddelemisjonen og tager kraftigt til Orde for en stærkere Udnyttelse af Landets Naturrigdomme (specielt Skovbestanden), der er saaledes af Landbrugsministeriet og Hovedforstforvaltningen udarbejdet en Plan vedrørende Hugst af 6000 Dessjatin (1 Dessj. = 1,09 ha.) Skov udover den normale aarlige Skovhugst, der udgør ca. 8500 Dessjatin. Salget af disse 6000 Dessjatin Skov menes at ville indbringe Staten ca. ½ Mill. Pund Sterling. Betingelserne opgives at være følgende: Som Kaution skal Køberne straks indbetale 10 pCt. af Købssummen, desuden som Afbetaling 40 pCt. af Købssummen — i Aaret 1925 yderligere 40 pCt. (i 2 Rater) og i 1926 endelig 20 pCt. Alle Betalinger erlægges i engelske Pund. Eksporten af Træet tilladcs først, naar Købssummen er fuldt betalt.

Hvis de estniske Trælasthandlende, der synes at have Vanskelighed ved at skaffe de nødvendige Sterlingbeløb, ikke skulde kunne acceptere Regeringens Betingelser, vil Køberne formentlig blive søgt i Udlandet (England).

Vanskelige Forhold i Træindustrien.

Forøvrigt har den estniske Træarbejdnings-Industri i de senere Aar arbejdet under meget vanskelige Forhold, der især skyldes den i nævnte Branche om sig gribende Spekulation. Som bekendt, er Størstedelen af Estlands Skove ved Agrarreformen af 1919 gaaet over i Statens Eje, og Hovedforstforvaltningen har hidtil ved Skovauktioner bortsolgt Dele af Skovene til den Højtbydende. Derved, at Skovpartierne næsten altid solgtes i ganske smaa Parceller, blev de et let tilgængeligt Spekulationsbytte for Opkøbere, der ikke disponerede over tilstrækkelig Kapital og Fag-Kundskab til en rationel Udnyttelse af de paagældende Skovarealer. Paa denne Maade kom Hovedforstforvaltningen ganske vist til sin Fortjeneste, men de solide estniske Savværksejere maatte senere betale for høje Priser for deres Raavarer, saaledes at deres Virksomheder blev urentable. For Opkøberne, der ikke selv havde tænkt paa at oparbejde Træet, viste det sig ofte umuligt at videresælge Skovparcellerne, idet der ikke meldte sig Købere til de forlangte og hyppigt ogsaa paa Skovauktionerne virkelig betalte Priser. Dette Forhold har været til stor Skade for denne Gren af Estlands Export-Industri, og det tør uden Overdrivelse siges, at Handelsbalancen er blevet særdeles ugunstig paavirket deraf. —

Krise ogsaa i andre Industrier.

Ogsaa de andre estniske Industrier lider under den herskende Depression. Flere Fabrikker ligger med store usolgte Varelagre, som det er vanskeligt at afhænde paa Grund af Pengeknapheden og den deraf følgende minimale Købelyst. I stor Udstrækning er Fabrikernes Driitkskapital bundet i de nævnte Varebeholdninger, og da Bankerne indskrænker Kreditgivning, har mange Firmaer svært ved at skaffe sig de absolut nødvendige Kontanter. En Del Firmaer har ikke været i Stand til at opfylde deres Betalingsforpligtelser i Udlandet, og udenlandske Leverandører, som har indrømmet estniske Firmaer aaben eller ikke bankgaranteret Kredit, har derfor undertiden maatte opleve, at deres Fordringer ikke er blevet reguleret tilfredsstillende.

S T O R T O G S M A A T

Smuk Sømandsdaad.

Der er nu indløbet nærmere Meddelelser om Bjergningen af den svenske Dampner „Margit“ i Nordsøen for nogen Tid siden, og der er derved kommet Forhold for Dagen, som fortjener at blive kendt.

„Svensk Sjøfarts Tidning“ meddeler herom følgende: En dansk Kutter „Viking“, som fiskede paa Doggerbank, var Mellemed mellem Bjergeren og Havaristen, der med Nødflag oppe kom drivende forbi „Viking“, idet den havde mistet Roret. En tysk Dampner kom samtidig til Stede, men kunde i det haarde Vejr ikke faa Forbindelse med „Margit“.

„Viking“ udførte da det som en virkelig smuk Sømandsdaad ansete Arbejde at føre et Kabel fra det tyske Skib over til „Margit“. Straks efter, at dette var lykkedes, sprang Kablet, og hele Manøveren maatte gøres om igen. Kutterens Daad er bleven indberettet til det danske Handelsministerium.

Brandskaden paa „Bergensfjord“.

Den Skade, som den norske Amerikalinjens Dampner „Bergensfjord“ for nogen Tid siden led ved en Brand om Bord, er nu opgjort og andrager ialt 643,000 Kr.

Byldepest paa Las Palmas.

Paa Las Palmas har vist sig et Tilfælde af bubonisk Pest, som straks er blevet isoleret, idet de nødvendige Foranstaltninger til Forebyggelse af Smitte er blevet truffet.

Nye Havneafgifter i Portugal.

Den portugisiske Regering har publiceret et nyt Dekret, hvorefter alle udenlandske Fartøjer, som anløber portugisiske Havne, hvor der er Havnepoliti, herefter skal erlægge en Afgift til Havnepolitiet af 20 Centavos pr. Brutto Reg. Ton. — Denne Afgift skal indkasseres af de respektive Havnekontorer. Afgiften skal betales i Escudos og ikke i Guld.

Kutter med Maskinskade.

Fiskekutteren „Sichar“ af Esbjerg er indslæbt af „Nordsøen“ og har brækket Skruesakslen.

Lodsvæsenet.

Kaptajn N. K. Knudsen, Fanø, er fra 1. ds. ansat som Lods i Køge.

Kutterhandel.

Sejlmager Mathiesen, Esbjerg, har solgt Fiskekutteren „Meta“ til Torben Jensen for 30,000 Kr. Kutteren, som har en 38 H.K. Motor, er paa 42 Tons og er en halv Snes Aar gammel.

Savnet Kutter.

Siden den sidste Elfteraarstorm savnes Esbjerg-Kutteren „Hekla E 45“, som formodes forlist. Kutteren førtes af Skipper Ditlev Svendsen fra Strandby.

Havundersøgelsesdampneren „Dana“

vil ogsaa i Aar ligesom i Fjor i det kommende Vinterhalvaar blive stationeret i Esbjerg fra næste Uge.

Ingen amerikansk Rute paa Island.

Det er tidligere bleven meddelt, at den amerikanske Shipping Board paatænker at oprette en Dampskibslinje paa Island, men efter hvad vi erfarer er Sagen stillet i Bero bl. a. under Hensyn til, at en saadan Linje ikke vilde kunne betale sig.

Stabelafløbning.

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeris Værft paa Refshaleen sattes Torsdag et Dieselmotorskib, Værftets Byggenummer 333, til Skibsfærd Knut Knutsen, Haugesund, i Vandet.

Skibet bygges til Norsk Veritas højeste Klasse og er bestemt til Fragtfart. Dets Hoveddimensioner er følgende:

367'—0"×53'—6"×27'—6",

og Bæreevnen er 7,400 tons d. w.

Det forsynes med 2 Hoveddieselmotorer af nyeste Type, der tilsammen skal kunne udvikle 2,300 I.H.K.

Alt Dæksmaskineri bliver elektrisk drevet.

Stabelafløbningen forløb i alle Maader smukt, og Skibet fik Navnet »Vinland«.

„Mauretania“'s Rekord.

Indehaveren af Atlanterhavets blaa Baand »Mauretania« tilbagelagde paa sin sidste Rejse Strækningen mellem Ambrose Fyrskib og Cherbourg med en Gennemsnitshastighed af 26,25 Knob. I de sidste 5 Timer var Gennemsnitshastigheden 28,25 Knob, og ved stærk Forcing kan Skibet naa en Hastighed af 31 Knob i Timen.

Nyt Felt for Redningskorpsets Arbejde.

Redningskorpset har oprettet en Søfartsafdeling, hvis Opgaver falder paa Arbejde i Havn og paa Red paa samme Maade, som Korpset virker paa Landjorden. Afdelingen, der virker efter det af Oberst Fox i England indførte System efter Princippet, at hurtig Hjælp er dobbelt Hjælp, har allerede reddet flere værdifulde Ladninger, deriblandt en Sukkerladning ved sin hurtige Tilstedekomst og sit energiske Arbejde. Afdelingen raader over transportable Lysanlæg med Motor, der kan anbringes ved et Skib, hvis eget Lysanlæg pludselig svigter midt under et Natarbejde med Losning eller Ladning og er ligeledes forsynet med Motorsprøjter, der ogsaa kan anvendes som Pumper med en Ydeevne af 170,000 Liter i Timen. Endvidere disponerer Afdelingen over en Dykkerbaad og en søgaaende Ambulance-Motorbaad, der kan afhente syge eller kvæstede Søfolk, som forbisejende Skibe maatte ønske at faa bragt paa Hospitalet.

Afdelingen residerer paa Christiansø, hvor Orlogsværftet har stillet Kajplads til Raadighed, og Københavns Havnevæsen har ladet foretage fornødne Uddybninger langs Øen.

SKIBS- PROVIANTERINGS- HANDLERE

København:

J. Andersen & Co., Toldbodvej 7.
Bjorch-Jensen & Co., Holbergsgade 24.

Esbjerg:

H. P. Nielsen, Strandbygade 18.
Th. Thygesen Kirkegade 7.

Frederikshavn:

P. Saxbergs Eftf., N. Mogensen.

Helsingør:

K. F. Marstrands Eftf.

Randers:

A. L. Nielsen, ogsaa aut. Forhryringskontor.

POSITIONSLISTE PR. 3. OKTOBER 1924

MEDDELT AF DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING.

A

s.s. A. P. Bernstorff, Nielsen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. Aalborg, Egeholm, ank. Danzig 4.10.
s.s. Aalborghus, Eriksen, i København-Aalborg Ruten.
s.s. Aarhus, Jørgensen, i København-Aarhus Ruten.
m.s. Afrika, Svarrer, afg. Antwerpen 1.10. til Penang via Suez Kanal.
s.s. Aggersund, Petersen, ank. Kotka 6.10.
s.s. Agnete Mærsk, Rasmussen, ank. Alexandria 2.10.
s.s. Aladdin, Nielsen, ank. Velsen 1.10.
s.s. Alexandra, Holst, ank. Patras 3.10.
s.s. Alf, Thorkildsen, ank. W. Hartlepool 26.9.
s.s. Alfa ank. Frederikshavn 4.10.
s.s. Alfred Hage, Bjørn Andersen, ank. Trångsund 4.10.
s.s. Algarve, Sundvig, afg. Aarhus 3.10. til Antwerpen.
s.s. Alssund, Nielsen, afg. Rochefort 2.10.
s.s. Amalienborg, Hansen, afg. Puertoluz 23.9.
s.s. Angelica Mærsk, Rask, ank. Cette 28.9.
s.s. Anine, Risøe, afg. Raumo 3.10. til Rouen.

m.s. Annam, Rasmussen, ank. Le Havre 3.10.
s.s. Anneberg, Korff, ank. Danzig 2.10.
s.s. Arabien, Harder, ank. Adelaide 4.10.
s.s. Argentina, Wenck, afg. Santos 5.10 via Rio, Bahia og Madeira til Skandinavien.
m.s. Arizona, Sonne, ank. Barry 28.9.
s.s. Arkansas, Snedker, afg. New Orleans 4.10. til Danmark.
s.s. Arnold Mærsk, Stabenow, ank. London 27.9.
m.s. Asia, Dahl, afg. Yokohama 26.9. til Vancouver.
s.s. Astrid, Bjark, afg. Ulåborg 3.10. til Terneuzen.
s.s. Atlanterhavet afg. Buenos Aires 13.9. til Montreal.
s.s. Atlantic, Lund, ank. Aarhus 1.10.
m.s. Australien, Møller, afg. Hongkong 2.10. til Singapore.
m.s. Avance, Andrup, pass. Skagen 4.10. p. R. t. Methil.
m.s. Avant, Sørensen, Timecharter Kanada.
s.s. Azel, Maglebye, afg. Raumo 3.10. til Zaandam.

B

s.s. Baldur, Damm, i København-Bogense-Vejle Ruten.
s.s. Beira, Kjær, afg. Libau 1.10. til London.

s.s. *Belgien*, Hansen, ank. Barry 4.10.
 s.s. *Bellona*, Thrane, ank. Leith 5.10.
 s.s. *Benedikt*, Madsen, i København-Haderslev-Aabenraa-Sønderborg Ruten.
 s.s. *Bergenhus*, Andresen, ank. København 4.10.
 s.s. *Berlin*, Vinding, ank. Terneuzen 29.9.
 s.s. *Bertha*, Hans Lassen, ank. Calais 2.10.
 s.s. *Betty Mærsk*, Thun, afg. Havanna 2.10.
 s.s. *Birgit*, Clausen, ank. Rufisque 2.10.
 s.s. *Birte*, Christensen, ank. Hamburg 5.10.
 s.s. *Bjarke*, Poulsen, ank. La Rochelle 29.9.
 s.s. *Bodil* pass. Portland 4.10. p. R. t. Sevilla.
 s.s. *Bogø*, Rasmussen, afg. Pernau 2.10. til Hull.
 s.s. *Bolivia*, Beldring, afg. Shimonoseki 24.9.
 s.s. *Bornholm*, Hansen, afg. New York 5.10.
 s.s. *Bothal*, Hansen, afg. Burntisland 4.10 til Aarhus.
 s.s. *Botnia*, Lydersen, ank. København 4.10.
 s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, ank. Torneå 1.10.
 s.s. *Brattingsborg*, Christensen, ank. Nykøbing F. 26.9.
 s.s. *Bretagne*, Hartmann, afg. Velsen 3.10.
 s.s. *Bretland*, Larsen, afg. København 4.10. til Blyth.
 s.s. *Britta*, pass. Brunsbüttel 5.10. p. R. t. Hull.
 s.s. *Brynhild*, Huus, afg. Kemi 30.9. til Boulogne S/M.
 s.s. *Bryssel*, Jensen, ank. Methil 2.10.
 s.s. *Børglum*, Møllerup, ank. Danzig 5.10.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Roholm, i København-Aalborg Ruten.
 m.s. *California*, Pedersen, ank. Bahia Blanca 24.9.
 s.s. *Carmen*, ank. Barcelona 2.10.
 s.s. *Charkow*, Petersen, ank. Paimbouef 28.9.
 m.s. *Chastine Mærsk*, Lundgreen, pass. Cape Town 3.10.
 m.s. *Chile*, Hansen, pass. Panama Canal 30.9. p. R. t. Los Angeles Harbour.
 s.s. *Chr. I. Kampmann* afg. Methil 4.10.
 s.s. *Christiansborg*, Lund, afg. New York 24.9.
 s.s. *Cimbria*, Svan, i København-Randers Ruten.
 s.s. *Cito*, B. Jensen, afg. London 3.10. til København.
 s.s. *Clara*, Jacobsen, ank. Granville 3.10.
 s.s. *Copenhagen*, Schrøder, ank. Göteborg 29.9.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Jørgensen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Dagmar* (J. Lauritzen) ank. Sevilla 30.9.

s.s. *Dannebrog*, Andresen, ank. Kotka 3.10.
 s.s. *Danefelt*, Lerche-Jørgensen, ank. Kemi 23.9.
 s.s. *Danefærd*, Grøndal, pass. Dunnethead 4.9. p. R. t. Grønland.
 s.s. *Daneholm*, Petersen, ank. Sharpness 29.9.
 m.s. *Danekonge*, Petersen, afg. Antwerpen 25.9. til Leghorn.
 s.s. *Danelag*, Stage, ank. Frederikshamn 6.10.
 s.s. *Danemark*, Hausgaard, ank. Manchester 29.9.
 s.s. *Danery*, Voss, pass. Burntisland 18.9. p. R. t. Grønland.
 s.s. *Danevirke*, Jørgensen, ank. Aalborg 15.9.
 s.s. *Dania*, Bencke, afg. Baltimore 19.9. til København.
 s.s. *Dansborg*, Matthiasen, ank. Bordeaux 4.10.
 s.s. *Delaware*, Heiede, ank. Montreal 4.10.
 s.s. *Diana*, Tramp, ank. København 2.10.
 s.s. *Dorrit* afg. Cardiff 2.10. til Helsingfors.
 s.s. *Douro*, Jørgensen, afg. London 3.10. til N. Sundby.
 m.s. *Drogden*, Hansen, ank. Methil 1.10.
 s.s. *Dronning Maud*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Dublin*, Krogh, afg. St. John N.B. 29.9. til Havanna.

E

s.s. *E. M. Dalgas* afg. Aarhus 3.10.
 s.s. *Ebba* pass. Holtenau 7.10. p. R. t. Memel.
 s.s. *Ebro*, Rosenhøj, afg. London 4.10. til København.
 s.s. *Egholm*, Christensen, ank. Algier 4.10.
 s.s. *Eleonora Mærsk*, Mortensen, ank. Kastrop 27.9.
 s.s. *Elie*, Duhn, ank. Kotka 22.9.
 s.s. *Elisabeth*, Petersen, ank. Ghent 2.10.
 s.s. *Ella*, Falk, oplagt i København 30.9.
 s.s. *Ellen*, Fischer, ank. Immingham 4.10.
 s.s. *Ellensborg*, Andersen, ank. Jacobstad 3.10.
 s.s. *Elsborg*, Palm, afg. Swansea 2.10.
 s.s. *Emilie Mærsk*, Andersen, afg. Nordenham 12.9.
 s.s. *Emma Mærsk*, Mærsk-Møller, afg. Honkong 27.9.
 s.s. *England*, Stengade-Petersen, ank. Yxpila 27.9.
 s.s. *Erik*, Christensen, afg. Jacobstad 5.10. til Frankrig.
 s.s. *Erik Boye* afg. København 3.10.
 s.s. *Erle*, Arentz, afg. Port Said 4.10. til Hamburg.
 s.s. *Esbarn Snare*, Dreyer, i Hamburg-Aalborg Ruten.
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Hamburg-Aalborg Ruten.
 s.s. *Ester* ank. Sörnäs 4.10.
 s.s. *Esther Maria*, Bang, ank. Sunderland 6.10.
 s.s. *Estland*, Sørensen, ank. Patras 4.10.
 s.s. *Estonia*, Christensen, afg. Emden 4.10. til New York.
 s.s. *Expres*, Hansen, i København-Samsø-Odense Ruten.

ATLAS

A/s Atlas, Nørrebrogade 198 · København L.

SKIBS-DAMPTURBINER

MED

TANDHJULSUDVEKSLING

i mest moderne Udførelse.

KAY DYHR

Kvæsthusgade 1 - København K.
 Telefon: Cent. 8901-6885 · Teleg.-Adr.: Kaydyhr · København
 Kunstig Træk- og Oliefyrrings-Anlæg
 fra James Howden & Co.
 GLASGOW



Brug
Holzappels
Patent Farver
 DEN INTERNATIONALE SKIBSFARVE-FABRIK
 TELEFON: 5601 ST. ANNE PLADS 10 KØBENHAVN TELEGR. ADR: HOLZANDIA

MEXIKANSKE FRIHAVNE

Den Mexicanske Regering, der har gjort sig klart, hvad en Frihavn vilde betyde for en Interocéansk Jernbane, har givet Ordre til Anlæggelse af saadanne Frihavne i Salina Cruz og Puerto Mexico, hvor der er udmærkede Betingelser for Ind- og Udladning af Varer, og herved tilbydes der Forretningsverdenen specielle Pladser paa Mexico's Kyster, hvor den internationale Kapital og Foretagsomhed kan finde de bedste Vilkaar.

Industrivirksomheder, som etableres indenfor disse frie Zoner, vil være fritagne for Skatter, saavel til Kommunen som til Forbundsstater og til Centraladministrationen.

Paa disse gunstige Betingelser tilbyder den Mexicanske Nation Europa Adgang til disse frie Zoner, og alle og enhver kan benytte sig af dette Tilbud til her at etablere et Hovedkvarter for kommerciel Foretagsomhed, og det drejer sig her om Steder, hvor man let finder nye Markeder for sine Produkter uden at støde paa Hindringer, som andre Steder gør saadanne Transaktioner vanskelige.

Derfor vil Frihavnene paa Tehuantepec-Landtangen betyde en meget stor Fordel, ikke alene for den Mexicanske Nation, men for hele Verden.

Disse Frihavne paa Tehuantepec-Istmen har ogsaa den særlige Fordel, at de kan byde Industridrivende alle Slags mexicanske Raastoffer; thi Territoriet der omgiver Istmen er umaadelig rigt paa alle Slags naturlige Hjælpkilder, som nærmere beskrevet i Brochuren »Mexican free ports«. Industriherrer, som etablerer sig i disse Frihavne vil blive i Stand til at forene Anvendelsen af mexicanske Raamaterialer med udenlandske Produkter paa den mest fordelagtige Maade, saaledes at de kan levere den øvrige Verden deres Varer med de lavest mulige Fremstillingsomkostninger.

FREE PORTS OF MEXICO:

PUERTO MEXICO · RINCÓN ANTONIO · SALINA CRUZ · GUAYMAS

Representante: LÁZARO BASCH, Cónsul de México

KØBENHAVN, Amagerbrogade 105

F

s.s. *Falken*, Pedersen, i Ruten København-sydfynske m. fl. Pladser.
 m.s. *Falstria*, Sørensen, pass. Perim 28.9. p. R. t. Colombo.
 s.s. *Fanø*, Michelsen, ank. Leningrad 30.9.
 s.s. *Ficaria*, Sandberg, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Fiona*, Willarsen, i København-Nakskov-København-Mariagerfjord Ruterne.
 m.s. *Fionia*, Skjoldam, afg. Bangkok 2.10. til Singapore.
 s.s. *Flora*, Andresen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Florida*, Holm, afg. Lissabon 2.10. til København.
 s.s. *Flynderborg*, Lund, afg. Cardiff 3.10.
 s.s. *Fredensborg*, Nielsen, afg. New Orleans 27.9.
 s.s. *Fredensbro*, Olsen, ank. Dunkirk 5.10.
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, pass. Cape Wrath 5.10. p. R. t. København.
 s.s. *Frederiksborg*, Larsen, ank. Willemstad 2.10.
 s.s. *Frejr*, Jensen, oplagt i Esbjerg.
 s.s. *Frieda*, Westergaard, afg. Nyborg 3.10. til Wiborg.
 s.s. *Frigga*, Andersen, i Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Frode*, Ankersen, ank. Halmstad 3.10.
 s.s. *Fylla*, Callesen, afg. Hungerburg 2.10. til Highbridge.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, ank. Bordeaux 5.10.
 s.s. *Gautatyr*, Nielsen, ank. København 16.9.
 s.s. *Gerda* afg. Yxpila 6.10 til Kemi.
 s.s. *Geysir*, Olsen, ank. Llanelly 4.10.
 s.s. *Gorm*, Christensen, afg. Newcastle 23.9. til Nuevitas.
 s.s. *Grønland*, Kruse, ank. Leith 1.10.
 s.s. *Grønsund*, Nielsen, ank. Frederikshavn 28.9.
 s.s. *Guðrun Mærsk*, Nielsen, afg. Delagoa Bay 1.10.
 s.s. *Gunver* afg. Sundsvall 4.10. til Barcelona.

H

s.s. *H. Pontoppidan* ank. Ijo 26.9.
 s.s. *Hadsund*, Hansen, ank. København 5.10.
 s.s. *Halfdan*, Ørbech, afg. Havre 4.10.
 s.s. *Halland*, Christiansen, ank. Riga 2.10.
 s.s. *Hammershus*, Hveissel, afg. Ardrossan 3.10.
 s.s. *Hans Broge*, Christensen, ank. Algier 3.10.
 s.s. *Hans Mærsk*, Slavensky, afg. Cienfuegos 30.9.
 s.s. *Hans Tausen*, Th. Hansen, afg. Riga 23.9.
 s.s. *Harald*, Pedersen, afg. Cardiff 2.10. til Piræus.
 s.s. *Harriet* afg. Kotka 6.10. til Calais.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, ank. Newcastle 5.10.
 s.s. *Hekla*, Bosch Kronika, ank. Liverpool 5.10.
 s.s. *Helene* ank. Brahestad 4.10.
 s.s. *Helga* afg. Mogador 30.9. til Hull.
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, ank. København 30.9.
 s.s. *Hengest*, Falkenberg, afg. Libau 4.10. til København.
 s.s. *Henry Tegner*, Nielsen, afg. Sandvik 5.10. til Karlsborg.
 s.s. *Hermod*, Clausen, ank. Lisbon 29.9.
 s.s. *Hertha Mærsk*, Møller, afg. Cardiff 3.10.
 s.s. *Hindsholm*, Møller, ank. Manchester 5.10.
 s.s. *Hjelm*, Falk, oplagt i København.
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. København 30.9. til Vestengland.
 s.s. *Holland*, Jørgensen, afg. Mariager 2.10.
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, ank. København 5.10.
 s.s. *Hugo*, Thorkelin, afg. København 3.10. til Sunderland.
 s.s. *Hulda Mærsk*, Schou, ank. St. Nazaire 1.10.

I

s.s. *I. D. S. Adolph* afg. Antwerp 3.10.
 m.s. *Indien*, Jacobsen, afg. Batupahat 4.10. til Japan.
 s.s. *Inga*, Nielsen, afg. London 6.10. til København.
 s.s. *Inge Mærsk*, Hansen, afg. Archangel 3.10.
 s.s. *Inger* pass. Holtenau 7.10. p. R. t. Sevilla.
 s.s. *Irene Maria*, Clausen, afg. Archangel 6.10. til Aberdeen.
 s.s. *Island*, Frandsen, ank. Reykjavik 2.10.
 s.s. *Iuar*, Nielsen, afg. Norfolk 27.9. til Aalborg.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Falck, ank. Nakskov 4.10.
 s.s. *J. C. la Cour*, Rindby, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jakob Mærsk*, Hansen, afg. Baltimore 3.10.
 s.s. *Jan*, Kurtzhals, afg. Blyth 4.10. til København.
 m.s. *Java*, Knudsen, ank. Kobe 6.10.
 s.s. *Jelling*, Andersen, afg. Nuevitas 2.10.
 s.s. *Jenny* ank. Alicante 5.10.
 s.s. *Jessie Mærsk*, Høgstedt, afg. Methil 3.10.
 s.s. *Johanne* afg. Liverpool 2.10. til Königsberg.
 s.s. *Jolantha*, Strufve, i Stettin-København-Christiania Ruten.
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, ank. Kotka 1.10.
 s.s. *Josey*, Nielsen, afg. New York 3.10. til Cienfuegos.
 s.s. *Jungshoved*, Horn, ank. Santos 2.9.
 m.s. *Jutlandia*, Kolls, pass. Gibraltar 2.10. p. R. t. Colombo via Suez Kanal.
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, afg. Leith 2.10.

K

s.s. *Kai*, Friis, ank. Ghent 3.10.
 s.s. *Karen*, Brinck, ank. Tyne 4.10.
 s.s. *Karla* ank. Newcastle 4.10.
 s.s. *Kasan*, Sørensen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Swansea 2.10. til København.
 s.s. *Kejserinde Dagmar*, Uldall, ank. Leningrad 29.9.
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, ank. Humbermouth 30.9.

s.s. *Kina*, Nielsen, afg. Dakar 23.9. til Norfolk.
 s.s. *Kirsten Mærsk*, Bærentzen, ank. Galveston 3.10.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, i København-Aarhus Ruten.
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, ank. København 4.10.
 s.s. *Knud*, Clemmensen, ank. Antwerpen 2.10.
 s.s. *Koldinghus*, Madsen, Dokker Svendborg.
 s.s. *Kong Haakon*, Possent, i København-Christiania Ruten.
 s.s. *Kronborg*, Hillebranth Lund, pass. Sagres 1.10.
 s.s. *Kronprins Frederik*, Hejlsøe, ank. Antwerpen 2.10.
 s.s. *Kurland*, Berndsen, afg. Cardiff 2.10.
 m.s. *København*, Mortensen, ank. Durban 22.9.

L

s.s. *Lars Kruse* afg. Brahestad 3.10.
 s.s. *Laura Mærsk*, Løber, ank. Troon 3.10.
 m.s. *Leise Mærsk*, Houmann, ank. Anacortes 30.9.
 s.s. *Lexa Mærsk*, Bærentzen, ank. Gijon 27.9.
 s.s. *Lifland*, Haure Petersen, ank. Archangel 26.9.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, ank. Danzig 24.9.
 s.s. *Lily*, Poulsen, afg. Methil 3.10. til Odense.
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i København-Limfjords Ruten.
 s.s. *Lithuania*, Jørgensen, afg. New York 1.10. til Danzig via København.
 s.s. *London*, Caspersen, afg. Wiborg 2.10. til Ghent.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Newport, Mon 16.9. til Bahia Blanca.
 m.s. *Lynetten*, Jensen, ank. Birkenhead 6.10.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i København-Frederikshavn-Christiania Ruten.
 s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. København 4.10. til Antwerpen.
 s.s. *Maine*, Brocks, afg. Newcastle 29.9. til Boston.
 s.s. *Maj*, Holm Nielsen, pass. Falmouth 1.10. p. R. t. Tunis.
 s.s. *Maja*, Christensen, oplagt i København.
 m.s. *Malaya*, Kruse, ank. Nørre Sundby 6.10.
 s.s. *Margrethe*, Mathiasen, afg. Mogador 3.10. til Hull.
 s.s. *Marie* afg. Gefle 4.10. til Valencia.
 s.s. *Marie Mærsk*, Kristensen, ank. Alexandria 28.9.
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Fecamp 2.10.
 s.s. *Martin Carl*, Olsen, ank. Kemi 26.9.
 s.s. *Martin Goldschmidt*, Lauritzen, afg. Yxpila 3.10. til Rouen.
 s.s. *Mary*, Stabell, ank. København 6.10.
 s.s. *Maryland*, Pape, ank. Bremen 3.10.
 m.s. *Mexico*, Wolff Jørgensen, pass. Azores 29.9. p. R. t. Houston.
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, ank. Leningrad 30.9.
 s.s. *Minsk*, Egense, ank. Catania 4.10.
 s.s. *Mjølner*, Hansen, pass. Gibraltar 26.9. p. R. t. Island.
 s.s. *Moskov*, Jørgensen, ank. London 3.10.
 s.s. *Møen*, Olsen, i København-Stege- og København-Nykøbing F. Ruterne.

N

s.s. *N. F. Høffding* afg. Kalix 29.9.
 s.s. *Nancy* ank. Sevilla 29.9.
 s.s. *Natal*, Røder, ank. Aalborg 28.9.
 s.s. *Nautik* ank. Valencia 5.10.
 s.s. *Neptun* afg. Denia 29.9. til Manchester.
 s.s. *Nerma* afg. Sønderborg 5.10. til Ankarvik.
 s.s. *Nevada*, Fischer, ank. Galveston 25.9.
 s.s. *Nidaros*, Thomsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, ank. Danzig 1.10.
 s.s. *Niobe* pass. Hirtshals 4.10. p. R. t. Wasa.
 s.s. *Nordland*, Clausen, ank. Boness 5.10.
 s.s. *Nordsøen* afg. Garston 6.10. til Korsør.
 s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, afg. Cardiff 26.9.

O

s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-København-Göteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, Danholt, ank. Lovisa 2.10.
 s.s. *Olga*, Thoft, ank. Hamborg 5.10.
 s.s. *Oluf Bager*, Tvergaard, ank. København 5.10.
 s.s. *Oluf Mærsk*, Hansen, afg. Cienfuegos 2.10.
 m.s. *Oregon*, Mühlendorff, ank. Bahia Blanca 18.9.
 s.s. *Orion*, Berndsen, ank. Kristinestad 5.10.
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, ank. New York 30.9.

P

s.s. *P. Madsen* ank. Sunderland 4.10.
 s.s. *P. N. Damm* ank. København 5.10.
 s.s. *Pacific*, Matthiessen, pass. Malta 3.10. p. R. t. Aarhus.
 s.s. *Palnatoke*, Schou, ank. Uleåborg 1.10.
 m.s. *Panama*, Hjernum, pass. Perim 23.9. p. R. t. Penang.
 s.s. *Parana*, Heisterberg, afg. Newcastle N.S.W. 4.10. til Pacific.
 s.s. *Paris*, Ovesen, ank. Belize, 30.9.
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, afg. Galveston 28.9.
 m.s. *Peru*, Larsen, ank. Antwerp 1.10.
 s.s. *Peter Mærsk*, Knudsen, afg. Kastrup 1.10.
 s.s. *Polaris*, Holm, ank. Uleåborg 18.9.
 s.s. *Primula*, Jacobsen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
 s.s. *Prins Knud*, afg. Grimsby 4.10. til Aalborg.

R

s.s. *Randi* ank. Porto Pi 6.10.
 s.s. *Rask*, Theilland, afg. Odense 5.10. til Trångsund.
 s.s. *Rhodesia*, Madsen, pass. Las Palmas 21.9. p. R. t. Dakar.
 s.s. *Rhone*, Thomsen, afg. København 3.10. til London.

NEW ORLEANS

JOHN S. SAREUSSEN · FINN SILCHENSTEDT
 INDEHAVERE AF:
NEW ORLEANS SHIPCHANDLERY CO. INC.
 TELEGRAM-ADRESSE: »NOSCO«
 NEW ORLEANS

NEW YORK

UNION TRANSPORT COMPANY, INC.
 Stevedorer —
 HOVEDKONTOR: 42, BROADWAY, NEW YORK
 TELEGRAM-ADR.: TRANSPORT, NEW YORK

Med egne moderne Flere og en vidtspændende Organisation til vor Raadighed opgiver vi »flat rates« inkluderende alt Arbejde i Forbindelse med Losning og Lastning.

NEW YORK

THE C. T. SWETT COMPANY

SLAGTERE & SKIBSHANDLERE
 DÆKS- & MASKIN-FORSYNING

PORTLAND, MAINE

Telefon: 6930 · 130-132 Commercial Street · Nat-Telf.: 1520

Telegram Adresse: OSHIPCO. Alle Coder benyttes.
 Telefon: Broad 1753-45

OCEAN SHIPCHANDLERY Co., LTD.

En gros Handel i Fødemidler
 Skibshandel & Sejlmageri

60 PEARL STREET, NEW YORK

PORTLAND,
MAINE

PHILADELPHIA

JONATHAN MAY & SØNNER

Etableret 1876 · Telegram-Adresse »May« Philadelphia, Penna. Delaware Ave · Lombard & Swansca Sts.

DAMPKIBS-FORSYNINGER · EN GROS HANDEL I KOLONIAL, KØD OG

FØDEMIDLER · DÆK-, MASKIN- OG RESTAURATØR-

UDRUSTNING

GLASGOW

**MOUNTSTUART
TØRDOKKE OG SHEARMANS LTD.**

CARDIFF NEWPORT

Tlf.-Adr.: Mountstuart-Tlf. 5103 Telegr.-Adr.: Mordey-Telef. 2174

BARRY AVONMOUTH

Telg.-Adr.: Shearman-Telf. 275 Telegr.-Adr.: Shearman-Telef. 54

Tørdok-Ejere · Skibsreparatører & Ingeniører

E. von MEHREN & CO.

GLASGOW · NEWCASTLE · GREENOCH

Telegram-Adresse: »Vonmehrene«

SKIBSMÆGLERE · BUNKERKUL ENTREPENØRER

Agent for Norge: *

ROB. NILSON & NYQUIST, Christiania.

Telefon: 14346, 33647 H · Telegr.-Adr.: »Lipaloe«

CARDIFF

Dæk- og Maskinforsyning

C. A. G. FYHN

SKIBSHANDLER OG KREDITOPLAG

EAST HIGH STREET
METHIL

Første Klasses Varer i Skinker, Smør, The, Ost, Mel, Konserves etc.
 Agent for W. B. Dick & Co., Ltd., Maskinolie etc.

METHIL

Telegrams: »Mactaggart«, Methil.

Codes: A. B. C. 5th Edition · Scotts' 10th Edition · Watkins 1904

LAWSON & MITCHEL

Skibsmæglere & Skibsfarts Agenter

METHIL, Fife

DANSK VICEKONSULAT

FORSYNING AF BUNKERS

BO'NESS

Telefon: London, Avenue 6746 & Cardiff 4625-4626
 Telegram-Adr.: »Tuckerillo-Stock-Londone« & »Tuckerillo-Cardiffe«

TUCKER, WOOD & CO.

(H. D. WOOD)

Skibs- og Forsikringsmæglere · Exchange Chambers

Adelaide House, Bute Docks,
CARDIFF24, St. Mary Axe,
LONDON E. C. 3

LONDON

TELEFON Nr. 51

TELEGRAM-ADR.: JOYCE, BO'NESS

JOYCE & CO.

Skibsforsyninger fra Lager og Frilager

8 KINNEIL STREET

BO'NESS

LIGE OVERFOR DOCK-PORTENE

ETABLERED 1875

GRANGEMOUTH

NORSK VICEKONSULAT SHIPPING FEDERATION LTD.

JAMES MITCHELL

SKIBSMÆGLER OG SPEDITØR

BURNTISLAND

Telegram-Adr.: »Mitchelle«
Telf. Nr. 15

BEFRAGTNINGS AGENT FOR FORSKELLIGE KULGRUBER I FIFESHIRE

BURNTISLAND

BUCHAN & HOGG

Skibsredere · Skibsmæglere · Speditører

GRANGEMOUTH

Faste Ruter: Grangemouth, Middlesbro', Antwerp

Telegr.-Adr.: »Steam« · Telefon: 59 & 189, Privat 59a

s.s. *Rigmor*, Jørgensen, pass. Kielerkanal 6.10. p. R. t. Nantes.
 s.s. *Rita*, Tønnesen, i København-Hamburg Ruten.
 s.s. *Robert Mærsk*, Mikkelsen, afg. Manchester 3.10.
 ss. *Roma*, Bejer, ank. Hamburg 4.10.
 s.s. *Romø*, Olesen, ank. Aarhus 4.10.
 s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. Newport Mon. 5.10.
 s.s. *Rota*, Rivoldt, ank. København 2.10.

S

s.s. *Saga*, Henriksen, afg. Antwerpen 4.10. til København.
 m.s. *Sally Mærsk*, Andersen, ank. Bremerhaven 3.10.
 s.s. *Scandia*, Simonsen, pass. Fair Isle 5.10. p. R. t. New York.
 s.s. *Seine*, Baryic, afg. Danzig 6.10. til Riga.
 m.s. *Selandia*, Himmelstrup, ank. Nørresundby 5.10.
 m.s. *Siam*, Poulsen, pass. Perim 28.9. p. R. t. Batavia.
 s.s. *Sigrid*, Winther, ank. Windau 29.9.
 s.s. *Sigrun*, Jensen, ank. Antwerp 29.9.
 s.s. *Sigvald*, Andersen, ank. London 1.10.
 s.s. *Silkeborg*, Larsen, afg. Port of Spain 3.10.
 s.s. *Simone*, Christensen, afg. Bollsta 3.10. til Rouen.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Cardiff 30.9.
 s.s. *Skagerak*, Hansen, ank. Råfsø 6.10.
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, afg. Trapani 4.10.
 s.s. *Skjold*, Nielsen, afg. København 2.10. til Antwerpen.
 s.s. *Skodsborg*, Grove, ank. Garston 27.9.
 s.s. *Skotland*, Iversen, ank. Antwerp 26.9.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, afg. København 3.10. til Leith.
 s.s. *Slesvig*, Weichardt, ank. Leningrad 30.9.
 s.s. *Smul*, Hansen, afg. København 5.10. til Blyth.
 s.s. *Sophie*, Thomsen, afg. Cardiff 1.10. til Alicante.
 s.s. *Spigerborg*, Jensen, pass. Brunsbüttel 30.9.
 s.s. *Stal*, Clausen, ank. New York 4.10.
 s.s. *Stegelborg*, Nielsen, ank. Nakskov 4.10.
 s.s. *Stella* ank. Denia 6.10.
 s.s. *Susan Mærsk*, Petersen, ank. Haukipudas 20.9.
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, ank. Helsingør 27.9.
 s.s. *Svanholm*, Petersen, ank. Riga 30.9.
 s.s. *Svava*, Christensen, afg. Almeria 4.10. til Lisbon.
 s.s. *Svend Pii* ank. Kotka 5.10.
 s.s. *Svend* ank. Blyth 29.9.
 s.s. *Søborg*, Madsen, afg. Neapel 3.10.
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, ank. London 4.10.
 s.s. *Sønderjylland*, Jensen, i Ruten København-Horsens.

T

s.s. *T. M. Werner* afg. Terneuzen 3.10.
 s.s. *Taarnborg*, Knudsen, ank. København 25.9.

s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, ank. Aalborg 4.10.
 s.s. *Taasinge*, Ankersen, oplagt i København.
 s.s. *Texas*, Dragsdahl, ank. Portland, Me. 4.10.
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, ank. Newcastle 5.10.
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. København 1.10. til Frankrig.
 s.s. *Tjaldur*, Munch, i København-Riga Ruten.
 s.s. *Tomsk*, Mikkelsen, afg. Oporto 4.10. til København.
 m.s. *Tongking*, Topp, afg. San Francisco 28.9. til Hamburg.
 s.s. *Transvaal*, Bronér, afg. Shanghai 23.9. til Kobe.
 s.s. *Trondhjem*, Pedersen, ank. Trondhjem 3.10.
 s.s. *Tula*, Christensen, afg. Antwerpen 3.10. til Middelhavet.
 s.s. *Tyr*, Jensen, ank. Halmstad 4.10.

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, Rep. i Frederikshavn.
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, afg. Dunston 4.10. til København.
 s.s. *Ulla*, Jessen, ank. Bordeaux 1.10.
 s.s. *Ulrik Holm*, Toft, ank. Trångsund 30.9.
 s.s. *United States*, Voldborg, afg. Christiania 3.10. til New York.
 s.s. *Uranienborg*, Agerlin, afg. Savannah 20.9.

V

s.s. *Valborg*, Hansen, afg. Ellesmere Port 5.10. til Wales.
 s.s. *Vega*, Madsen, afg. Hull 2.10. til Helsingfors.
 s.s. *Venus*, Terkildsen, afg. Nyhamn 1.10. til Hartlepool.
 s.s. *Vera*, Larsen, ank. Wiborg 3.10.
 s.s. *Veratyr*, Pedersen, ank. København 5.10.
 s.s. *Viborg*, Winther, ank. Newcastle 3.10.
 s.s. *Vidar*, Nielsen, ank. København 2.10.
 Bark *Viking*, Ankersøe, ank. Santos 22.9.
 s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), Jacobsen, Dokker i Helsingør.

W

s.s. *Wien*, Jørgensen, ank. Danzig 14.9.
 s.s. *Wilh. Colding*, Østergaard, pass. Kielerkanal 5.10. p. R. t. Rochester.
 s.s. *Wm. Th. Mallin*, Olsen, ank. København 1.10.

Y

s.s. *Ydun*, Fjeldborg, i København-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Yokohama*, Bast, afg. Kingston 3.10.
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Rasmussen, i København-Hamburg Ruten.
 s.s. *Yrsa* (Lauritzen) afg. Saxkøbing 4.10. til Sundsvall.

Ø

s.s. *Ørkild*, Jensen, ank. København 27.9.
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. Uleåborg 26.9.

POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE

H. C. Christensen, Christensen, ank. Port Talbot 29.9.
Emanuel, Kromann, afg. Trångsund 28.9.
Nordstjernen, Hansen, afg. Setubal 27.9.
Maagen, Mortensen, ank. Burntisland (N.F.) 26.9.
Marna, Boye, ank. Kirkcaldy 26.9.
Fulton, Eriksen, ank. Hamburg 28.9.
Zephyr, Christoffersen, ank. Aalborg 28.9.
Bien, Petersen, ank. Aalborg 29.9.
Niels, Smith, afg. North Island til Champ Island.
Clytia, Hansen, til Ankers ved Helsingør 29.9. p. R. t. Douglas.
Sigrid, Hansen, pass. Helsingør nordg. 29.9.
Minerva, Sørensen, ank. Frederikshavn p. R. t. Castletown 30.9.
Ola, Mauritzen, ank. Headwood 28.9.
Britannia, Fisker, pass. Helsingør 28.9.
Norden, Hansen, ank. Roquefort p. R. t. Setubal 29.9.
Polarstjernen, Hansen, ank. Svendborg 29.9.
Sif, Raahaage, afg. Setubal til Ystad 29.9.
Glory, Christensen, ank. Tønsberg 30.9.
Albert, Clausen, ank. Binglee 30.9.
Primo, Rasmussen, afg. Casablanca til Cuba.
Venus, Boye, ank. Køge 1.10.
Hertha, Christoffersen, ank. Swansea 30.9.
Frida, Jørgensen, afg. Riga 1.10.
Duen, Hay, ank. Aalborg 1.10.
N. C. Petersen, Larsen, ank. Nykøbing S. 1.10.
Zampa, Jørgensen, ank. Hernösand 1.10.
Kurt, Jørgensen, ank. Sundsvall 1.10.
Carla, Jacobsen, ank. St. Johns 30.9.
Merkur, Lund, ank. Dingle fra Vestervik 30.9.
I. N. Nielsen, Hansen, pass. Helsingør 30.9.
Niels, Rasmussen, ank. Reval 2.10.

Fylla, Kromann, ank. Dysart 2.10.
Noa, Hansen, afg. Skarrehage 2.10.
Agnès, Frederiksen, ank. Odense 2.10.
Andreas, Rasmussen, ank. Neapel 1.10.
Afrodite, Watson, ank. Roseblanche N.F. 1.10.
Nauta, Knudsen, ank. Fogo 2.10.
Alf, Jørgensen, ank. Aalborg 1.10.
Herkules, Bager, ank. Mariager 2.10.
Gerda, Staugaard, afg. Frederiksstad til Llanely 2.10.
Richard, Petersen, afg. Kotka til Vannes 2.10.
Philip, Petersen, ank. Leningrad 3.10.
Christian, Rasmussen, ank. Poole fra Quimper 1.10.
P. Rasmussen, Larsen, afg. Björkö til St. Brieux 2.10.
Cathrine, Købke, ank. Trångsund 2.10.
Concordia, Henriksen, ank. Lovisa 2.10.
Falken, Rasmussen, ank. Bogense 3.10.
Ofelia, Petersen, afg. Burgeo 2.10.
Nanny, Bautrup, ank. Lemvig 3.10.
Allthea, Andersen, ank. Aarhus 3.10.
Gloria, Kromann, ank. Thurø.
Ruth, Sørensen, pass. Helsingør nordg. 3.10.
C. V. Petersen, Petersen, afg. Ballina til Leith 30.9.
Norden, Olsen, pass. Helsingør p. R. t. Concarneau 3.10.
Willemoes, Jensen, afg. Sundsvall 4.10.
Venus, Hansen, ank. Riga 2.10.
Pax, Jensen, ank. Trinity 3.10.
P. R. Nielsen, Petersen, ank. Faaborg 4.10.
Albert Mau, Rasmussen, ank. Svendborg 4.10.
Jens Nielsen, Nielsen, afg. Methil til Ærskøbing 4.10.
Rossing, Baagø, afg. Faxe Ladeplads til Sundsvall 4.10.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I
 ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL
 Abonnement
 i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
 VESTRE BOULEVARD 38, KØBENHAVN B.
 Telefon 2070 - 12 610
 samt paa alle Postkontorer

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

Sct. Anna Plads 28

AF NYBYGNINGER

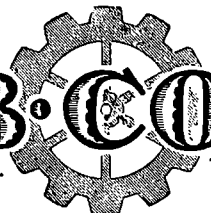
KØBENHAVN K.

Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

Telegram-Adresse: PACAO

Grundlagt
1848

Teleg.-Adr.:
Amiante



M·B·COHIN

TOLDBODV. 22. TELEFON · 1403

København K.

Eneforhandling og Lager af
EMIL G. v. HÖVELINGS
SKIBSFARVER

K. F. MARSTRANDS EFTFL.

CONSUL P. SVENDSEN FORETN. GRUNDL. 1832

HELSINGØR

SKIBSPROVIANTERING

6 STORE FRILAGERE

Alle Varer leveres ufortoldet
Naar en Ordre modtages ettidig
leveres Provia tea paa Reden
uden Ophold for Skibet

Telegram-Adr.: »Marstrands«
Telefoner: Kontoret: 28 · 45 · 427
Priva: 227 · 1032 · 543
Nattelf.: 427 · Statstlf.: 5

MAX MØLLER A/S
DÆK OG MASKIN STORES

Telefon: Central 7986 12536
Teleg.-Adresse: Powermax

KØBENHAVN K
NYHAVN 44

**ESBJERG TOVVÆRKS-FABRIK A/S**

leverer det bedste

MANILA TOVVÆRK

Forlang derfor vort Fabrikat hos Deres Skibshandler

Gammel Torv
16**JULIUS MARSING**Telf.: Central
12,516

Frihavnslager af bedste SUPERIOR MANILLATOV
højeste Styrke **MARSING KVALITET** største Holdbarhed
Levering i alle inden- og udenlandske Havne. Kassér ikke gammelt
Mannillatov, højeste Dagspris betales. Afhentning direkte ved Skib.

J. ANDERSEN & CO**SHIPS OUTFIT**

TOLDBODVEJ 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

STEVEDORES · ÅBO & DISTRICT

TELEGRAMS: FEDESTEVEDORE

O.Y. ÅBO STEVEDORING FEDERATION LTD.

ÅBO · FINLAND



DE PRIVATE ASSURANDEURER
LIMITERET.
STIFTET 1786

SØ OG TRANSPORTFORSIKRING
SLOTSHOLMSGADE 5
KØBENHAVN K.

TELEFON CENTRAL 6 & 4106 TELEGRAM ADRESSE, PRIVATE
AGENTURER I DE FLESTE PROVINSBYER.

**DEN
KJØBENHAVNSKE
SØ-ASSURANCE-FORENING**

LIMITERET · STIFTET 1852

TEGNER

SØ- & KRIGS-

FORSIKRINGER PAA VARER-KASKO
FRAGT OG INTERESSE

TELEF. 42 · 3073

HOLBERGSGADE 1 · KJØBENHAVN K.



THE NEW FEDERATION OF FINNISH STEVEDORES

TELEGRAMADDRESS: FEDERALSTEVE, HELSINGFORS

HEAD OFFICE: HELSINGFORS

*

MEMBERS:

BJÖRKÖ-SUND: W. A. Mäkelä Stevedore O.Y. Tel. »Mäkelä«, Björkö.

TRÅNGSUND: W. A. Mäkelä Stevedore O.Y. Tel. »Mäkelä«, Trångsund.

WIBORG: O.Y. Wiborg Stevedoring Ltd. Tel. »Wiborgsteve«, Wiborg.

SÄKKIJÄRVI — (VILAJOKI): W. A. Mäkelä. Post add. Trångsund, Tel. »Mäkelä«, Trångsund.

FREDERIKSHAMN: Frederikshamn Stevedoring Co. Tel. »Stevedoring«, Frederikshamn.

KOTKA: A.B. Finnish Stevedores i Kotka. Tel. »Finnsteve«, Kotka.

LOVISA: Lovisa Stevedoring Co. Tel. »Federation«, Lovisa.

HELSINGFORS: O.Y. Finnish Stevedores A.B. Tel. »Finnsteve«, Helsingfors.

ÅBO: O.Y. Åbo Stevedoring Federation Ltd. Tel. »Stevedore«, Åbo.

NYSTAD: Nystad Stevedoring. Tel. »Widberg«, Nystad.

RAUMO: O.Y. Raumo Stevedoring Ltd. Tel. »Stevedoring«, Raumo.

RÄFSÖ and MÄNTYLUOTO: O.Y. »Wahlros«, Räfsö.

KRISTINESTAD: A.B. Kristinestad Stevedoring Ltd. Tel. »Stevedores«, Kristinestad.

KASKÖ: A.B. Kaskö Stevedoring Ltd. Tel. »Stevedoring«, Kaskö.

WASA: A.B. Vasklot Stevedoring Ltd. Tel. »Dispatch«, Wasa.

JAKOBSTAD: Jakobstad Stevedoring Co. Tel. »Despatch«, Jakobstad.

GAMLA KARLEBY & YXPILA: A.B. Gamla Karleby Stevedoring Ltd. Tel. »Dispatch«, Yxpila.

KALAJOKI-RAHJA: New Stevedore Co. Post addr. Brahestad. Tel. »Newstevedore«, Brahestad.

BRAHESTAD: New Stevedore Co. Tel. »Newstevedore«, Brahestad.

ULEÅBORG: The Uleåborg Stevedoring Co. Tel. »Stevedoringco«, Uleåborg.

HAUKIPUDAS & IJO-RÖYTTÄ: The Uleåborg Stevedoring Co. Tel. »Stevedoringco«, Uleåborg.

KEMI: O.Y. The new Federation Stevedore Ltd. Tel. »Stevedore«, Kemi.

TORNEÅ: Røyttä & Kuusiluoto Stevedoring Co. Tel. »Stevedoring«, Torneå.

AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

KØBENHAVN

FILIALER: BANGKOK OG SINGAPORE

Egne Agenturer:

Soerabaya, Shanghai, Hankow, Vladivostock, Dalny, Harbin, New York, Valparaiso, San Francisco, Durban og Johannesburg.

Regelmæssig Rutebart

paa Siam, Kina, Japan, Sydafrika, Australien, Java, Vestindien, Meksiko og Vestkysten af Nord- og Sydamerika

Import til Europa

af østasiske og andre oversøiske Produkter, Teak og andre Træsorter.

Eksporert til oversøiske Pladser af europæiske Produkter.

Skov- og Savmølle drift i Siam.

ALLE NÆRMERE OPLYSNINGER ERHOLDES VED HENVENDELSE PAA KOMPAGNIETS KONTOR, HOLDBERGSGADE 2, KØBENHAVN K.

MOUNTSTUART TØRDOKKE OG SHEARMANS LIMITED**CARDIFF**Telegram-Adresse: MOUNTSTUART
Telefon 5103**NEWPORT**Telegram-Adresse: MORDEY
Telefon 2174**BARRY**Telegram-Adresse: SHEARMAN
Telefon 275**AVONMOUTH**Telegram-Adresse: SHEARMAN
Telefon 54**TØRDOKKEJERE · SKIBSREPARATØRER & INGENIØRER****ANDREW LEITCH & CO.**KUL EKSPORTØRER
SKIBSMÆGLERE · SPEDITØRER · BUNKERKUL
BUNKERKUL ENTREPRENØRER

DUNDEE & GLASGOW

TELEGR.-ADR.: »LEITCH, DUNDEE

E. VON MEHREN & CO.

GLASGOW · NEWCASTLE · GREENOCH

Telegram-Adresse: »Vonnehren«

SKIBSMÆGLERE · BUNKERKUL ENTREPRENØRER

Agent for Norge:

*
ROB. NILSON & NYQUIST, Christiania.
Telefon: 14346, 33647 H · Telegr.-Adr.: »Lipalø«**DET FORENEDE
DAMPSKIBSSELSKAB**

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

Telefon Nr. 6300, hvorigennem Omst. til samtlige
Kontorer og Afdelinger i Kvæsthusgade Nr. 7 og 9.**C. K. HANSEN**

DAMPSKIBSREDERI

DAMPSKIBS-, HAVARI- OG ASSURANCE-AGENTUR

Befragtning og Køb og Salg af Damp- og Sejlskibe

KØBENHAVN
29 B, AmaliegadeTelegr.-Adr.: HANSEN
Telefon: { Central 72 (10 Ledninger)
50589 (6 Em. - 9 Fm.)
Stalstelef. 13 (2 Ledninger)Filial: HELSINGØR
2, SofiegadeTelegr.-Adr.: HANSEN
Telefon: Helsingør 872**FLETCHERS (STEVEDORES) LIMITED**

ETABLERET I OVER 50 AAR

TELEGRAM-ADR.:
"DISCHARGE, CARDIFF"
TELEFON: 1895*Stevedores og
Kørsel*ROYAL STUART BLDGS.,
JAMES STREET
CARDIFF**A. P. MØLLER**

KØBENHAVN

REDERI · BEFRAGNING · KLARERING
DAMPSKIPSEKSPEDITION · KØB OG SALG AF SKIBE
SKIBSBYGNINGStats-Telefon: 33 · Telefoner: 514 (Omst. til samtlige Afdelinger)
Telegram-Adresse: »MERSK«**OSCAR OVESEN**

Telegr. Adr.: »Nescoo« · AMALIEGADE 29 B · Telefon 14450

Rederi og Befragtning

KØB OG SALG AF SKIBE

DAMPSKIBSSELSKABET

PATRIA A/S

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

HOLM & WONSILDTelgram-Adr.: "Holmsild"
Amaliegade 36**O. J. Eskildsen & Co.**

Dampskibsselskabet BOTNIA, Aktieselskab

Telegr. Adresse:
»DAMOTIA«

Sct. Annæplads 26, København · Telf.: Central 2796

CARL v. D. HUDE

SKIBSMÆGLER

AARHUS

Statstelefon No. 3

Telegr.-Adr. Hude

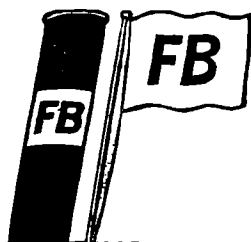
SKIBE

C. P. JENSEN

St. Annæ Plads 6 TELEFON 6430 KØBENHAVN K.

Telegram-Adr.: "FREIHTS"

A/S DAMPSKIBSSELSKABET

ORION**DE FORENEDE BUGSERSELSKABER**Telef.: Toldbodbovnen: Centl. 3944 TELEGRAM-ADRESSE: Nattelef. for Bugsering: Vester 575 v
Kontoret: Central 291 · 13101 · 10592 »TUGBOATS« Nattef. i Strandingstilfælde: Strand 1302*Bugsering · Bjergning · Vandforsyning*

STØRST OG ÆLDST I KØBENHAVN

AMALIEGADE 36

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM. 42

FREDAG 17. OKTOBER 1924

31. AARG.

F R A U G E T I L U G E

To Matroser var forhyret ombord i »Tyr«, der tilhører De forenede Buggerselskaber. Da Skibet den 17. Marts afgik fra Helsingborg, var Kaptajnen utilfreds med det Tempo, hvori de arbejdede, og sprang selv til og udførte deres Arbejde. Matroserne og Kaptajnen kom derved i Ordstrid. Den sidstnævnte hævder, at Matroserne sagde deres Plads op, medens disse paastaar, at Kaptajnen erklærede, at de kunde gaa i Land, naar Skibet kom til København.

Sagen kom for Sø- og Handelsretten. Denne betragtede det som godtgjort, at Kaptajnen under Ordstriden i Helsingborg havde sagt til Sagsøgerne, at de kunde gaa i Land, naar de kom til København. Da der ikke, ifølge Sø- og Handelsrettens Mening, forelaa Omstændigheder, der berettigede Kaptajnen til at afskedige Sagsøgerne uden Varsel, og da Kaptajnen ikke har sikret sig Sagsøgernes Indvilligelse i at fratræde uden saadant Varsel, kendtes for Ret, at De Forenede Buggerselskaber bør betale Sagsøgerne Erstatning for 7 Dage med 131 Kr. 88 Øre samt Sagens Omkostninger med 25 Kr.

Sagen er i sig selv yderst trivial. Men den viser paany, hvor nødvendigt det er, at Skibsføreren, hvor det drejer sig om Forseelser fra Mandskabets Side, der kan medføre økonomiske Følger for Rederiet, nøjagtigt følger de i Lovgivningen fastsatte Former med Hensyn til Opsigelser etc. I paagældende Sag har Kaptajnen selvfølgelig handlet under stor Provokation, og vi skal ogsaa villig indrømme, at vor Sølovgivning gør det vanskeligere og vanskeligere for en Skibsfører at opretholde den Disciplin, uden hvilken det er umuligt at føre Skib, men alligevel er det af bydende Nødvendighed — ogsaa af Hensyn til Skibsførerens egen Prestige, der jo lider under en saadan Domsafsigtelse — at Formerne nøje overholdes.

DIREKTØR MYHRE'S AFLØSER

Et Rygte har længe villet vide, at Skibsreder, Konsul Jacob Olsen fra Larvik var udsat til at være Direktør Myhre's Afløser som Manager for The Baltic and White Sea Conference. Dette Rygte har vist sig at være rigtigt. Konsul Olsen's Ansættelse foreligger nu som en officiel Kendsgerning.

Det er Meningen, at Jacob Olsen tiltræder sin ny Stilling umiddelbart efter Conferencen's Generalforsamling i April Maaned. Efter hvad vi erfarer, agter han at anvende den mellemliggende Tid til at sætte sig ind i Arbejdsmetoderne, der anvendes i Chamber of Shipping i London og ved Comité Central des Armateurs Français.

Jacob Olsen's Udnævnelse kommer som sagt ikke uventet. Den vil utvivlsomt blive hilst med uskræmtet Bifald, for Konferencen's ny Direktør er en saare populær Mand i internationale Søfartskreise, hvor hans sunde Sans og usædvanlige Evner til at faa selv de mest stædige til at akceptere et fornuftigt Kompromis er stærkt apprecieret.

REDERNE OG BROTRAFIKKEN

For en Maanedstid siden kommenterede vi i disse Spalter Skibsreder M. Suenson's saare praktiske Forslag om altid at have en Toldvagt disponibel

ved Nordre Toldbod, eller give den om Bord værende Lods Myndighed som Toldbetjent, og derved suspendere den nuværende, uheldige Ordning, der forbyder Skibe at passere »Bommen« inden Kl. 8 a.m., med mindre der inden Kl. 4 p.m. den foregaaende Dag er bestilt Ventevagt, som skal ledsage Skibet op i Havnen og forblive ombord til Toldtidens Begyndelse. Dette meningsløse Forhold bevirker som bekendt, at Trafikken gennem Knippelsbro og Langebro koncentrerer sig til den allertravleste Tid, mellem 8 og 9 Formiddag, hvor Trafikken over Broerne er størst, og de evindelige Afbrydelser er til størst mulig Gene for de Tusinder af Mennesker, der maa passere Broerne for at komme til deres respektive Arbejdssteder.

Det glæder os derfor at erfare, at Dansk Dampskibsrederiforening i disse Dage har rettet Henvendelse til Avtoriteterne om Gennemførelse af det svenske Forslag, og vi gaar ud fra som givet, at de vil stille sig imødekommende overfor en saa praktisk og let gennemførlig Reform.

Men hermed er Brotrafik-Spørgsmaalet selvfølgelig ikke løst. Som vi tidligere har fremhævet, maa København og Amager forbindes med to Tunneller, der kan aflaste den sværere Kørselstrafik over Broerne. Før vi faar de to Tunneller, er det meningsløst at diskutere, hvorvidt vi ogsaa skal have en Lillebeltsbro og en radikal Uddybning af Renden fra Køgebugt til Sydhavnen.

RETALIATION DEN ENESTE VEJ

Vi gør ingen Undskyldning for igen at komme tilbage til de mange Ekstraudgifter, hvormed forskellige Lande gør Tilværelsen byrdefuld for udenlandske Redere. Hvis Skibsfart skal bibeholde den internationale Karakter, som alle inderst inde mener er det eneste rigtige, maa der sættes en alvorlig Stopper for de mange Paahit, hvorved Lande som Portugal, Brazilien og andre, brandskatter den fremmede Skibsfart til Fordel for deres egen Handelsflaade, en Politik, som ganske er i Strid med de Bestemmelser, som 32 søfarende Nationer, deriblandt alle Synderne, fornylig knæsatte i Genève under Folkeforbundets Auspicier.

Retaliation under en eller anden Form er, som vi har hævdet før, den eneste Maade at komme dette Uvæsen til Livs paa. Det er derfor at haabe, at vor Regering vil følge den Henstilling, som Dansk Dampskibsrederiforening i disse Dage har rettet til Erhvervsministeriet om at anvende en kraftig Retaliation-Politik overfor de Lande, der fremturer i deres Diskriminations-Politik overfor dansk Skibsfart. Den engelske Regering har fornylig vist Vejen. Den har beordret sin Gesandt i Rio de Janeiro til at søge Samarbejde med andre Landes Gesandter og rette en samlet Protest imod de ganske uanstændige Custom fines, som de brasilianske Havne i den senere Tid har paalagt udenlandske Skibe. Hvis denne Protest ikke tages til Følge, forbeholder England sig Ret til igen Retaliation at faa Brazilien til at makke Ret.

RADIOTELEGRAMMER ANGAÆNDE IS- OG NAVIGATIONSFORHOLD VED FINLANDS KYSTER

I KRAFT FRA OG MED OKTOBER 1924

Meddelelserne gives i Chiffertelegram over Sandhamn (O. J. A.) paa Bølgelængde 5,200 m (Poulsen) Kl. 16,58 finsk Tid (14,58 Greenwich Tid) straks efter de meteorologiske Opgivelser, der begynder Kl. 16,55 finsk Tid (14,55 Greenwich Tid). De gentages umiddelbart paa Bølgelængde 600 m (vacuum). Desuden gentages af Hangø (O. J. D.) paa Bølgelængde 600 m paa Forespørgsel det sidst afgivne Telegram, hvorhos Hangø ogsaa om fornødent giver Oplysninger om Tydningen af Chifrene.

Meddelelserne gælder Forholdene om Formiddagen samme Dag, de gives.

Chiffertelegrammerne er opstillede efter følgende Skema:

Is Finland AA ininin ininin BB ininin ininin CC ininin ininin DD ininin ininin EE ininin ininin FF ininin ininin GG ininin ininin HH ininin ininin II ininin ininin JJ ininin ininin, hvori Bogstaverne i og n erstattes med Tallene 0—9 eller Bogstavet X.

I Telegramskemaet gælder Tegnene paa Bogstavet i's Plads Isforholdene, Tegnene paa Bogstavet n's Plads Navigationsforholdene i Overensstemmelse med følgende Chiffer:

1) Isforholdene (Tegnene paa Pladserne i).

0 Isfrit.

1 Let Is (let Sjapis, meget tynd Drivis, tynd Fastis).

2 Tæt Sjapis.

3 Fast Is.

4 Drivis.

5 Bælte af Skrueis.

6 Sammenpakket Drivis.

7 Havsråk i Kystlinjens Retning.

8 Isskruning.

9 Sammenfrosne Ismasser.

X Intet at meddele.

2) Navigationsforholdene (Tegnene paa Pladserne n).

0 Skibsfarten uhindret.

1 — — for Dampere, vanskelig for Sejlere.

2 — — vanskelig for svage Dampere, usikker for Sejlere.

3 — — kun mulig uden Isbryderhjælp for kraftige Dampere.

4 — — kun mulig uden Isbryderhjælp for isforstærkede Dampere.

5 Rende uppgången.

6 Skibsfarten opretholdes ved Isbryderhjælp.

7 — — lukket for Øjeblikket.

8 Havgus, Taage, Sne etc.

9 Skibsfarten lukket.

X Intet at meddele.

Ved Bogstavparrene AA, BB, CC, DD, EE, FF, GG, HH, II og JJ inddeles Telegrammet i ti Hovedgrupper, hver bestaaende af to Undergrupper med tre Par Tegn in i hver. Hvert saadant Tegnpar in angiver Forholdene i et Omraade eller Farvand paa den Maade nedenstaaende Opstilling viser.

Hoved-gruppe	Under-gruppe	Tegnpar in	Omraade eller Farvand
AA	I	I	Björkö Sund.
		II	Omkring Werkkomatala.
		III	Havet vest for Björkö.
BB	II	I	Farvandet Wiborg-Trångsund.
		II	— Trångsund-Rödhäll.
		III	Udenom Rödhäll.
CC	I	I	Kotka Havn og nærmeste Skærgaard.
		II	Udenom Rankö.
		III	Udenom Luppi.
DD	II	I	Havet øst om Hogland.
		II	— sønden om Hogland.
		III	— vest om Hogland.
EE	I	I	Helsingfors sydl. Havn og nærm. Skærgaard.
		II	Udenom Sveaborg.
		III	— Gråskärsbåderna.
FF	II	I	Ved Porkkala.
		II	Udenom Kallbåden.
		III	Barösunds-fjorden.

Hoved-gruppe	Under-gruppe	Tegnpar in	Omraade eller Farvand
DD	I	I	Havet udfor Jusarö.
		II	Hangö Havneomraade og nærm. Skærgaard.
		III	Omkring Russarö.
EE	II	I	Havet længere ude, indenf. Synsv. Russarö.
		II	Hangö vestre Fjord.
		III	Søndre Del af Gullkronafjord.
GG	I	I	Åbo Havneomraade til Stora Bocken.
		II	Erstan.
		III	Widskärsfjorden.
HH	II	I	Omkring Utö.
		II	Havet længere ude, indenf. Synsv. fra Utö.
		III	Skiftet.
II	I	I	Ved Ledsund.
		II	Øst om Nyhamn.
		III	Havet udenfor Kobbaklintar.
JJ	II	I	Mariehamn Skærgaard.
		II	Vest om Eckerö.
		III	Ud mod Sälkäär.
II	I	I	Skærgaarden udfor Raumo.
		II	Havet udfor Raumo, nærmere.
		III	Omraadet ved Relandersgrund.
II	II	I	Mäntyluoto Havn og nærmeste Omraade.
		II	Udenom Kallo og Räfsö.
		III	Havet længere ude, indenf. Synsv. Räfsö.
II	I	I	Wasklot Havn og nærmeste Skærg.
		II	Mellem Storhästen og Ensten.
		III	Rönnskärsfarvandet.
II	II	I	Norrskärsfarvandet.
		II	Jakobstad Havneomraade.
		III	Ådö Red.
II	I	I	Havet udfor Mäskär.
		II	Yxpila Havneomraade.
		III	Indenfor Tankar.
II	II	I	Havet længere ude, indenf. Synsv. Tankar.
		II	Brahestad Red.
		III	Ud mod Nahkiainen.
II	I	I	Havet nordefter fra Isokraaseli.
		II	Uleåborg ydre Havne.
		III	Farvandet til Uleåborg Havne.
II	II	I	Havet udfor Marjaniemi Fyr.
		II	Kemi Havne.
		III	Havet udenom Kemi.

I Stedet for et fuldstændigt Telegram afgives paa nedenfor angivne Maade et forkortet Telegram i følgende Tilfælde:

I) Saafremt Isforhold og Navigationsforhold er ens for samtlige Steder indenfor samme Hovedgruppe, optager Telegrammet for denne Hovedgruppe kun dets Bogstavbetegnelse (AA, BB, CC, DD, EE, FF, GG, HH, II eller JJ) efterfulgt af et enkelt Tegnpar, hvilket da angiver de ensartede Is- og Navigationsforhold for samtlige Hovedgruppens Steder, f. Eks.: AA34.

II) I Fald Forholdene er ens for samtlige Steder indenfor flere Hovedgrupper efter hverandre i Telegrammet, telegraferes for disse Hovedgrupper kun deres Bogstavbetegnelse efterfulgte af et enkelt Tegnpar, f. Eks.: BBCCDD 00.

III) Naar der ikke menes at foreligge Grund til at udsende Rapport for Stederne indenfor en hel Hovedgruppe, fjernes Hovedgruppen med Bogstavbetegnelse helt og holdent.

Anm. Er Forholdene indenfor samtlige Steder indenfor en hel Hovedgruppe ubekendte, udtages den ikke, men der telegraferes som angivet ovenfor under I) f. Eks. FF XX.

DET IMPONERENDE NORSKE NYBYGNINGSPROGRAM

AF VERDENS MOTORSKIBSTONNAGE EN FJERDEDEL FOR NORSK REGNING — EN BEMÆRKELES-
VÆRDIG INTERESSE FOR TANKTONNAGE

Impulsivitet siges at være et særligt fremtrædende Træk i den norske Folkekarakter. Det er gerne parret med en stærk Selvfølelse, en sikker Tillid til egen Dømmekraft, hvilket overfor Udlændinge kan virke baaede charmerende og irriterende, kanske mest det sidste, udtaler *The Scandinavian Shipping Gazette's* norske Korrespondent.

Disse Karakteregenskaber gør sig selvsagt gældende ikke blot i Privatlivet, men ogsaa i Forretningsvirksomheden, og ikke mindst sporer man Udslag deraf i Redernes Dispositioner. De var Drivkraften for de norske Rederes kraftige »raids« paa Tonnagemarkedet til forskellige Tider under Krigen. Hvem erindrer ikke den Sensation, det vakte i Vaaren 1917, da det meddeltes, at Nordmændene havde optaget saa at sige samtlige amerikanske Værfters Produktion for lang Tid fremefter ved Kontrakter for over 1 Million Bruttotons. Og hvorledes disse Vikinger senere oversvømmede England, Holland og Danmark med deres Skibskontrakter, efter at *Wilson* ved Rekvisitionsakten af 3. August 1917 havde sat Bom for amerikanske Nybygningsleverancer til Udlandet.

Der var nok af Advarsler mod disse »gale« Indfald, ogsaa i den hjemlige Presse. Naturligvis var der mange, som brændte Fingrene, da det store Tilbageslag kom og efterhaanden vendte op og ned paa alle Forhold. Men stort set maa det siges, at det væsentligt var mindre og under Krigen nybakte Redere, hvem den ændrede Situation gik ud over og ribbede for de gyldne Aars Magt og Pragt. De fleste Rederier og Skibsselskaber havde disponeret med de ekstraordinære Indtægter paa en fornuftig Maade, konsolideret deres Stilling og samlet i Lade, for at have noget at tære paa i de ventede magre Aar, og for ogsaa at være parat til at benytte de Chancer, som erfaringsmæssigt selv en forholdsvis død Tid frembyder.

Fornyelsesprocessen fortsættes efter Krigen.

Med sikker Forstaaelse af, at den bedste Tonnage i det lange Løb alligevel er den heldigste Kapitalanbringelse, har de norske Redere i de sidste 2-3 Aar fortsat den Fornyelsesproces for Handelsflaadens Vedkommende, som de voldsomme Tonnagetab under Krigen gav Stødet til. Saa staa da Norge i Dag med henvend Halvparten af sin udenrigsgaaende Tonnage paa under 5 Aars Alder. Og hvad der særlig er egnet til at vække Opmærksomhed, er den Tendens til Specialisering, som har dokumenteret sig ved disse Tonnageanskaffelser.

Særlig bemærkelsesværdig er den norske Tanktonnages rivende Vækst. Under norsk Fag findes der nu 200,000 Bruttotons deraf. Og efter en i *Motorship* nylig offentliggjort Statistik, er der for Tiden under Bygning 75,000 Tons d.w. af Motortankskibe for norsk Regning. Ikke mindst forbausende er det at notere, at foruden Nordmændenes Kontrakter er der kun registreret én eneste Kontrakt for en enkelt britisk Reder. Resten af Tankskibskontrakterne med 240,000 Tons er absorberet af Olieselskaberne selv.

Hvad Motorskibstonnage forøvrigt angaar, kan meddeles, at der for Tiden er flydende under norsk Flag ca. 200,000 brutto Registertons deraf. Ikke langt fra en lige stor Tonnage, modsvarende $\frac{1}{4}$ af al saadan Tonnage under Bygning rundt om i Verden, vil i nær Fremtid blive indført i det norske Skibsregister. Herom bringer den norske Skibsbygningsindustri specielle Organ *Skibsbygning* følgende Detaljer:

Norske Motorskibe under Bygning i Udlandet.

Sverige:

»Kockums mek. Verkstads A/B.«, Malmö: 1 Diesel-

motorskib med Lasteevne ca. 7,600 Tons d.w. for *Lauritz Klosters* Rederi, Kristiania; M.A.N. Motorer bygget af Kockum; Klasse i Det norske Veritas.

Danmark:

»A/S. Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri«: 8 Dieselmotorskibe med samlet Lasteevne ca. 56,000 Tons d.w., samtlige til Klasse i Det norske Veritas. Heraf bygges tre 6,700-Tonnere for *Ivar An. Christensens* Rederi, Kristiania, to 6,700-Tonnere for *Lauritz Klosters* Rederi, Kristiania, en 6,600-Tonner og en 8,000-Tonner for *Gunnar Knudsen*, Borgestad, og en 7,400-Tonner for *Knut Knutsen O.A.S.*, Haugesund.

»Københavns Flydedok og Skibsværft«: 1 Dieselmotorskib med Lasteevne 7,500 Tons d.w. for *J. L. Mo-winckels* Rederi, Bergen; B. & W. Motorer. Klasse i Det norske Veritas.

»Odense Staalskibsværft«: 3 Dieselmotorskibe, hvert med Lasteevne ca. 9,000 Tons d.w., for *Wilh. Wilhelm-sen*, Kristiania. Skibenes Navne er henholdsvis »Tour-coing«, »Taurain« og »Trianon«; det førstnævnte blev sat i Vandet d. 22. Juli; B. & W. Motorer; Klasse i Lloyd's Register.

»Nakskov Skibsværft«: 1 Dieselmotorskib med Lasteevne ca. 6,500 Tons d.w. for *Chr. Haaland*, Haugesund; B. & W. Motorer; Klasse i Det norske Veritas, og 1 Dieselmotortankskib for *Knut Knutsen O.A.S.*, Haugesund. Sidstnævnte Fartøjs Hoveddimensioner er 470' 0" × 60' 0" × 34' 9"; Lasteevnen ca. 12,800 Tons d.w.; 2 B. & W. Motorer, udviklende ialt ca. 3,800 ind. H.K.; Klasse i Lloyd's Register.

Tyskland:

»Deutsche Werft«, Hamburg: 6 Dieselmotorskibe, hvert med Lasteevne ca. 7,500 Tons d.w., samtlige B. & W.-A. E. C. Motorer og til Klasse i Det norske Veritas. Heraf bygges 3 for *Fearnley & Eger*, Kristiania, 2 for *A. F. Klaveness & Co.*, Kristiania, og 1 for *Hjalmar Røed & Co.*, Tønsberg.

»Deutsche Werke«, Kiel: 1 Dieselmotorskib med Lasteevne ca. 2,000 Tons d.w. for *Fearnley & Eger*, Kristiania; Klasse i Det norske Veritas. Det forlyder, at dette Skib vil blive forsynet med Flettner-Ror.

»A. G. Neptun«, Rostok: 1 Dieselmotorskib med Lasteevne ca. 7,500 Tons d.w. for *Lauritz Klosters* Rederi, Kristiania, og 1 Dieselmotorskib med Lasteevne ca. 6,400 Tons d.w. for *Klüver & Co.*, Kristiania; begge Skibe har Klasse i Det norske Veritas. En af Motorerne er af M.A.N.-Typen, den anden af B. & W.-Typen.

Holland:

»Nederlandsche Sheepsbouw Maatschappy«, Amsterdam: 2 Dieselmotorskibe, hvert med Lasteevne ca. 12,750 Tons d.w., for *H. Westfal-Larsen & Co.*, A/S., Bergen. Fartøjernes Hoveddimensioner er: 469' 0" × 60' 0" × 39' 9"; de er de største Motorskibe, der hidtil er blevet bygget i Holland. Hovedmotorerne vil blive af den modificerede Werkspoor-Type; Hjælpemaskineriet er dampdrevet. Det første sattes i Vandet Lørdag d. 30. August og fik Navnet »Varanger«. Skibene bygges til Klasse i Det norske Veritas.

England:

»Armstrong, Whitworth & Co.«, Newcastle-upon-Tyne: 1 Dieselmotortankskib med Lasteevne ca. 10,300 Tons d.w. for *Wilh. Jebsen*, Bergen. Fartøjets Hoveddimensioner er 440' 0" × 57' 6" × 35' 11". Hovedmotorerne er af Sulzer-Armstrong-Typen, udviklende 2,250 ind. H.K. Skibet bygges til Klasse i Lloyd's Register.

»Blythwood Shipbuilding Co.«, Port Glasgow: 2 Dieselmotortankskibe, hvert med Lasteevne ca. 12,800 Tons d.w., et for *Knut Knutsen O.A.S.*, Haugesund, og

det andet for *A. F. Klaveness & Co., A/S.*, Kristiania. Fartøjernes Hoveddimensioner er 470' 0" × 60' 0" × 34' 9". Hovedmotorerne, der samlet udvikler ca. 3,800 ind. H.K., er af B. & W.-Typen, leveret af Kincaid & Co., alt Hjælpemaskineri er elektrisk drevet. Det første af disse bygges til Klasse i Det norske Veritas, det andet i Lloyd's Register.

Frankrig:

»Chantier & Atélier de St. Nazaire«: 2 Dieselmotorskibe, hvert med Lasteevne ca. 8,500 Tons d.w., for *Wilh. Wilhelmsen*, Kristiania; B. & W. Motorer; Klasse i Lloyd's Register.

— Samtlige disse Nybygninger er Dieselmotorskibe. Heraf har:

- 1 Motorer af Sulzers Type (Armstrong),
- 2 Motorer af M.A.N.-Typen (Kockum og Deutsche Werke),
- 2 Motorer af Werkspoors Type (Nederlandsche) og
- 26 Motorer af B. & W.-Typen.

De fleste B & W Motorer.

De fleste af disse Skibe bygges til Klasse i Det norske Veritas; det er næsten kun *Wilhelmsen's* Skibe, der benytter Lloyd's Register:

Det norske Veritas: 27 — 183,200 Tons d.w. (70 pCt).
Lloyd's Register: 8 — 79,900 Tons d.w. (30 pCt.).

Sluttelig skal meddeles følgende Opstilling, som viser Antal af Skibe og Tonnage under Bygning for norsk Regning i Udlandet i Foraaret og nu i Efteraaret:

	Pr. 1. Marts 1924		Pr. 1. Oktbr. 1924	
	Skibe	Tons d.w.	Skibe	Tons d.w.
I Sverige	1	7,600	1	7,600
I Danmark	14	107,000	15	111,000
I Tyskland	10	81,900	9	60,900
I Holland	2	25,500	2	25,500
I England	3	16,300	3	35,900
I Frankrig	5	21,500	5	21,500
Sum ..	35	259,800	35	263,100

AMERIKANSKE SØFORSIKRINGSSELSKABER FAAR TILKENDT \$ 34,700,000 FRA TYSKLAND FOR KRIGSSKADE

Den tysk-amerikanske Kommission til Afgørelse af Krigskrav paa Tyskland har tilkendt 60 amerikanske Søforsikringselskaber Erstatninger til et samlet Beløb af 34,700,000 Dollars, og et yderligere Beløb af 24,300,000 Dollars er blevet tilkendt de Forenede Staters Veteran Bureau for Krigsforsikring udbetalt af Regeringen for Tab forårsagede ved tyske Angreb paa amerikanske Skibe.

Af de Forsikringselskaber, der faar Erstatning, staar »Globe & Rutgers« højest med over 6,590,000 Dollars, medens »The Atlantic Mutual« og »Federal of New Jersey« faar over 2,000,000 Dollars hver. Det berygtede og senere falledede Selskab »The American Merchant Marine«, der har paaført skandinaviske Søforsikringselskaber større Tab end noget andet Sel-

skab, faar 1,221,708 Dollars. Det er beklageligt, at de skandinaviske Selskaber har endelig afgjort deres Regnskab med det nævnte Selskab, da der ellers nu vilde være Lejlighed for dem til at faa i hvert Fald nogle af de dem retmæssigt tilkommende Penge tilbage. »The Insurance Company of North America« kommer umiddelbart efter »Globe & Rutgers« med et Erstatningsbeløb af 5,130,000 Dollars.

Naar vil disse Erstatningsbeløb nu blive betalt? Den almindelige Mening er, at der vil gaa en Del Aar, før Tyskland indbetaler Pengene, men der er dog ogsaa dem der mener, at Tyskland vil betale hurtigt for at faa frigivet de Beløb tilhørende tyske Forsikringselskaber, der er beslaglagt i Amerika.

OLIEHOLDIG VANDBALLAST FORTRINLIGE RESULTATER MED EN NY SEPARATOR

Pirbright Co., Ltd., har nylig i Southampton afholdt en overordentlig interessant Demonstration af en ny Olieseparator, der vil være af overordentlig stor Værdi for Redere og Havnemyndigheder, som generes af Skibenes Udtømmelse af olieholdigt Vand.

Demonstrationen fandt Sted i Nærværelse af en stor Forsamling af Skibsredere, Ekspertter fra de ledende Olieselskaber og Repræsentanter for Pressen. Flere hundrede Tons af olieblandet Vandballast blev med forskellig Hastighed, op til 200 Tons i Timen, pumpet fra Damperen »Leviathan« over i en Pirbright Separator. Vandet passerede gennem Separatoren i Løbet af saa kort Tid som 6 Minutter og udtømtes i Havnen, der ikke viste noget som helst Spor af Olie.

Den Olie, der var udskilt, blev pumpet tilbage til »Leviathan«s Tanke og var klar til Brug i Fyrene der. Nogle Dage i Forvejen var der blevet afholdt en anden Demonstration, ved hvilken man ligeledes opnaaede et glimrende Resultat ved Udskillelsen af Olien fra den olieholdige Vandballast paa Admiralitetets Tankdamper »Slavok«. Vandballasten blev pumpet ind i Separatoren, der var installeret i Pirbright Selskabets Pram, og den kemiske Analyse viste, at Vandet efter at være passeret gennem den første Del af Separatoren kun indeholdt en Del Olie i 56,000 Dele Vand, og efter at være passeret gennem dens anden Del var der overhovedet ingen Olie at spore i Vandet. Den udskilte Olie, der blev pumpet ind i en Tank, var kulsort, medens Vandet var klart som Drikkevand.

Apparatet kan let installeres i Oceanbaade, og den ideelle Maade, paa hvilken Olieplagen i hvert Fald tildels kunde bekæmpes og Spild af Olie undgaas,

vilde være at udruste alle Skibe, der bruger flydende Brændsel med en Separator; Havnemyndighederne kunde eventuelt have en eller to Pramme forsynede med Separator til Betjening af Dampere, der anløb Havnen og ikke havde nogen Separator om Bord, hvilket vilde sætte dem i Stand til at holde Vandet i Havnen fri for Olie.

En Installation, der hurtigt vil betale sig.

Det vil koste lidt over 1,000 Pd. Sterl. at udruste en Oceanbaad med Separator, men det vil sikkert kunne betale sig for Rederne at installere Separatoren paa deres Skibe. Et af de Problemer, som Rederne er stillet overfor, er nemlig den høje Pris paa Olie, og en Fremgangsmaade, hvorved denne Udgift reduceres betydeligt, vil afgjort være af Interesse for dem. I de Skibe, hvor Olien opbevares i Tanke i den dobbelte Bund, er det ofte nødvendigt at fylde tomme Brændselstanke med Vand for at opretholde Skibets Stabilitet, og naar dette Vand tømmes ud for at give Plads for en ny Forsyning Olie, kan der være op til 5 pCt. Olie blandet i Vandballasten og undertiden endog mere, og det Kvantum Olie, der saaledes gaar til Spilde, er altsaa ret betydeligt.

Efter hvad *The Journal of Commerce* udtaler, er der Sandsynlighed for, at Spørgsmaalet om Vandets Forurening med Olie snart vil blive taget op internationalt, og at Nationer, der driver Søfart, vil enes om at paabyde, at alle Skibe, der bruger flydende Brændsel, skal være forsynede med Separatoren, hvilket vil være den eneste rationelle Maade at bekæmpe Ondet paa.

BØR DER BETALES TOLD AF SKIBE, SOM KØBES I UDLANDET?

Dette Spørgsmaal er blevet aktuelt i Norge, hvor der i Toldtarifkommissionen er blevet forelagt et Forslag, der bl. a. anbefaler at lægge Told paa Skibe, der indføres fra Udlandet.

Tidsskriftet *Norsk Næringsliv* har henvendt sig til Forslagsstilleren, *Olav Sendstad*, med Anmodning om en Udtalelse i Sagen, og vi tillader os nedenfor at gengive Hr. Senstads Syn paa Spørgsmaalet.

Man vil sikkert, udtaler han, anse en saadan Told for endnu mere urimelig end Told paa Materialer, men er det ikke paa den anden Side en Urimelighed, at en søfarende Nation for en stor Del skal basere sin Skibsfart paa Skibe, der er bygget i Udlandet?

Vi er vant til meget her i Landet paa disse Omraader. Vi har i lange Tider holdt vort Forsvar vedlige paa den ejendommelige Maade, at Klædet til Uniformerne for en stor Del blev købt i Udlandet, hvilket ogsaa gælder Vaaben og Heste, ligesom Brød og Mel var af udenlandsk Oprindelse, og med Skam at sige, bestaar dette Forhold nok tildels endnu.

Faren ved at basere Skibsfarten paa indkøbte Skibe er jo ikke af samme Art og Grad, men dog bør man sikkert søge at faa Forholdet ændret. Thi Sagen er nemlig ganske ligefrem den, at norsk Foretagsomhed paa Søen bidrager til at dræbe norsk Foretagsomhed hjemme, til Skade ikke blot for Landet, men ogsaa for Skibsfarten selv.

I 1911 indførte Norge Skibe for 38,2 Mill. Kr., i 1920 for 371 Mill. Kr. og i 1921 for 274 Mill. Kr. — alt sammen toldfrit. En Indførselstold af 15 pCt. vilde i 1911 have givet 5,7 Mill. Kr., i 1920 55,6 Mill. og i 1921 41,1 Kr. Hvis alle disse Skibe og alle tidligere

indførte var blevet bygget i Norge, vilde Skibsfarten have skaffet mange flere Hænder Arbejde herhjemme og samtidig bidraget til at udvikle megen Dygtighed i Norge. Hvis der etableres et forstandigt Samarbejde mellem Værfterne og Rederne, maa de gensidig og i høj Grad kunne støtte hinanden. Mon ikke en Told paa Skibe, hvis en saadan var blevet opkrævet under Krigen og sat til Side som et offentligt Reservefond, nu vilde have været af Betydning for Skibsfarten, for Rederierne og Værfterne og Bankerne, som financerede dem?

Skibstolden kun rent midlertidig.

Told paa Skibe vil navnlig ramme Rederierne, som driver Fragtfart og anden Fart paa Udlandet. Denne Fart spiller som bekendt en betydelig Rolle for Landet. Derfor maatte vel Rederierne, der driver den Art Skibsfart, indtil videre i hvert Fald have Kompensation, f. Eks. »pr. Ton og Kilometer« — under Form af Indførselsbevis ikke under Form af Penge.

Naar Skibsbygningen stimuleredes gennem Skibstolden, maatte Værfterne vel til Gengæld regelmæssigt kunne placere en Del af deres Indtægter i de Skibe, de byggede. Skibstolden maa forudsættes at blive rent midlertidig, idet Værftsindustrien, naar den først er fuldt udviklet, ogsaa bør være fuldt konkurrencedygtig.

Toldgodtgørelsen for Skibe byggede i Norge er nu 1 til 2 pCt. Efter det her omhandlede Forslag maatte den vel forhøjes over hele Linjen, indtil 5 pCt. for Skibe, som sælges ud af Landet, forudsat at Indførselstolden sættes til 15 pCt.

“DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

De sidste Trælastafslutninger fra Østersøen er gjort til en Del højere Rater, og omend Fragterne endnu er lave, er det glædeligt, at ogsaa dette Marked forbedres. Selvfølgelig maatte der regnes med en Opgang; men i denne Sæson kommer Opgangen for sent, og relativt byder de højere Rater ingen Fordel, da Ekspeditionerne sikkert ikke bliver gode paa denne Aarstid. Der er i den sidste Tid kommet talrige Laster i Markedet, specielt til Nordfrankrig, og Sandsynligheden taler for, at Befragterne nu begynder at blive ængstelige og ønsker at dække sig ind, medens Tonnagen endnu kan faas til rimelige Rater. I de oversøiske Farvande holdes Raterne oppe, og Efterspørgselen efter Kornbaade er stadig god. Nogen Op- og Nedgang forekommer og tages i Betragtning; men som Helhed maa Situationen siges at være gunstig.

TRÆLASTMARKEDET

Af de vigtigste Afslutninger fra Østersøen noteres: 900 Stds. Danzig/Bahia Blanca 82/6d., 1,500 Stds. Kotka/London 41/-, 650 Stds. Nord Finland/Grangemouth 50/- Vinterdæk, 630 Borgå/Rouen 43/6d., 580 Stds. 2 Sundsvalls/Dunkirk 43/-, 625 Sydfinland/Nordfrankrig 43/-, 600 Walkom/London 44/-, 450 Kemi/Manchester 65/-, 500 Raumo/Bordeaux 46/-.

De engelske Mæglere anmoder om Tilbud »at lowest rates«, og Markedet er absolut i Redernes Favør i Øjeblikket; men der er ikke Tale om at opnaa »fancy rates«.

Hvidehavet og Canada Raterne er faste, men der er ikke rapporteret særlige Slutninger i sidste Uge.

KUL, KOKS ETC.

Selv Befragterne maa indrømme, at Markedet er fastere, men noget større Udslag i livligere Befragtning og forbedrede Rater kan Markedet ikke opvise undtagen for middelstore Baade. Til Danmark er Fragten for 3,000 Tonnere 5/3d. op til 5/6d., 2/2,500 Tonnere

5/10½d. 6/-, København, 6/3d. Provinsen, og til Sverige noteres en Del højere; men Udgifterne er til Gengæld ogsaa højere.

Dunston/København 1,800 Koks er sluttet til 8/1½d., og fra Garston til København faas 8/6d. — muligvis mere. London/København stadig omkring 10 Kr. for 15/1,800 Tonnere.

Bunkerpriserne ligger omkring 20/- 1st class, 17/- 18/- 2nd class fra Østkysten og 1/- à 2/- mere fra Wales.

MIDDELHAVET

Tonnagetilgangen er rigelig for Kul og Markedet lettere.

Glasgow/Vest Italien 4,000 Tons 10/-, 27/5,000 9/9d. 10/6d., Alexandria 11/6d. 12/-, Huelva 3,000 Tons 9/- Østkysten/Gibraltar 8/3d., Marseilles 10/-, Algiers 9/-, Bari 12/6d. Wales/Vest Italien 3/6,000 Tons 10/6d. 9/9d., Marseilles 10/-, Malta 10/- 10/6d., Alexandria 12/- 12/6d., Pt. Said 11/9d., Piræus 12/6d., Singapore 14/6d., Bombay 14/- 14/6d., Øerne 9/- 9/6d., Dakar 9/- 9/3d. De hjemgaaende Laster er endnu uden Interesse med Undtagelse af Frugt fra Spanien til UK/Cont. og Oliekager Marseilles/Danmark. Sidst betalte Rate for 1,200 Tons Oliekager var 18/6d. 3 Havne, men 20/- betales nu sikkert. De franske Fosfatlaster noteres endnu i 23/24 Frcs. og Erts noget lignende.

Salt Ibiza/1-2 Island 3,500 Tons 14/-, Huelva/Rotterdam 5/10½d. 6,800 Tons, Philadelphia-Baltimore 10/6d. 7,700 Tons.

Susa og/el. Sfax/Glasgow 18/- Esparto, Aberdeen 18/6d., Nicolaief/Rotterdam 5,000 Tons 11/6d., Donau/Bordeaux-Hamburg 4,500 Tons 13/6d., Sortehavet/Liverpool 7,000 Tons 12/6d. d.w.

NORD-AMERIKA, GULFEN, CANADA

Skotland og Wales har hele Sommeren faaet Baade for Kul til Quebec/Montreal til 7/6d. 1,000 1/- og 7/6d. 1,000 free henholdsvis; noget mindre er der nu slut-

tet til, saaledes 4,500 Tons fra Skotland 6/9d. og Wales noterer 7/- 7/3d. Nordstaterne tager ogsaa en Del Kul fra Wales, helst mindre Baade 2/4,000 Tons 7/6d. 7/3d., 5/1,000 fri.

Kornraterne er lidt svagere fra Montreal, lidt fastere fra Gulfen, og 5/1½d. er nu betalt Gulfen/Middelhavet, 5/6d. Adriaterhavet.

Tungt Korn fra Pacific Kysten stiger langsomt og nærmer sig 40/-. For Byg til UK Bord./Hamb. er betalt 41/3d.

SYD-AMERIKA

De faa Afslutninger for Kul gøres til 12/9d. 13/- lower ports; Cement fra Danmark/Norge betaler forholdsvis bedre — i hvert Fald for mindre Baade.

Det hjemgaaende Marked er vanskeligt at definere, og den ene Dag er Raterne faste og den næste oasy. Kornpriserne varierer stærkt, og de ¼ virkelige Befragtere spiller paa alle Strengene og har desværre som Regel Overtaget. Baade for gammel og ny Høst er Raterne som i sidste Uge.

BESEJLINGEN AF SVENDBORG FORBEDRES

BELYSNINGEN AF DEN VESTLIGE DEL AF SUNDET SKAL GENNEMFØRES

Som bekendt har Dansk Sejlskibsrederiforening været virksom for at faa fortsat den Belysning af Farvandet Syd for Fyn til Svendborg Sund, der paabegyndtes i 1916 ved Anlæg af Bjørnø og Nakke-Odde Fyr.

Fra Statens Side stillede man som Betingelse for at imødekomme Andragendet, at Svendborg Kommune skulde regulere Farvandet ved Dødmanden i Svendborg Sund, saaledes at en Belysning af den vestlige Del af Svendborg Sund kunde gennemføres.

Denne Betingelse er imødekommet, og man søger nu af Staten de nødvendige Midler til Anlæg af to Vinkelfyr, et paa Avernakø og et Taasinge ved Bækkehøve. Anlægsudgifterne ved hvert af Fyrene er anslaaet til 12,000 Kr., hvorfor det samlede Beløb 24,000 Kr. søges bevilget paa Finansloven.

— — —
Det er i Øjeblikket saaledes, at Skibe, der vil ind til Svendborg om Natten, kun kan komme ind Øst

Flere Baade har akcepteret Salpeter Chile/UK-Cont. 33/-.

ØSTEN

De sidst betalte Rater fra Karachi/Bombay: 27/6d. d.w. 24/- Scale er forbedret lidt, og Australien er fast med gennemgaaende god Efterspørgsel.

De rapporterede Afslutninger til Japan maa kun stimulere Markedet, men mærkværdigvis er disse Befragtninger gjort i Japan med japansk Tonnage.

TIME CHARTER

En Del Ordre bliver ved at cirkulere, og naar undtages West Indies og Transatlantic Rundrejser forlyder der intet om Afslutninger for europæisk Regning. Tanktonnage-Raterne er stigende.

SEJLSKIBE

Over 46/3d. er endnu ikke opnaaet Syd Australien-U.K./Cont.; en Motor-Sejler 2,500 Tons Jan./Febr. har derimod faaet 47/- U.K., 49/6d. Skandinavien.

NORDISK SKIBSREDERFORENING'S AARSMØDE

Nordisk Skibsrederforening afholdt den 26. September sit 35. Aarsmøde under Ledelse af Hovedbestyrelsens Formand, Skibsreder *Otto Thoresen*. Foreningens Direktør, Hr. *I. Jantzen*, aflagde Aarsberetningen, af hvilken det fremgik, at der under Foreningen nu var en Tonnage andragende 2,952,762 Tons, af hvilken 1.9 Mill. Tons var norsk, 700,000 Tons svensk og 350,000 Tons dansk, medens 15,000 Tons var hjemmehørende i andre Lande. Foreningen havde i Øjeblikket ca. 2,000 Sager til Behandling.

Under en Debat angaaende Spørgsmaalet om at nægte at tage Sager op, der ikke gav Udsigt til et heldigt Resultat, udtalte Skibsreder *A. P. Møller* iflg. *The Scandinavian Shipping Gazette* med Henblik paa de ofte opstaaende Vanskeligheder ved Tømmerladninger fra Finland, at Rederøen burde paase, at Ladningen blev afgivet paa en saadan Maade af Afskiberen, at Maalingen kunde kontrolleres. Han henledte ligeledes Opmærksomheden paa den Skik, ifølge hvilken Afskibere anser sig for berettigede til et Fradrag af 5 pCt, paa det Antal Favne, der staar angivet paa Konnossementet.

Direktør *Jantzen* anbefalede Rederne at paase, at det korrekte Antal Favne opførtes paa Konnossementerne og ikke at finde sig i det 5 pCt.s Afdrag. Hr. *Jens L. Salvesen* hævdede, at der skulde anføres en Protest paa Konnossementet for at gøre Befragterne ansvarlige for Fragten, for hvad der eventuelt maatte mangle i det samlede Antal Favne.

fra. Hvis et Skib vil ind gennem det vestlige Indløb, maa det blive liggende uden for, til det bliver lyst; thi man savner fuldstændig Belysning af dette Farvand.

Nu er det altsaa Hensigten, at Svendborg Sund skal være til at besejle i hele sin Længde om Natten.

Svendb. Amtst. har talt med Sekretæren i Dansk Sejlskibsrederiforening, Hr. *Minor Rasmussen*, Svendborg, som pointerede dette og tilføjede, at det jo ikke opnaas, fordi Staten anlægger de to oven for omtalte Vinkelfyr. Skal Svendborg Sund kunne besejles i hele sin Længde om Natten, opnaas det kun, naar Svendborg By tager sig af Belysningen af det Stykke af Sundet, som mangler Lys — altsaa Stykket ned forbi Dødmanden og hen langs med selve Svendborg. Det har udtrykkelig været sagt fra Statens Side, at Arbejdet paa Fyrene ikke vilde blive paabegyndt, før man havde Garanti for, at Svendborg selv vilde gøre Resten. Saa først bliver det jo ogsaa en Plan, der er Mening i — noget, som kan bruges.

Da Hr. *Otto Thoresen* havde udtalt Ønske om at træde tilbage som Formand, valgtes Hr. *A. F. Klaveness* til Formand for den kommende Periode. Til Medlemmer af Bestyrelsen valgtes for Sverige: *H. Metcalfe*, *Erik Brodin* og *Bernh. Ingelsson*, for Danmark: *A. P. Møller*, *Kampen*, *Konsul Andresen* og *Gether* og for Norge: *J. L. Mowinckel* og *S. Bergesen*. I Lokalstyrelsen valgtes d'Hrr. *Henriksen*, *Kloster* og *Wilh. Wilhelmssen* med *O. R. Thoresen* og *Halfdan Dillev-Simonssen* som Suppleanter.

Ved det paafølgende Bestyrelsesmøde valgtes *A. F. Klaveness* til Formand for Hovedbestyrelsen.

DEN FINske BUGT DELVIS LUKKET PAA GRUND AF MINEFARE

Ministeriet for Industri, Handel og Søfart meddeler: Ifølge Meddelelse fra den herværende Repræsentation for Unionen af socialistiske Sovjetrepublikker er følgende Omraade af den finske Bugt paa Grund af Minefund erklæret for lukket:

Mellem Meridianerne 29° 14' og 29° 19'; mod Syd afgrænset af Sejlrenden i den finske Bugt.

Efter tilendebragt Undersøgelse ved Trawling i dette Omraade vil dette atter blive aabnet for Skibsfarten.

HENLÆGGELSEN AF FYR- OG VAGERVÆSNET ETC. UNDER ERHVERVS MINISTERIET

Vi meddelte i Nr. 41 af *Dansk Søfarts Tidende*, at Fyr- og Vagervæsenet, Lods-væsenet, Redningsvæsenet samt Meteorologisk Institut fra 1. November i Aar skal henlægges under Erhvervsministeriet.

Meddelelsen har vakt betydelig Opsigt paa Grund af de vidtrækkende Følger, en saadan Overførsel vil have, og den kommenteres bl. a. af *København* paa følgende Maade:

Hvis det bekræftes, at Regeringen administrativt har til Hensigt at kappe Fyr-, Vager- og Lods-væsenet løs fra Marine-ministeriet, bør der nedlægges den kraftigste Protest under Finanslovbehandlingen. For det første bliver det dyrere end den nuværende Ordning. For det andet er det et Indsnit i den bestaaende Militærordning og et Brud paa dens Forudsætninger. Under Ufredstilstande indgaar Fyr- og Lods-væsenet som et Led i Kystforsvaret, og dets Ledelse maa

ligge i Marinens Haand. Erfaringer fra Verdenskrigen taler tilstrækkelig højt om, at saaledes maa det være. Baade Venstre, Konservative og Radikale var under Militærbehandlingen 1922 enige om, at heri kunde ingen Forandring ske.

Men det er ogsaa et Brud med Ministeriet Staunings eget Afrustningsforslag af 8. denne Maaned. Deri foreslaas Statsmarinen henlagt under Statsministeriet, og i Bemærkningerne hedder det, at Fyr-, Vager-, Lods- og Redningsvæsenets Personel bør indgaa som Led i et hurtigt virkende Kyst-Efterretningsvæsen. En saadan Ordning betegnes som »hensigtsmæssig og økonomisk«.

Et Brud med sund Fornuft.

Vi gentager: det kan ikke være muligt, at Ministeriet administrativt vil bryde Forbindelsen mellem Marinen og dens vigtige Hjælpemidler under Bevogtningstjenesten. *Det vilde være et Brud med sund Fornuft, sund Økonomi og et uhørt Indgreb i bestaaende Lov.*

SKIBSFARTEN PAA FINLAND MINDRE LIVLIG END VENTET

HELSINGFORS, 6. Oktober 1924.

De store Forhaabninger til en livlig Skibsfart paa Finland, som man nærede først paa Sommeren, er kun delvist blevet indfriet. Saaledes ankom der til finske Havne fra Januar til August i Aar ialt 4,343 Skibe med en samlet Tonnage af 2,059,933 Registertons mod 4,724 Skibe med en samlet Tonnage af 2,157,049 Registertons i samme Periode i Fjor. Der ankom 2,253 lastede Skibe paa ialt 974,497 Tons i 1924 mod i Fjor 2,466 Skibe paa 1,015,496 i 1923, altsaa ca. 41,000 Tons mindre i Aar end i Fjor. Importen har desuagtet været større saavel i Kvantum som i Værdi, idet Værdien af Importen i Perioden Januar-August 1924 androg 3,114 Mill. Mark mod i samme Tidsrum i Fjor 2,883 Mill., og Forklaringen herpaa kan kun være, at en Del af Importen er sket over Landgrænsen, navnlig fra Rusland, der atter er begyndt at forsyne Finland med Korn.

Fra finske Havne afgik i Løbet af Aarets første 8 Maaneder 4,269 Skibe med en samlet Tonnage af 1,996,426. De tilsvarende Tal i Fjor var 4,530 og 2,033,600. Af de førstnævnte havde 3,475 Skibe 1,902,457 Tons Last, af de sidstnævnte 3,692 Skibe 1,922,609 Tons, hvilket giver en Nedgang i Aar sammenlignet med i Fjor af 217 Skibe og ca. 20,000 Tons. Værdien af Eksporten i de første 8 Maaneder i Aar var dog 2,819 Mill. mod 2,678 Mill. i Fjor. Da Værdien af Eksporten og ogsaa dens Mængde er større i Aar end i Fjor, maa en Del af den være gaaet over Landgrænsen, og der er i Virkeligheden ogsaa bleven udført ret store Kvantum Papir m. m. til Rusland. Byttehandelen med Rusland er begyndt og vil vel kunne udvikles videre, thi to Lande som Rusland og Finland kan ikke leve Side om Side uden at bytte Varer, navnlig da Rusland producerer Ting, som Finland behøver, og paa den anden Side paa Grund af sin store Befolkning har en næsten umættelig Varehunger.

Stagnationen paa Trævaremarkedet har Skylden.

Eksporten af finske Varer til Rusland forklarer dog ikke helt Nedgangen i Skibsfarten og Eksporten til Udlandet, der utvivlsomt skyldes den i den sidste Del af Sommeren herskende Stagnation paa Trævaremarkedet. Denne Stagnation har givet sig til Kende i næsten alle finske Havne. I Begyndelsen af September saa det i Helsingfors ud, som om der skulde komme mere Liv i Skibsfarten, idet der var fuldt af Skibe ved Kajerne, men senere blev der atter stille.

Man faar nu se, hvorledes det vil gaa med Skibsfarten i Resten af Aaret. Indenfor ledende Kredse i Træforædlings-Industrien mener man, at Vintersejladsen paa Finland vil blive meget livlig, og at Eksporten af Papir og Trævarer vil antage store Dimensioner.

At Finlands Handelsbalance som Følge heraf bliver aktiv, anses for givet. Det Underskud paa 295 Mill.

Mark, som Balancen pr. ultimo August udviste, mener man uden Vanskelighed vil blive udlignet, navnlig da Indførslen af Korn vil blive mindre som Følge af Finlands forholdsvis gode Høst.

Minefaren.

En Ulempe, som Skibsfarten paa den nordlige Del af Østersøen og i den finske Bugt i Eftersommeren har maattet regne med, er de talrigt forekommende Miner. I Sommer traf man ingen Miner, og man mente derfor, at Minefaren var overstaaet, men desværre er dette ikke Tilfældet. Med Høststormene er Minerne kommet tilbage, og det saa talrigt, at ikke nogen Del af den finske Bugt er sikker; der er endog fundet Miner i Alandshavet udfor Mariehamn.

Hvorfra stammer de drivende Miner? Det kan ikke besvares med Sikkerhed. Sagen er nemlig, at Russerne i den sidste Del af Krigen udlagde Miner uden som tidligere at lave Kort over Minefelterne. Det finske Marindepartement hævder, at det har ladet hele det Finland tilhørende Søterritorium i den finske Bugt, nordlige Østersø og i Alandshavet rense for Miner. Desuden har man afsøgt de Farvande ud for den finske Kyst, hvor der har været den mindste Grund til at tro, at der var forankrede Miner, og alle disse Arbejder har kostet Landet mange Millioner Fmk.

I den finske Marine og i herværende Skibsfartskredse mener man, at de mod den finske Kyst drivende Miner har revet sig løs fra et Minefelt paa den sydlige Side af den finske Bugt vest og nord om Odinsholm, hvor Russerne bevisligt havde indrettet kraftige Minespærringer paa forskellige Dybder til Beskyttelse mod den tyske Flaade og mod Undervandsbaadene. Det er vanskeligt paa de store Dybder og de store Vandomraader, der her er Tale om, at udføre et effektivt Mineeftersøgningsarbejde, uden at det bliver meget kostbart.

Drivende Miner en Del Aar endnu.

Hvor længe vil Minefaren være endnu, spørges der.

For at besvare dette maa man huske, at der viste sig Miner i de østasiatiske Farvande endnu 8 Aar efter den russisk-japanske Krig. Da Minerne nu er teknisk set mere fuldkomne og holdbare end da, er det ikke udelukket, at der vil vise sig Miner i de finske Farvande 12-15 Aar efter Verdenskrigens Afslutning, mener Marinemyndighederne her, men de tilføjer, at den største Minefare sandsynligvis nu er overstaaet, og at de drivende Miner vil vise sig mere og mere sjældent.

En eksisterende Minefare gør det til en bydende Nødvendighed for Skibe, der kommer ind i den finske Bugt, at fordoble Udkigget og ikke at løbe ind i eller ud af Havne og Skærgaarde i Mørke.

ENGELSK STATSSTØTTE TIL BYGNING AF OCEANDAMPERE

Skønt Indførslen af Kød i Kølerum til Storbritanien fra Sydamerika næsten udelukkende besørgeres af engelske Postdampere, og giver Dampskibsselskaberne store Indtægter — Fragten paa frosset Kød fra Argentina i 1923 androg over 200 Mill. Frs. —, er Staten gaaet med til at yde Rederne financier Støtte for at sætte dem i Stand til at modernisere deres Skibe. »Royal Mail Steam Packet Co.«, der er et af de ældste Søfartforetagender i England, idet dets første Privilegium blev givet det for 85 Aar siden, har nylig givet sine Aktionærer en Meddelelse, der er Anledning til at gengive.

Selskabets Præsident, Lord *Kylsant*, udtalte den 29. Maj ved Bestillingen af to hurtige Baade paa 22,000 Tons hver, der skal forsynes med Dieselmotorer, og som fra 1925 kan konkurrere med de franske Baade »Lutetia« og »Massilia« (der kun er paa 16,000 Tons):

»Loven til Støtte for Handel og Industri er bleven vedtaget for at fremme Handelen og gøre det muligt at skaffe Landets Arbejdere noget at bestille. Det er denne særlige finansielle Hjælp, der af Regeringen er stillet til vor Disposition, som sætter os i Stand til at gøre Bestilling paa tre Skibe: Postdamperne »Asturias« og »Alcantara«, der skal anvendes i Ruten paa Sydamerika, og »Lochmonor«, der er bestemt for Farten paa det nordlige Stillehav.

Under almindelige Forhold vilde vi have udskudt Bestillingen af nye Skibe og afventet bedre Tider, men vi har, for at imødekomme Ønsker, udtalte af den britiske og den nordiske Regering, der var enige om at garantere de nødvendige Midler, sat disse Skibe i Arbejde uden at vente yderligere.«

Efter hvad der fremgaar af de offentliggjorte Regnskaber, andrager den Støtte, det drejer sig om ved de tre engelske Postbaade, 300 Mill. Frs.

I Tyskland overgaar den finansielle Kraftanspændelse, Staten har gjort, den, der har fundet Sted i andre Lande. Den tyske Handelsflaade er lige ved atter at indtage sin Plads fra før Krigen, og det med et nyt Materiel, der er udstyret paa den mest moderne Maade.

I Forbindelse med ovenstaaende Udtalelser, som vi gengiver efter det kendte franske Tidsskrift *La Revue Maritime* for September, vil antagelig følgende Bemærkninger, som *Fairplay* fremsætter i sit Nr. for den 9. ds. (Side 57) blive læst med Interesse:

Simpelthen Betaling for ydede Tjenester.

»At dømme efter en Artikel indsendt til *Vossische Zeitung* fra en Korrespondent i Hamburg, skulde man tro, at alle søfartsdrivende Nationers Skibsfart med Undtagelse af Tysklands blev meget kraftigt subventioneret, og at alene den tyske Handelsflaade maatte kæmpe Kampen alene uden Støtte af sin Regering. Dette vilde være tragisk, hvis det var sandt, men naar Forfatteren bl. a. udtaler, at britiske Redere staar i Gæld til deres Regering for store Beløb paa denne

Konto, og naar han nævner som Eksempel paa den Hjælp, der gives »Laanene paa 2 pCt.«, som ydes Skibsværfter og Redere iflg. *Trade Facilities Act*, og de Beløb, der betales for Besørgelsen af Post, har man Lov til at slutte, at hans Ufejlbarehed ikke er helt grundfæstet.

Det er nemlig et Faktum, at der ikke er nogen, der har faaet Laan til 2 pCt. Alt, hvad der har fundet Sted er, at der er ydet Garanti for Kapital og Rente, i de fleste Tilfælde til et Beløb af 50 pCt. af Skibets Pris, og det kan i Forbigaaende omtales, at Udlændinge, ogsaa Tyskere, under alle Omstændigheder teoretisk havde Adgang til samme Begunstigelser, og denne Garanti har sat Rederne i Stand til at skaffe sig Penge paa Markedet til 5 pCt. p. a. Dette kan man ikke kalde Subsidier til Skibsfarten, med mindre man ogsaa vil kalde det Laan paa 1 Mill. Pd. Sterl., som »Norddeutscher Lloyd« nylig fik hos engelske Banker, for Subsidier, og hvad Betalingen for Postbesørgelsen angaar, er den, selv om man gaar ud fra, at den har Karakter af Subsidium, hvad den ikke har, simpelthen Betaling for ydede Tjenester, og kun en meget ringe Del af Skibe under britisk Flag i oversøisk Fart fører Post, saaledes at *Vossische Zeitung's* Korrespondent ogsaa i denne Henseende er temmeligt langt ude.

Tysklands Handelsflaade støttet mere end nogen anden.

Hvis der er nogen Handelsflaade, der har modtaget stor finansiell Støtte i de senere Aar, er det Tysklands, thi medens Skibenes Markedspris ikke faldt slettedes Redernes Gæld som Følge af Faldet i Markkursen. Hvad mener iøvrigt Artiklens Forfatter, naar han siger, at »det billige Salg af eksproprierede tyske Skibe til Skibsredere i de allierede Lande var en Form for Subsidium«? Jeg er fuldstændig enig med ham i, at hvis de britiske Købere af saadanne Skibe havde kunnet faa Lov til at købe dem synderligt under Markedspris, vilde der have været noget om det, men dette var langt fra Tilfældet; Priserne var høje, ikke lave, og jeg er vis paa, at der næppe er en Skibsreder her i Landet, som har købt et af de eksproprierede Skibe, som ikke vilde være langt bedre stillet, hvis han havde Pengene i Lommen og Skibet laa paa Havets Bund eller var i Tyskernes egen Besiddelse. Skibene blev solgt paa et Tidspunkt, da Priserne var betydeligt højere end nu, og der betaltes Priser for dem, som er ganske latterlige, naar henses til, hvad man kunde faa for dem i Øjeblikket. Det første af dem betaltes, saa vidt jeg husker, med 200,000 Pd. Sterl. og blev nogen Tid efter solgt for omtrent Halvdelen af det Beløb med det Resultat, at den uheldige oprindelige Køber blev ruineret. Store Selskaber, der indlod sig paa at købe et Antal af disse Baade, maatte nedskrive dem betydeligt, og i mange Tilfælde er Skibene blevet lagt op, da det under de givne Forhold var umuligt at benytte dem med Fordel.

PRØVER MED TRAADLØS TELEGRAF I SKIBSREDNINGSBAADE

Paa en Rejse, som den britiske Dampner »Maloja«, der er det første Skib, som er blevet udrustet med den nye Marconi Traadløse for Skibsredningsbaade, nylig foretog, blev der foretaget en Række Prøver med den traadløse Installation for at faa konstateret, hvorledes den virkede. De første Forsøg, der foretoges i Middelhavet med Baaden hejst, gav et tilfredsstillende Resultat, og en større Prøve under virkelige Forhold blev derefter foretaget i Melbourne, hvor Redningsbaaden blev sat i Vandet og Installationen prøvet,

medens Baaden krydsede i Port Philip under en frisk Brise og i en kort og krap Sø. Tydelige og kraftige Signaler blev modtaget af Baaden fra »Maloja« og fra de nærmeste traadløse Stationer, og Telegrafisten var i Stand til at bestemme deres Beliggenhed i Forhold til Baaden med en Nøjagtighed af mindre end en Streg paa Kompasset. I Betragtning af de kontrære Forhold maa Resultatet betragtes som meget tilfredsstillende.

Signaler afsendte fra denne Type af Installationer i Redningsbaade kan iflg. *The Shipping World* modtages tydeligt af almindelige Skibsinstallationer fra Afstande paa over 50 miles.

SCORESBYSUND-EKSPEDITIONENS SKIB »GRØNLAND« VENDT HJEM

Scoresbysund-Ekspeditionens Skib »Grønland«, der som bekendt led Havari og mistede Roret i Isen paa Grønlands Nordøstkyst, men som efter at have udført sit Hverv (Anlæg af en Koloni ved Scoresbysund) ved Hjælp af et Nødror og ved Brug af Sejlene slap over til Nordkysten af Island, afgik for en Uges Tid siden derfra under Bugsering af en islandsk Regeringsdamper, da det under de herskende Efteraarsstorme fandtes at være uforsvarligt at stole paa det meget ufuldkomne Nødror til en Sejlads paa egen Haand hjem til Danmark.

Natten til den 27. September sprængtes imidlertid Slæbetrossen under en Storm, og da den islandske Damper hurtigt tabte »Grønland« af Syne, og det efter nogle Timers Søgen viste sig umuligt atter at finde den, vendte Damperen den følgende Morgen tilbage til Island, hvorfra der derefter sendtes telegrafisk Meddelelse til København om Sagen.

De følgende Par Døgn var fulde af Spænding og Ængstelse for alle dem herhjemme, der havde fulgt »Grønland«s Færd, og stor og almindelig blev Glæden, da der fra Molde i Norge indløb et Telegram gaende ud paa, at »Grønland« ved egen Hjælp havde klareret sig ind til nævnte Havn. Det havde været stormende Vejr med Byger paa hele Turen, og det, at Skibets Chef og dets flinke Besætning under disse vanskelige Forhold har klareret sig og bragt Skibet frelst i Havn, er da ogsaa en usædvanlig smuk Sømandsdaad.

Scoresbysund-Komiteen sluttede Kontrakt med Svitzer om at slæbe Skibet til København fra Molde, og dette Selskabs Baad »Pluto« blev sendt derop. Grundet paa Taage og ugunstigt Vejr er den sidste Del af Hjemrejsen blevet forsinket, saaledes at Ankomsten hertil, ved hvilken Ekspeditionens Deltagere selvfølgelig var Genstand for en stærk Hyldest fra den københavnske Befolknings Side, først fandt Sted Onsdag Eftermiddag.

BØRSUSANCER FOR LENINGRAD

Der er for nogen Tid siden i Leningrad nedsat en Kommission til Udarbejdelse af Børsusancer for denne Havn. Kommissionen har holdt flere Møder, men den vil næppe kunne afslutte sit Arbejde før i Løbet af nogle Maaneder, hvorefter dens Forslag vil blive forelagt de højere Myndigheder til Godkendelse. Der kan derfor ikke for Tiden udtales noget om, hvornaar Børsusancerne vil foreligge fuldt færdige.

Paa et Møde forleden i nævnte Kommission behandlede man en Del Skibsfartsspørgsmaal og bestemte, at Kaptajner skal give mindst 6 Dages Varsel om Lastebereedskab, naar det drejer sig om Trælaster. Hvis en Baad ankommer inden Udløbet af de nævnte 6 Dage, og Kaptajnen giver Varsel om, at Skibet er lasteklart, skal dette ikke være bindende for Afskiberen. De nævnte 6 Dages Varsel fritager ikke Kaptajnen for at give endeligt Varsel, naar Skibet ligger lasteklart i Leningrads Havn.

Med Hensyn til Spørgsmaalet om Modtagelse af Trælaster finder Kommissionen, at i de Tilfælde, hvor Opmaaling af Lasten er mulig (f. Eks. ved Træmasse og Propplaster) samt ligeledes ved Optælling af D.B.B., skal denne foretages af Kaptajnen ved Indladningen, hvorefter han udsteder Kvittering for Modtagelsen af Lasten. I saadanne Tilfælde skal en Tilføjelse af »measurement and quantity unknown« ikke være tilladt. Man mener, at dette ikke strider mod »measure unknown« i Scanfinchartret, da dette ikke sigter til hele Lasten, men kun fritager Kaptajnen for Kendskab til de enkelte Dele af Lasten.

Kommissionen har ligeledes bestemt, at Ansvar for Lasten er overtaget af Kaptajnen fra det Øjeblik, han har kvitteret for Modtagelsen af Trælast.

The Baltic and White Sea Conference vil søge at faa Indflydelse paa den paagældende Kommissions Arbejde.

STORT OG SMAAT

4m. Motorskib »Marienborg« grundstødt ved Finland.

Firemastet Motorsk. »Marienborg«, Kaptajn Jens Fabricius, Bondebyen, paa Rejse fra Helsingfors til Gl. Carleby, er grundstødt i Nærheden af Bestemmelsesstedet.

Skibet, der ejes af et Konsortium med Henckel som Reder, er ikke assureret.

Besætningen udgør en Snes Mand, og desuden er Ingeniør Henckel og Søn om Bord. Af Frygt for Storme har Mandskabet pakket Tøj og Værdigenstande sammen, dersom det gøres nødvendigt at forlade Skibet.

Bjergere arbejder iflg. »Erø Avis« i Øjeblikket med at faa »Marienborg« af Grunden, men hidtil har der ikke været meget Haab om at bringe den flot.

Reval Havn renses for Vrag.

Estlands Regering har afsluttet Kontrakt med et tysk Firma om Optagning af de under Krigen sænkede Skibe i Revals Havn. Den estlandske Regering har forbeholdt sig 21 pCt. af de bjergede Værdier — Minimum 7000 Lstr. Totalværdien af de sænkede Skibe er anslaaet til 200 Mill. estn. Mark.

Redningsstation ved Gedser.

Paa Grund af den stigende Trafik gennem Kejser Wilhelm Kanalen, er Savnet af en Redningsstation med Motorredningsbaad ved Gedser bleven meget følelig, og man mener ikke længere, af Hensyn til Faren ved eventuelle Strandinger paa Gedser-Rev, at kunne forsvare at udskyde Oprettelsen af en Redningsstation paa det paagældende Sted, hvorfor Oprettelsen af en saadan foreslaas paa den nylig forelagte Finanslov. Udgifterne ved denne Foranstaltning stiller sig saaledes: Anskaffelse af en med en 25 H.-K. Motor forsynet Redningsbaad samt dertil hørende Baadhus 63,000 Kr., og hertil kommer Vederlag til Stationspersonalet og andre aarlige Driftsudgifter ialt 8600 Kroner.

Prøvetur.

Den officielle Prøvetur med s.s. »Anna«, bygget af Københavns Flydedok for Regning Rederiet J. Lauritzen, her, afholdtes Onsdag i Sundet.

Skibet er bygget til Det norske Veritas højeste Klasse, og har følgende Hoveddimensioner:

Længde mellem Perpendikulærerne.... 240'—0"
Bredde paa Spant..... 35'—6"
Dybde paa Spant..... 17'—3"

og det er forsynet med en 600 IHK »Atlas« Turbine med Wilh. Schmidts Overheder.

Prøveturen forløb tilfredsstillende.

SKIBS- PROVIANTERINGS- HANDLERE

København:

J. Andersen & Co., Toldbodvej 7.
Bjerg-Jensen & Co., Holbergsgade 24.

Esbjerg:

H. P. Nielsen, Strandbygade 18.
Th. Thygesen Kirkegade 7.

Frederikshavn:

P. Saxbergs Eftf., N. Mogensen.

Helsingør:

K. F. Marstrands Eftf.

Randers:

A. L. Nielsen, ogsaa aut. Forhøringskontor.

POSITIONSLISTE PR. 13. OKTOBER 1924

MEDDELT AF »DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Nielsen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Aalborg*, Egeholm, ank. Danzig 4.10.
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i København-Aalborg Ruten.
s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i København-Aarhus Ruten.
m.s. *Afrika*, Svarrer, ank. PortSaid 12.10.
s.s. *Aggersund*, Petersen, afg. Kotka 11.10.
s.s. *Agnete Mærsk*, Rasmussen, ank. Alexandria 2.10.
s.s. *Aladdin*, Nielsen, ank. Königsberg 13.10.
s.s. *Alexandra*, Holst, ank. Patras 3.10.
s.s. *Alf*, Thorkildsen, ank. W. Hartlepool 26.9.
s.s. *Alfa* ank. Königsberg 13.10.
s.s. *Alfred Hage*, Bjørn Andersen, ank. Trångsund 4.10.
s.s. *Algarve*, Sundvig, afg. Antwerpen 12.10 til Middelhavet.
s.s. *Alsund*, Nielsen, afg. Hull 10.10.
s.s. *Amalienborg*, Hansen, afg. Puertoluz 23.9.
s.s. *Angelica Mærsk*, Rask, ank. Casablanca 9.10.
s.s. *Anine*, Risøe, ank. Rouen 10.10.
m.s. *Annam*, Rasmussen, ank. Rotterdam 10.10.
s.s. *Anna* ank. Helsingfors 13.10
s.s. *Anneberg*, Korff, ank. Danzig 2.10.
s.s. *Arabien*, Harder, ank. Adelaide 4.10.
s.s. *Argentina*, Wenck, afg. Bahia 11.10 til Skand. via Madeira.
m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Barry 11.10. til Montevideo.
s.s. *Arkansas*, Snedker, afg. New Orleans 4.10. til Esbjerg-Aalborg, København og Randers.
s.s. *Arnold Mærsk*, Stabenow, afg. London 8.10.
m.s. *Asia*, Dahl, afg. Yokohama 26.9. til Vancouver.
s.s. *Astrid*, Bjark, ank. Terneuzen 11.10.
s.s. *Atlantehavet* afg. St. Thomas 5.10.
s.s. *Atlantic*, Lund, ank. København 11.10.
m.s. *Australien*, Møller, afg. Singapore 10.10. til Belfast via Suez Kanal.
m.s. *Avance*, Andrup, afg. Methil 10.10. til København.
m.s. *Avant*, Sørensen, afg. Halifax 1.10. til Antwerpen.
s.s. *Åxel*, Maglebye, ank. Zaandam 9.10.

B

s.s. *Baldur*, Damm, i København-Bogense-Vejle Ruten.
s.s. *Beira*, Kjær, afg. London 10.10. til Odense og Svendborg.
s.s. *Belgien*, Hansen, ank. Barry 4.10.
s.s. *Bellona*, Thrane, afg. København 13.10. til Leith via Odense, Aarhus & Aalborg.
s.s. *Benedikt*, Madsen, i København-Haderslev-Aabenraa-Sønderborg Ruten.
s.s. *Bergenhus*, Andresen, ank. Arendal 10.10.
s.s. *Berlin*, Vinding, ank. Swansea 13.10.
s.s. *Bertha*, H. Lassen, ank. Sables d'Olenne 10.10. fra Calais.
s.s. *Betty Mærsk*, Thun, ank. Houston 6.10.
s.s. *Birgit*, Clausen, ank. Rufisque 2.10.
s.s. *Birte*, Christensen, afg. Hamburg 11.10 til Charleston.
s.s. *Bjarke*, Poulsen, afg. La Rochelle 12.10. til Imningham.
s.s. *Bodil* ank. Sevilla 10.10.
s.s. *Bogø*, Rasmussen, pass. Hanstholm 6.10. paa Rejse til Hull.
s.s. *Bolivia*, Beldring, afg. Shimonoseki 24.9.
s.s. *Bornholm*, Hansen, afg. Liverpool (V. S.) 10.10.
s.s. *Bothal*, Hansen, afg. Aarhus 12.10. Burntisland.
s.s. *Botnia*, Lydersen, ank. København 4.10.
s.s. *Bottenhavet*, Vaaben-Hansen, ank. Torneå 1.10.
s.s. *Bratlingsborg*, Christensen, afg. Nykøbing F. 11.10.
s.s. *Bretagne*, Hartmann, afg. Dunston 9.10.
s.s. *Bretland*, Larsen, afg. København 13.10. til Blyth.
s.s. *Britta* ank. Hull 8. 10.
s.s. *Brynhild*, Huus, ank. Boulogne 9.10.
s.s. *Bryssel*, Jensen, ank. København 10.10.
s.s. *Børglum*, Møllerup, ank. Danzig 5. 10.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Roholm, i København-Aalborg Ruten.
m.s. *California*, Pedersen, ank. Bahia Blanca 24.9.
s.s. *Carmen* afg. Barcelona 11.10. til Cabodegata.
s.s. *Charków*, Petersen, afg. Paimbouef 7. 10. til Malaga.
m.s. *Chastine Mærsk*, Lundgreen, pass. Cape Town 3.10.
m.s. *Chile*, Hansen, pass. Panama Canal 3. 10. paa Rejse til Los Angeles Harbour.
s.s. *Chr. I. Kampmann* ank. København 8.10.
s.s. *Christiansborg*, Lund, Liverpool 9.10.

s.s. *Cimbria*, Svan, i København-Randers Ruten.
s.s. *Cito*, B. Jensen, ank. Danzig 13.10. fra København.
s.s. *Clara*, Jacobsen, ank. Granville 3.10.
s.s. *Copenhagen*, Schrøder, ank. Frederikshavn 7.10.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Jørgensen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
s.s. *Dagmar* (J. Lauritzen) ank. Bona 12.10.
s.s. *Danebrog*, Andresen, ank. Kotka 3.10.
s.s. *Danefelt*, Simonsen, afg. Kemi 8.10. til Calais.
s.s. *Danefærd*, Grøndahl, pass. Dunnethead 4.9. paa Rejse til Grønland.
s.s. *Daneholm*, Petersen, ank. Immingham 13.10.
m.s. *Danekorge*, Petersen, ank. Leghorn 10.10.
s.s. *Danelag*, Stage, ank. Frederikshavn 6.10.
s.s. *Danemark*, Hausgaard, ank. Troon 11.10.
s.s. *Danery*, Voss, pass. Burntisland 18.9. paa Rejste til Grønland.
s.s. *Danevirke*, Jørgensen, pass. Dover 12.10. paa Rejse til Santos.
s.s. *Dania*, Bencke, ank. København 10.10.
s.s. *Dansborg*, Matthiasen, ank. Bordeaux 4.10.
s.s. *Delaware*, Heiede, afg. Montreal 9.10. til København & Horsens.
s.s. *Diana*, Tramp, ank. Newcastle 12.10.
s.s. *Dorrit* ank. Helsingfors 11.10.
s.s. *Douro*, Jørgensen, ank. Libau 11.10.
m.s. *Drogden*, Hansen, ank. Svendborg 11.10.
s.s. *Dronning Maud*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Dublin*, Krogh, afg. Havana 10.10. til Puerto del Padre.

E

s.s. *E. M. Dalgas* ank. Trångsund 7.10.
s.s. *Ebba* ank. Memel 9.10.
s.s. *Ebro*, Rosenhøj, afg. København 10.10. til London.
s.s. *Egholm*, Christensen, afg. Genua 13.10. til Livorno.
s.s. *Eleonora Mærsk*, Mortensen, ank. Narva 7.10.
s.s. *Elie*, Duhn, afg. Abo 10.10. til Boulogne S/M.
s.s. *Elisabeth*, H. M. Petersen, ank. Tyne 10.10. fra Ghent.
s.s. *Ella*, Falk, opl. i København 30.9.
s.s. *Ellen*, P. Fischer, ank. Horsens 11.10 fra Immingham.
s.s. *Ellensborg*, Andersen, pass. Brunsbüttel 12.10.
s.s. *Elsborg*, Palm, pass. Gibraltar 8.10.
s.s. *Emilie Mærsk*, Andersen, ank. Savannah 9.10.
m.s. *Emma Mærsk*, Mærsk-Møller, ank. Soerabaya 5.10.
s.s. *Energi*, Jensen, ank. Leith 6.10.
s.s. *Enigheden*, Jensen, ank. Fredericia 8.10.
s.s. *England*, Stengade-Petersen, afg. Ny Karleby 12.10.
s.s. *Erik*, Christensen, ank. Frederikshavn 9.10.
s.s. *Erik Boye* afg. København 4.10.
s.s. *Erindring*, Nielsen, ank. Kotka 6.10.
s.s. *Erle*, Arentz, afg. Portland 4.10. til Hamburg.
s.s. *Esbarn Snare*, Dreyer, i Hamborg-Aalborg Ruten.
s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Hamborg-Aarhus Ruten.
s.s. *Ester* pass. Brunsbüttel 12.10. paa Rejse til Bristol.
s.s. *Esther Maria*, Bang, ank. København 11.10.
s.s. *Estland*, Sørensen, ank. Piræus 6. 10.
s.s. *Estonia*, Christensen, afg. Emden 4.10. til New York.
s.s. *Expres*, Hansen, i København-Samsø-Odense Ruten.

F

s.s. *Falken*, Pedersen, i København-sydfynske m. fl. Pladser.
m.s. *Falstria*, Sørensen, afg. Colombo 8.10. til Penang.
s.s. *Fanø*, Michelsen, ank. Leningrad 30.9.
s.s. *Ficaria*, Sandberg, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Fiona*, Petersen, i København-Nakskov-København-Mariagerfjord Ruterne.
m.s. *Fionia*, Skjoldam, afg. Penang 8.10. til Colombo.
s.s. *Flora*, Andresen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Florida*, Holm, ank. København 10.10.
s.s. *Flynderborg*, Lund, afg. Cardiff 3.10.
s.s. *Fredensborg*, Nielsen, afg. Progresso 7.10.
s.s. *Fredensbro*, Olsen, afg. Dunkirk 11.10. til Swansea.
s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, ank. København 8.10.
s.s. *Frederiksborg*, Larsen, ank. Georgetown 10.10.
s.s. *Frej*, Jensen, opl. i Esbjerg siden 1.7.
s.s. *Frieda*, Westergaard, ank. Frederikshavn 11.10.
s.s. *Frigga*, Andersen, i Esbjerg-London Ruten.
s.s. *Frode*, Juul Larsen, ank. Lysekil 8.10.
s.s. *Fylla*, P. Callesen, ank. Highbridge 12.10. fra Hungerburg.

Telegrams: »Mactaggart«, Methil.

Codes: A. B. C. 5th Edition · Scotts' 10th Edition · Watkins 1904

LAWSON & MITCHEL*Skibsmæglere & Skibsfarts Agenter***METHIL, Fife**

DANSK VICEKONSULAT

FORSYNING AF BUNKERS

Dæk- og Maskinforsyningei

C. A. G. FYHN

SKIBSHANDLER OG KREDITOPLAG

EAST HIGH STREET**METHIL**Første Klasses Varer i Skinker, Smør, The, Ost, Mel, Konserver etc.
Agent for W. B. Dick & Co., Ltd., Maskinolie etc.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, ank. Havre 10.10.
 s.s. *Gautatyr*, Nielsen, ank. København 16.9.
 s.s. *Gerda*, afg. Kemi 14.10. til Abo.
 s.s. *Geysir*, Tidsbefragtet.
 s.s. *Gorm*, Christensen, afg. Newcastle 23.9. til Nuevitas.
 s.s. *Grønland*, Kruse, afg. Leith 10.10.
 s.s. *Grønsund*, Nielsen, ank. Frederikshavn 28.9.
 s.s. *Guðrun Mærsk*, Nielsen, afg. Durban 8.10.
 s.s. *Gunver* pass. Ushant 13.10. paa Rejse til Barcelona.

H

s.s. *H. A. Hansen*, Hansen, ank. Sundsvall 28.9.
 s.s. *H. Pontoppidan* ank. Ijo 26.9.
 s.s. *Hadsund*, Hansen, afg. København 11.10.
 s.s. *Halfdan*, Ørbech, ank. København 10.10.
 s.s. *Halland*, Christiansen, afg. Riga 11.10.
 s.s. *Hammershus*, Hveissel, afg. Ardrossan 3.10.
 s.s. *Hans Broge*, S. M. Christensen, ank. Tunis 9.10. fra Algiers.
 s.s. *Hans Mærsk*, Slavensky, afg. Philadelphia 10.10.
 s.s. *Hans Tausen*, Th. Hansen, ank. Sunderland 9.10.
 s.s. *Harald*, Pedersen, afg. Cardiff 2.10. til Piræus.
 s.s. *Harriet* afg. Calais 13.10.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, ank. København 10.10.
 s.s. *Helga* afg. Hull 10.10.
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, ank. København 30.9.
 s.s. *Hengest*, Folkenberg, ank. København 13.10.
 s.s. *Henry Tegner*, A. H. Nielsen, ank. Tørefors 13.10. fra Karsborg.
 s.s. *Hermod*, Clausen, ank. Lissabon 29.9.
 s.s. *Hertha Mærsk*, Møller, pass. London 8.10.
 s.s. *Hindsholm*, Møller, ank. Liverpool 9.9.
 s.s. *Hjelm*, Falk, opl. i København siden 19.7.
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, ank. Manchester 8.10.
 s.s. *Holland*, Jørgensen, ank. Aarhus 12.10.
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, ank. Hull 12.10.
 s.s. *Hugo*, Thorkelin, ank. Sunderland 7.10.
 s.s. *Hulda Mærsk*, Schou, ank. Avonmouth 9.10.

I

s.s. *I. D. S. Adolph* afg. Methil 11.10.
 m.s. *Indien*, Jacobsen, afg. Batu Pahat 4.10. til Japan.
 s.s. *Inga*, Nielsen, afg. København 11.10. til Piteå.
 s.s. *Inge Mærsk*, Hansen, afg. Archangel 3.10.
 s.s. *Inger* pass. Portland 11.10. paa Rejse til Sevilla.
 s.s. *Irene Maria*, Clausen, afg. Archangel 6.10. til Aberdeen.
 s.s. *Island*, Frandsen, afg. Reykjavik 7.10. Landet rundt.
 s.s. *Ivar*, Nielsen, afg. Savannah 27.9. til Aalborg og København.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Falck, afg. Libau 9.10. til London.
 s.s. *J. C. la Cour*, Rindby, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jakob Mærsk*, Hansen, afg. Baltimore 3.10.
 s.s. *Jan*, Kurtzhals, ank. København 8.10.
 m.s. *Java*, Knudsen, ank. Yokohama 11.10.
 s.s. *Jelling*, Andersen, ank. Boston 10.10.
 s.s. *Jenny* ank. Cannes 13.10.
 s.s. *Jessie Mærsk*, Høgstedt, ank. København 7.10.
 s.s. *Johanne* ank. Königsberg 11.10.
 s.s. *Jolantha*, Strufve, i Stettin-København-Christiania Ruten.
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, afg. Kotka 8.10.
 s.s. *Josey*, Nielsen, afg. New York 3.10. til Cienfuegos.
 s.s. *Jungshoved*, Horn, ank. Santos 2.9.
 m.s. *Jutlandia*, Kolls, afg. Suez 11.10. til Colombo.
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, afg. Kiel 10.10.

K

s.s. *Kai*, Friis, ank. Shields 12.10.
 s.s. *Karla* pass. København 13.10. paa Rejse til Ørnsköldsvik.
 s.s. *Karen*, N. Th. Brinck, afg. Tyne 7.10. til Genua.
 s.s. *Kasan*, Sørensen, ank. Esbjerg 4.10.
 s.s. *Katholm*, Petersen, ank. Korsør 12.10.
 s.s. *Kejserinde Dagmar*, H. C. Uldall, ank. Velsen 13.10. fra Leningrad.
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, ank. Humbermouth 30.9.
 s.s. *Kina*, Nielsen, afg. Norfolk Va. 11.8. til Galveston.
 s.s. *Kirsten Mærsk*, Bærentzen, afg. Houston 9.10.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, i København-Aarhus Ruten.
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, ank. Råfsö 10.10.
 s.s. *Knud*, Clemmensen, afg. Antwerpen 12.10. til Levanten.
 s.s. *Koldinghus*, Madsen. Dokker Svendborg siden 3.10.
 s.s. *Kong Haakan*, Possønt, ank. København 12.10.
 s.s. *Kronborg*, Hillebranth Lund, ank. Nørresundby 12.10.
 s.s. *Kronprins Frederik*, Hejlsøe, ank. Antwerpen 2.10.
 s.s. *Kurland*, Berndsen, afg. Gibraltar 11.10.
 m.s. *København*, Mortensen, ank. Delagoa Bay 7.10.

L

s.s. *Lars Kruse* ank. Rouen 11.10.
 s.s. *Laura Mærsk*, Løber, afg. Troon 10.10.
 m.s. *Leise Mærsk*, Houmann, afg. Anacortes 3.10.
 s.s. *Lexa Mærsk*, Bærentzen, afg. Gijon 6.10.
 s.s. *Lifland*, Haure Petersen, afg. Archangel 7.10.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, pass. Brunshüttel 10.10.
 s.s. *Lily*, J. H. Poulsen, afg. Odense 11.10. til Frederikshavn.

s.s. *Limfjorden*, Larsen, i København-Limfjords Ruten.
 s.s. *Lithuania*, Jørgensen, ank. Danzig 13.10.
 s.s. *London*, Caspersen, ank. Ghent 9.10.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Newport 16.9. til Bahia Blanca.
 m.s. *Lynetten*, Jensen, ank. Birkenhead 6.10.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Krogh, afg. Frederikshavn 13.10. til København.
 s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. Antwerpen 12.10. til København.
 s.s. *Maine*, Brocks, afg. Newcastle 29.9. efter Bunkerforsyning til Boston-Philadelphia-Baltimore.
 s.s. *Maj*, V. Holm Nielsen, ank. Tuis 13.10. fra Sundsvall.
 s.s. *Maja*, Tvergaard, opl. i København siden 11.10.
 m.s. *Malaya*, Kruse, ank. Göteborg 9.10.
 s.s. *Marie* pass. Portland 11.10. paa Rejse til Valencia.
 s.s. *Marie Mærsk*, Kristensen, pass. Suez 6.10.
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Fécamp 2.10.
 s.s. *Margrete*, H. Mathiasen, ank. Hull 13.10. fra Mogador.
 s.s. *Martin Carl*, Olsen, ank. Brahestad 11.10.
 s.s. *Martin Goldschmidt*, H. P. Lauritzen, ank. Rouen 10.10. fra Yxpila.
 s.s. *Mary*, Stabell, ank. København 6.10.
 s.s. *Maryland* ank. Aarhus 10.10.
 m.s. *Mexico*, Wolff-Jørgensen, pass. Azores 29.9. paa Rejse til Houston.
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, afg. Leningrad 11.10. til Hull.
 s.s. *Minsk*, Egense, afg. Tarragona 11.10. til Valencia.
 s.s. *Mjølner*, Hansen, afg. Troon 10.10. til Island.
 s.s. *Moskov*, Jørgensen, ank. Danzig 11.10.
 s.s. *Møen*, Olsen, i København-Stege og København-Nykøbing F. Ruterne.

N

s.s. *N. F. Høffding* ank. Grangemouth 8.10.
 s.s. *Nancy* ank. Oran 10.10.
 s.s. *Natal*, Røder, ank. Aalborg 28.9.
 s.s. *Nautik* ank. Valencia 5.10.
 s.s. *Neptun* ank. Liverpool 12.10.
 s.s. *Nerma* ank. Luleå 12.10.
 s.s. *Nevada*, Fischer, afg. Galveston 8.10. til Bremen-Korsør-Kallundborg & Horsens.
 s.s. *Nidaros*, Thomsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, ank. København 12.10.
 s.s. *Niobe* ank. Wasa 13.10. til Øhrviken.
 s.s. *Nordland*, Clausen, afg. Boness 10.10.
 s.s. *Nordsøen* ank. Korsør 13.10.
 s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, ank. Archangel 7.10.

O

s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-København-Göteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, Donholt, ank. Lovisa 2.10.
 s.s. *Olga*, Th. Toft, ank. Libau 13.10. fra Hamburg.
 s.s. *Oluf Bager*, Tvergaard, i København-Frederikshavn og København-Aalborg Ruterne.
 s.s. *Oluf Mærsk*, Hansen, afg. Cienfuegos 2.10.
 m.s. *Oregon*, Mühlendorff, ank. Bahia Blanca 18.9.
 s.s. *Orion*, Berndsen, ank. Kristinestad 5.10.
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, afg. New York 9.10.

P

s.s. *P. Madsen* ank. Wear 4.10.
 s.s. *P. N. Damun* ank. København 5.10.
 s.s. *Pacific*, Matthiessen, pass. Gibraltar 9.10. paa Rejse til Aarhus.
 s.s. *Palnatoke*, Schou, afg. Uleåborg 11.10.
 m.s. *Panama*, Hjernum, afg. Singapore 11.10. til Hongkong.
 s.s. *Parana*, Heisterberg, afg. Newcastle 4.10. til Pacific.
 s.s. *Paris*, Ovesen, afg. Belize 9.10. til New Orleans.
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, afg. Norfolk 6.10. til Aalborg-København-Korsør & Vejle.
 m.s. *Peru*, Larsen, afg. Antwerpen 11.10. til St. Thomas.
 s.s. *Peter Mærsk*, Knudsen, ank. Wiborg 5.10.
 s.s. *Polaris*, Holm, ank. Uleåborg 18.9.
 s.s. *Polly*, L. Nielsen, ank. London 13.10. fra Almeria.
 s.s. *Primula*, Jacobsen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
 s.s. *Prins Knud*, Kock, afg. Aalborg 11.10. til Riga.

R

s.s. *Randi* afg. Almeria 13.10. til Hamborg.
 s.s. *Rask*, Theilland, ank. Trångsund 8.10.
 s.s. *Rhodesia*, Madsen, pass. Las Palmas 21.9. paa Rejse til Dakar.
 s.s. *Rhone*, Thomsen, ank. Nykøbing F. 12.10.
 s.s. *Rigmor*, J. Jørgensen, ank. Nantes 13.10. fra Kotka.
 s.s. *Rita*, Tønnesen, i København-Hamburg Ruten.
 s.s. *Robert Mærsk*, Mikkelsen, ank. Bordeaux 7.10.
 s.s. *Roma*, Bejer, ank. Newcastle/Tyne 11.10.
 s.s. *Romø*, Olesen, afg. Aarhus 11.10.
 s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. Newport Man. 5.10.
 s.s. *Rota*, Rivoldt, ank. Leith 12.10.

S

s.s. *Saga*, Henriksen, afg. København 11.10. til Antwerpen.
 m.s. *Sally Mærsk*, Andersen, ank. Brahe 6.10.
 s.s. *Scandia*, Simonsen, pass. Rockall 7.10. paa Rejse til New York.
 s.s. *Seine*, Baryic, ank. København 13.10.

NEW ORLEANS

JOHN S. SAREUSSEN · FINN SILCHENSTEDT
 INDEHAVERE AF:
NEW ORLEANS SHIPCHANDLERY CO. INC.
 TELEGRAM-ADRESSE: »NOSCO«
 NEW ORLEANS

NEW YORK

UNION TRANSPORT COMPANY, INC.

Stevedorer —

Hovedkontor: 42, BROADWAY, NEW YORK

TELEGRAM-ADR.: TRANSPORT, NEW YORK

Med egne moderne Pierer og en vidtspændende Organisation til vor Raadighed opgiver vi »flat rates« inkluderende alt Arbejde i Forbindelse med Losning og Lastning.

NEW YORK

THE C. T. SWETT COMPANY

SLAGTERE & SKIBSHANDLERE
 DÆKS- & MASKIN-FORSYNING

PORTLAND, MAINE

Telefon: 6930 · 130-132 Commercial Street · Nat-Telf.: 1520

PORTLAND,
MAINE

Telegram Adresse: OSHIPCO. Alle Coder benyttes.
 Telefon: Broad 1753-4-5

OCEAN SHIPCHANDLERY Co., LTD.

En gros Handel i Fødemidler
 Skibshandel & Sejtmage i

60 PEARL STREET, NEW YORK

JONATHAN MAY & SØNNER

Etableret 1876 · Telegram-Adresse »May« Philadelphia, Penna. Delaware Ave · Lombard & Swansea Sts.

DAMPSKIBS-FORSYNINGER · EN GROS HANDEL I KOLONIAL, KØD OG
 FØDEMIDLER · DÆK-, MASKIN- OG RESTAURATØR-
 UDRUSTNING

PHILADELPHIA

AUGUST P. MOE · PHILADELPHIA PA.

Nattelef. Merchantville 132 W. NO. 10 PINE STREET Telf. Lombard 7263 · Main 2105

A. MOE & COMPANY

Almindelige Skibs-Reparationer · Elektriske Reparationer og Forsyninger

GENERALAGENTER FOR MORRIS METALLIC PACKING CO.

BALTIMORE



PRIVAT SIGNAL

DOCTOR F. C. WILLARD

DOCTOR JOHN D. FISKES EFTFLG.

BALTIMORE, MD.

★

SÆRLIG BETJENING AF SKIBE

Sekretær: E. T. REIERSEN. Telefon: Wolfe 9059

BO'NESS

L. WESTERGAARD

A. LARSEN

L. WESTERGAARD & CO.

EN GROS HANDEL I KOLONIALVARER

Skibs- & Maskin-Forsyning

Manila · Kabeltov · Bomuld · Duck

Telef. Calvert 3768

35, South Gay Street

Baltimore, MD.

TELEFON Nr. 51

TELEGRAM-ADR.: JOYCE, BO'NESS

JOYCE & CO.

Skibsforsyninger fra Lager og Frilager

8 KINNEIL STREET

BO'NESS

LIGE OVERFOR DOCK-PORTENE

ETABLERED 1875

GRANGEMOUTH

NORSK VICEKONSULAT

SHIPPING FEDERATION LTD.

JAMES MITCHELL

SKIBSMÆGLER OG SPEDITØR

BURNTISLAND

Telegram-Adr.: »Mitchell«
 Telf. Nr. 15

BEFRAGTNINGS AGENT FOR FORSKELLIGE KULGRUBER I IRELAND

BURNTISLAND

BUCHAN & HOGG

Skibsredere · Skibsmæglere · Speditører

GRANGEMOUTH

Faste Ruter: Grangemouth, Middlesbro', Antwerp

Telegr.-Adr.: »Steam« · Telefon: 59 & 189, Privat 59a

m.s. *Selandia*, Himmelstrup, ank. Middlesborough 12.10.
 m.s. *Siam*, Poulsen, ank. Batavia 13.10.
 s.s. *Sigrid*, M. Winther, pass. Kielerkanal 10.10. p. R. t. Garston.
 s.s. *Sigrun*, Jensen, ank. Aarhus 12.10.
 s.s. *Sigvald*, Andersen, afg. Immingham 11.10.
 s.s. *Silkeborg*, Larsen, afg. Georgetown 9.10.
 s.s. *Simone*, Christensen, ank. Rouen 10.10.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Cadiz 11.10.
 s.s. *Skagerak*, E. Hansen, afg. Råfsø 11.10 til Belfast.
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, pass. Gibraltar 9.10.
 s.s. *Skjold*, Nielsen, ank. Antwerpen 5.10.
 s.s. *Skodsborg*, Grove, pass. Dunnethead 12.10.
 s.s. *Skotland*, Iversen, pass. St. Abbshead 12.10.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, ank. Thorshavn 8.10.
 s.s. *Slesvig*, Weichardt, ank. Hull 8.10.
 s.s. *Smut*, Hansen, afg. København 13.10. til Methil.
 s.s. *Sophie*, Thomsen, ank. Alicante 10.10.
 s.s. *Spigerborg*, Jensen, ank. Cardiff 6.10.
 s.s. *Stal*, Clausen, afg. New York 10.10. til Santiago.
 s.s. *Stegelborg*, Nielsen, ank. Kalundborg 11.10.
 s.s. *Stella* ank. Almeria 12.10.
 s.s. *Susan Mærsk*, Petersen, pass. Skagen 10.10.
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. København 7.10. til Pt. Talbot.
 s.s. *Svanholm*, Petersen, afg. København 11.10. til Vestengland.
 s.s. *Svava*, Christensen, afg. Lisbon 8.10. til København.
 s.s. *Svend Pii* afg. Kotka 9.10.
 s.s. *Svend* ank. København 10.10.
 s.s. *Søborg*, Madsen, ank. Cabo de Gata 8.10.
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, ank. Hartlepool 12.10.
 s.s. *Sønderjylland*, Jensen, i Ruten København-Horsens.

T

s.s. *T. M. Werner* ank. København 11.10.
 s.s. *Taarnborg*, Knudsen, ank. Hungerburg 12.10.
 s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, ank. Riga 9.10.
 s.s. *Taasinge*, Ankersen, opl. i København siden 1.9.
 s.s. *Texas*, Dragsdahl, afg. Boston 9.10. til Golfen via Baltimore.
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, ank. København 10.10.
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Havre 10.10. til Bordeaux.
 s.s. *Tjaldur*, Munch, i København-Riga Ruten.
 s.s. *Tomsk*, Mikkelsen, ank. København 11.10.

m.s. *Tongking*, Topp, afg. San Francisco 28.9. til Hamburg via Panama Kanal.
 s.s. *Transvaal*, Bronér, afg. Kobe 28.9. til Seattle.
 s.s. *Trondhjem*, Pedersen, ank. København 11.10.
 s.s. *Tula*, Christensen, afg. Melilla 11.10. til Oran.
 s.s. *Tyr*, Jensen, ank. Hull 13.10.

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, ank. Frederikshavn 11.9. for Reparation.
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, ank. København 7.10.
 s.s. *Ulla*, J. P. Jessen, afg. Bordeaux 11.10 til Lissabon.
 s.s. *Ulrik Holm*, P. H. Toft, afg. Trångsund 11.10. til Amsterdam.
 s.s. *United States*, Voldborg, afg. Halifax 12.10. til New York.
 s.s. *Uranienborg*, Agerlin, afg. Liverpool 9.10.

V

s.s. *Valborg*, B. Hansen, afg. Cardiff 9.10. til Casablanca.
 s.s. *Vega*, Madsen, ank. Helsingfors 9.10.
 s.s. *Venus*, Terkildsen, ank. Hartlepool 8.10.
 s.s. *Vera*, Larsen, afg. Wiborg 11.11.
 s.s. *Veratyr*, Pedersen, ank. Trangsund 12.10.
 s.s. *Viborg*, Winther, pass. Dungeness 9.10.
 s.s. *Vidar*, Nielsen, ank. Newcastle 12.11.
 Bark *Viking*, Ankersøe, ank. Santos 22.9.
 s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), Jacobsen. Dokker i Helsingør siden 1.10.

W

s.s. *Wien*, Jørgensen, pass. Holtenua 11.10. paa Rejse til London.
 s.s. *Wilhelm Colding*, C. C. Østergaard, ank. Rochester 9.10. fra Gefle.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. London 10.10.

Y

s.s. *Ydun*, Fjeldborg, i København-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Yokohama*, Bast, afg. Kingston 4.10. til London.
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Rasmussen, i København-Hamburg Ruten.
 s.s. *Yrsa* (Lauritzen) ank. Sundsvall 8.10.

Ø

s.s. *Ørkild*, Jensen, ank. København 27.9.
 s.s. *Ørnueborg*, Rasmussen, ank. Uleåborg 26.9.

POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE

Energi, Stegmann, afg. Baybulls til Sevilla 5.10.
Frida, Jørgensen, til Ankers ved Snekkersten 5.10.
Bonavista, Christensen, ank. Harbourbufft 4.10.
Neptunus, Jensen, ank. Roskilde 4.10.
Alfa, Christensen, ank. Kogs 4.10.
Hans, Christensen, ank. Folkestone 5.10.
N. E. Schmidt, Rasmussen, ank. Change Island 6.10.
Helga, Madsen, ank. Glasgow 6.10.
C. V. Petersen, Petersen, ank. Leith 8.10.
Norden, Grube, afg. Sundsvall 8.10.
San, Petersen, ank. Flekkefjord 8.10.
Neptun, Bastrup, afg. Quierspan (Labrado) til Sevilla 7.10.
Philip, Petersen, ank. Wiborg 8.10.
Agnes, Frederiksen, ank. Aarhus 8.10.
Marna, Bøye, afg. Aloa 9.10.
Fortuna, Jørgensen, afg. Svendborg til Raumo 9.10.
Erhardt, Poulsen, ank. Ryde (Wight) p. R. t. Bridgewater 6.10.
Johanne, Jensen, ank. Svendborg for Dokning 10.10.
Kai Hvilsom, Wulff, afg. Marans til Setubal 9.10.
Herkules, Bager, ank. Sønderborg 9.10.
Start, Andersen, sejlklar Littlebay Island til Malaga 9.10.
Bien, Petersen, ank. Mariager 10.10.
Galathea, Nielsen, afg. Norrköping 8.10.
Haabet, Groth, afg. Cadiz 10.10.
Zephyr, Christoffersen, ank. Hobro 11.10.
Adele, Weber, ank. Køge 10.10.
Elisabeth, Christensen, ank. Havre 11.10.
Polarstjernen, Hansen, ank. Kalundborg 11.10.
Metta, Andersen, ank. Jacobstad 11.10.
Primula, Jørgensen, ank. Degerhamn 11.10.
Cornwall, Madsen, ank. Holbæk 11.10.
Dannebrog, Hansen, ank. West Hartlepool 12.10.

m.s. *Willemoes*, Eriksen, i Svendborg under Reparation.
 Bark *Ingrid*, Godtfredsen, afg. Orange 3.9. til Queenstown.
 4m. Sk. *Nordborg*, Hansen, afg. Rochefort 29.9. til Setubal.
 4m. Sk. *Olga*, Mouritsen, ank. Fleetwood 28.9.
 3m. Sk. *Cathrine*, Købke, afg. Trångsund 11.10. til Vannes.
 3m. Sk. *Concordia*, Henriksen, ank. Lovisa 2.10.
 3m. Sk. *Concordia*, Møller, ank. Gilleleje 29.9.
 3m. Sk. *Dagny*, Petersen, pass. Helsingør 18.9. til Landerneau.
 3m. Sk. *Else*, Jensen, ank. Fowey 12.10.
 3m. Sk. *Elisabeth Eff*, Nielsen, afg. Leith 27.9. til Hudiksvall.
 3m. Sk. *Falken*, Rasmussen, ank. Bogense 3.10.
 3m. Sk. *Gefion*, Lund, ank. Frihavnen 22.9. f. Havari best. Concarneau.
 3m. Sk. *Johanne*, Marcussen, pass. Hirtshals 5.10. til Haukipudas.
 3m. Sk. *Dronning Louise*, Hansen, ank. Sønderborg 28.9.
 3m. Sk. *Minerva*, Sørensen, ank. Frederikshavn 30.9. f. Havari best. Castletown.
 3m. Sk. *Marie*, Rasmussen, ank. Skellefteå 11.10.
 3m. Sk. *Jens Nielsen*, Nielsen, ank. Göteborg 9.10. f. Kontra best. Årøskøbing.
 3m. Sk. *Neptun*, Sørensen, ank. Maarop 27.9.
 3m. Sk. *Norden*, Olsen, pass. Helsingør 3.10. til Concarneau.
 3m. Sk. *Pallesen*, Jensen, ank. Dysart 8.10.
 3m. Sk. *N. P. Petersen*, Larsen, ank. Nykøbing Sj. 1.10.
 3m. Sk. *Roma*, Petersen, afg. Borgå 10.10. til Quimper.
 3m. Sk. *Rossing*, Baagøe, ank. Sundsvall 10.10.
 3m. Sk. *P. Rasmussen*, Larsen, afg. Björkö 2.10. til St. Brieux.
 3m. Sk. *Vega*, Hansen, pass. Lerwick 22.9. til Torquay.
 3m. Sk. *Vesta*, Kristensen, ank. Dysart 3.10.
 3m. Sk. *Zampa*, Jørgensen, ank. Herøsand 1.10.
 3m. Sk. *Ørnen*, Rasmussen, ank. Teignmouth 12.9.

DANSK SØFARTS TIDENDE

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

i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
 VESTRE BOULEVARD 38, KØBENHAVN B.

Telefon 2070 - 12 610

samt paa alle Postkontorer

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

Sct. Anna Plads 28

AF NYBYGNINGER

KØBENHAVN K.

Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

*

Telegram-Adresse: PACAO

N. C. BACH

EDSV. SKIBSMÆGLER

NØRRE-SUNDBY

Telefon 1047 · 2161

Telegram-Adr.: BACH

A/S RANDERS REBSLAAERIHamp- og Staaltraadstougværk · Fabrik
RANDERSTougværk af Hamp, Manila, og Cocos i alle
Dimensioner · Transmissionstouge · Jern- & Staal-
touge til Skibsbrug og Elevatorer
Oplag i København:

ANTON JENSEN · STRANDGADE 44

BOLINDERS RAAOLIE-MOTORER
FOR SKIBE OG STATIONÆRIngen Vandindsprøjtning. Ingen Kompressor. Øjeblikkelig Igangsætning ved elektrisk Starteanordning. Meget ringe Brændstofforbrug.
ÆLDRE BOLINDERTYPER MODERNISERES Forlang Tilbud. OVER 15.000 BOLINDERMOTORER I DAGLIG DRIFT

Enerepræsentant for Danmark: HARRY LEVIN (Ingeniørafdlg.), Frederiksgade 1, Kbhvn. Telf.: Central 59-5995. Telegr.-Adr.: »Fairlevine

**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte

Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

V. & E. MATHIESEN

BLIKKENSLAGER · SKIBSINVENTAR

Kabys & Baadinventar. Lant. rner med
Certificat, Kompashætter. Fortinnin.;ALT SKIBSARBEJDE UDFØRES
TOLDBODGADE 6, KØBENHAVN · TELEF 9145**KAY DYHR**

Kvæsthusgade 1 - København K.

Telefon: Cent. 8901-6885 · Teleg.-Adr.: Kaydyhr · København

Kunstig Træk- og Oliefyrrings-Anlæg

fra James Howden & Co.

GLASGOW

KIRKEGADE 7 ESBJERG TELEFON 266

TH. THYGESEN

SKIBSPROVIANTERING

GRUNDLAGT 1893

FRILAGER · VARER FOR UDFØRSEL

Gammel Torv
16**JULIUS MARSING**Telf.: Central
12,516

Frihavnslager af bedste SUPERIOR MANILLATOV

højeste Styrke MARSING KVALITET største Holdbarhed

Levering i alle inden- og udenlandske Havne. Kassér ikke gammelt
Manillatov, højeste Dagspris betales. Afhentning direkte ved Skib.**J. ANDERSEN & CO**

SHIPS OUTFIT

TOLDBODVEJ 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

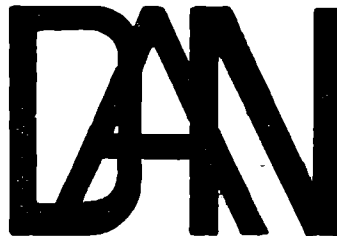
F. V. T. NIELSEN

SKIBSBYGNINGSINGENIØR

(fhu. Overkonstruktør ved Orlogsværftet)

Udarbejdelse af Projekter og Tegninger til forskellige
Arter af Skibe og Fartøjer. Raadgivende ved Værftanlæg.
Tilsyn med Nybygninger.

Store Regnegade 5III, København K · Telf.: Byen 1386 x

RAAOLIEMOTORER
FRA 2 TIL 140 HK.AKTIESELSKABET
MOTORFABRIKEN „DAN“
BRAGESGADE 10, L.
TELEFON C. 8006-8007**A. E. ERICKSON & Co, A.B. · ÅBO · FINLAND**

STEVEDORES

ÅBO AND DISTRICT

Telegrams: "ERICKSON", Åbo Finland. * Established 1889

Members of The Stevedores' Federation of Finland.

Loading places and
depth of water:

AT ÅBO:

Quay. 22 ft.
Inner road 24 »
Outer road 25 »

IN THE DISTRICT:

Nådendal. 20 ft.
Harvaluoto 18 »
Aittu 20 »
Wartsala inner road 16 »
 « outer road 20 »
Strömma inner road 16 »
 « outer road 20 »
Hakkala. 19 »

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

DANSKE LLOYD

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-
AKTIESELSKAB
STIFTET 1899

TELEFON:
CENTRAL 11 60



TELEGR.-ADR.:
DANSKELLOYD

KJØBENHAVN
AMALIEGADE 29 B

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN OG SKIBSBYGGERI
KØBENHAVN C.

SKIBSVÆRFT — MASKINFABRIK
REFSHALEØEN OVERGADEN N. V. 9

STØBERI
TEGLHOLMEN

REPARATION OG
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER
3 OPHALINGSBEDDINGER

SPECIALITET
DIESEL MOTORER
INDTIL 40000 I. H. K.

Depot:
Havne-
gade 47
Tlf. C. 4980



Depot:
I alle
Provins-
byer.

Carlsberg
Export-Pilsner
og
Lagerøl
anbefales
til
Skibsproviant.

FORSIKRINGSAKTIESELSKABET NATIONAL

KØBENHAVN
GRUNDLAGT 1905
Telefon C. 75 65 · Statstelefon 507
TELEGRAM-ADR.: »NATION«

TEGNER
SØ- & TRANSPORT
FORSIKRINGER

Iøvrigt overtages
alle Arter Forsik-
ringer til de billigst
mulige Præmier

FORLANG TILBUD · AGENTURER OVERALT

AKTIESELSKABET
DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI
 (THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

KØBENHAVN
FILIALER: BANGKOK OG SINGAPORE

Egne Agenturer: Soerabaya, Shanghai, Hankow, Vladivostock, Dalny, Harbin, New York, Valparaiso, San Francisco, Durban og Johannesburg. — Regelmæssig Rutebart paa Siam, Kina, Japan, Sydafrika, Australien, Java, Vestindien, Meksiko og Vestkysten af Nord- og Sydamerika. — Import til Europa af østasiske og andre oversøiske Produkter, Teak- og andre Træsorter. — Export til oversøiske Pladser af europæiske Produkter. — Skov- og Savmølle drift i Siam.

ALLE NÆRMERE OPLYSNINGER
ERHOLDES VED HENVENDELSE PAA KOMPAGNIETS HOVEDKONTOR,
HOLBERGSGADE 2, KØBENHAVN K.

C. K. HANSEN

DAMPSKIBSREDERI
 DAMPSKIBS-, HAVARI- OG ASSURANCE-AGENTUR
Befragtning og Køb og Salg af Damp- og Sejlskibe

KØBENHAVN
 29 B, Amaliegade

Filial: **HELSINGØR**
 2, Sofiegade

Telegr.-Adr.: HANSEN
 Telefon: { Central 72 (10 Ledninger)
 — 50589 (6 Em.-9 Fin.)
 Statstelef. 13 (2 Ledninger)

Telegr.-Adr.: HANSEN
 Telefon: Helsingør 972

AMALIEGADE 29 A St.

KØBENHAVN K

Assuranceforeningen Skuld

(Gensidig)

Den danske Afdeling

TELEF.: 12.267 & 12.432 · TELGR.-ADR.: »SKULD«

STIFTET 1897

GARANTI OG RESERVEFOND

CA. 500.000 KR.

★

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

ALFRED CHRISTENSEN

Tlgr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 24 Telf. 221-1735-5390

Dampskibsreder

Dampskibs- og Havariagent

Befragtningsforretning

FLETCHERS (STEVEDORES) LIMITED

ETABLERET I OVER 50 AAR

TELEGRAM-ADR.:
 "DISCHARGE, CARDIFF"
 TELEFON: 1893

Stevedores og
Kørsel

ROYAL STUART BLDGS.,
 JAMES STREET
CARDIFF

P. Brown jun. & Co

Amaliegade 45 · København · Danmark

★

Befragtning & Rederi

Dampskibsselskabet »Nordens«

DAMPSKIBSSELSKABET

»TORM«

Kontor: ST. STRANDSTRÆDE 9, 2. SAL · KØBENHAVN

TELEGRAMADRESSE: »TORM«
 TELEFON 2437

AKTIESELSKABET

DET DANSK-FRANSKE
DAMPSKIBSSELSKAB

Korresp. Rheder:

A. N. PETERSEN · FREDERIKSGADE 9
 Tlf. 1243 · 12843 · Tlgr.-Adr. Danskfransk

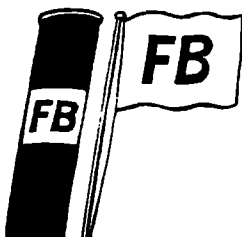
A/S DAMPSKIBSSELSKABET

»PACIFIC«

AMALIEGADE 29 A

Telefon: 4211 · Telegram-Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH
 Korresponderende Reder



DE FORENEDE BUGSERSELSKABER

Telef.: Toldbodbommen: Central 3944 TELEGRAM-ADRESSE: Nattetel. for Bugsering: Veste 575 v
 Kontoret: Central 291 · 13101 · 10392 »TUGBOATS« Nattelf. i Strandingsstilfælde: Strand 130

Bugsering · Bjergning · Vandforsyning

STØRST OG ÆLDST I KØBENHAVN

AMALIEGADE 36

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM · 43

FREDAG 24 · OKTOBER 1924

31 · AARG.

F R A U G E T I L U G E

EVENTYRET OM DE GODE TIDER

Det store Publikum har faaet den Opfattelse, at Skibsfarten efter trange Aar igen sejler i smult Vande. Selv en kendt Politiker, der burde vide bedre, talte fornylig om »nu, da det igen var gode Tider for Skibsfarten o. s. v.«.

Denne Opfattelse er imidlertid et fromt Selvbedrag. Det er dog ikke vanskeligt at konstatere, hvorledes en saadan Misforstaaelse kan snige sig ind i den offentlige Bevidsthed. Masser af Mennesker læser deres Dagblade som Fanden læser Biblen. I stor Troskyldighed fæster de sig ved Dagbladenes Gengivelser af engelske Fragtberetninger, som i de sidste Par-Maaneder har været baaret af en stærkt optimistisk Tendens, fordi Stillehavsfragterne atter har vist sig fordelagtige, ligesom den slette europæiske Høst har sat Liv i Kornfragterne fra Nord- og Sydamerika, hvorved en Del af den oplagte engelske Tonnage igen har faaet Fyr under Kedlerne. Det er vel kun naturligt, at Folk i al Almindelighed lægger mest Mærke til Erhvervslevets mere lyserøde Sider og gaar let hen over de danske Eksperters mere mistrøstige Beretninger om andre Markeder som Nordsøen, Østersøen og Middelhavet.

Med Undtagelse af et enkelt Rederi, er dansk Skibsfart praktisk talt ikke repræsenteret i den i Øjeblikket blomstrende Stillehavsfart. Kun en forholdsvis ringe Del af Danmarks Tonnage slæber i Øjeblikket Korn til Europa. Danskens Vej til Ros og Magt gaar hovedsagelig over Nordsøen og Østersøen. Og i de Markeder er der sandelig intet at prale af. Ganske vist har Eksperterne i de sidste Par Uger opdaget, at der er en Smule Bedring i Østersøfragterne — den skyldes antagelig, at en Del Tonnage er trukket tilbage fra dette Marked — men ellers har dette Marked været rent elendig hele Sæsonen. Naar man ved, at det at slæbe Kul hjem over Nordsøen praktisk talt altid giver Tab, og naar saa Turen fra Østersøen i mange Tilfælde ikke engang dækker dette Tab, kan man levende gøre sig Idé om, hvor fortvivlede Forholdene i Virkeligheden er for Søfartens Mænd.

En ikke ringe Del af Danmarks Tonnage sejler i Frugtfart paa Middelhavet. I tidligere Aar gjorde man gennemgaaende den Erfaring, at Fragterne til Middelhavet steg om Sommeren med et Par shillings. Iaar blev de staaende fra forrige Frugtsæson, og gik saa yderligere to shillings ned, da Frugtmarkedet begyndte at røre paa sig. Denne Nedsættelse er i Virkeligheden katastrofal. Sidste Aar tjente Rederne intet udover Kursavancen paa Middelhavsmarkedet. I Øjeblikket ligger det saaledes, at en 1,500 Tons Frugtbaad fra Middelhavet til engelsk Havn sejler med et Par Tusind Kroners Tab. Medens Fragterne, som sagt, er blevet ringere, er Udgifterne i Middelhavslandene — i spanske og portugisiske Havne er de jo ret fantastiske — blevet betydelig større. Og i engelske Havne — rent bortset fra den urimelige Ventetid paa Grund af congestion — er bl. a. Udgifterne til Stevedores ogsaa i Stigning, i Bristol for Eksempel med ca. tyve Procent. Og det allerværste er, at man ikke kan øjne Ud-

sigt til Bedring. Der er ikke Last nok til de Skibe, der i Øjeblikket er engageret i Middelhavsmarkedet.

Dette er altsaa Eventyret om de gode Tider for danske Redere.

ØNSKET ER TANKENS FADER

Det er fra England, at den megen Snak om gode Tider stammer. Den næsten barnlige Optimisme, der skjuler sig bag den traditionelle Maske af Koldblodighed, Englænderen ynder at bære til Skue, fornægter sig aldrig og nægter sig aldrig noget. De daarlige Tider har været ham længe nok, nu maa vi sætte alle Kræfter ind paa at skabe Betingelserne for bedre Tider. Slig lidt naiv, men beundringsværdig Vilje udretter til Tide Underværker, rydder ofte Vanskeligheder af Vejen, som vege Skeptikere har spaaet var umulig at flytte i lange, lange Tider. Vil det lykkes denne Gang? Vi har før talt i disse Spalter med slet skjult Ironi om de optimistiske Profetier, som Politikere som Lloyd George har tilladt sig paa det seneste. Det var vel ikke helt unaturligt, om vi var saa smaat paa Vej mod mere normale Tilstande — det er jo Led i det økonomiske Kredsløb, at vi fra en Depressions- og Likvidationsperiode skulde glide over i en normal Periode. Men Depressions- og Likvidationsudslagene efter Krigens abnorme Højkonjunktur var paa den anden Side saa kraftige som aldrig tilforn, at det er et Spørgsmaal, om vi har Lov til at vente en saa hurtig Overgang til blot nogenlunde normale Tider. At tro paa en ny Højkonjunktur-Periode er fuldkommen barnligt, rent bortset fra, at den vilde være i allerhøjeste Grad skadelig — vi trænger saa sandelig ikke i Øjeblikket til en ny Inflation. Lad os først faa Luften pustet ud af Krigstidens.

Hvad bygger nu de optimistiske Profeter deres Spaadomme om gode og glimrende Tider paa? Først og fremmest paa den Omstændighed, at Tyskland faar det store Laan, som skal sætte det mægtige Industrieland i Stand til ny og store Indsatser. Det er indlysende, at et saadant Laan vil skabe, ogsaa for Skibsfarten, en Opgang. Men, hvorledes kan denne blive andet end ganske kortvarig? Man skaber ikke nogen sund økonomisk Basis for det enkelte Land, endnu mindre for hele Verden, ved en Overførelse af Penge, der i Virkeligheden betyder en kolossal Forøgelse af Tysklands i Forvejen kolossale Gældsbyrde. Den individuelle Tyskers Købeevne vil næppe forøges betydeligt derved. Massen af den store tyske Befolkning lever i Øjeblikket paa Hungergrænsen. Hans Købeevne kan da ikke ventes at blive større, fordi hans Skattebyrde automatisk forhøjes? Den enorme Arbejdsløshed i England vil sagtens heller ikke blive mindre, fordi Tyskland sættes i Stand til at øge sin industrielle Produktion. Man er tilbøjelig til at glemme, at de Værdier, der sattes over Styr paa Verdenskrigen, ikke eksisterer mere, og at de Ulykker, de forskellige Lande paaførte hinanden, samtidig berøvede dem et Marked og en Kundekreds, som kun langsomt og gradvis generhverver sig Købeevne. Tyskland og Østrig er endnu delvis, Balkanstatene og Rusland

vedblivende et økonomisk Vakuum, hvad der igen vil sige, at Europa praktisk talt har mistet sin halve Købeevne. At et Land og dets Indbyggere har Brug for visse Varer, er nu engang ikke synonymt med, at de kan faa dem.

Selv et Blad som *Fairplay*, der sandelig ellers ikke kan beskyldes for Optimisme — det har et surere Fysiognomi end noget andet Blad i Verden — har danset bravt med til Tonerne om bedre Tider fra de politiske Angakokkers Trommeskind. I sit sidste Nummer (Side 126) dratter Bladet sveddryppende ud af de dansendes Kreds og anslaar de vante Strenge til den gammelkendte pessimistiske Melodi. Det løfter en advarende Haand mod de letsindige, der har anbefalet Skibsværfterne at bygge væk, og siger, at det er den hurtigste Maade at ødelægge en maaske lovende Situation paa. Samtidig lufter Bladet sin Frygt for, at de gode Tider ikke vil holde ret længe — lad os sige seks Maaneder. For dog at gøre Overgangen mindre grell, holder det den Udvej aaben, at der er en Mulighed for, at Opsvinget vil holde sig. Men mellem Linjerne staar der, at *Fairplay* tror i alt Fald ikke paa det.

THE HAGUE RULES IGEN

I Overensstemmelse med en Meddelelse afgivet i Underhuset den 8. Oktober er der i *London Gazette* offentliggjort et Dekret, hvorefter Loven om »Trans-

port af Varer ad Søvejen« (carriage of Goods by Sea Act) træder i Kraft 1. Januar 1925. Dekretet benævnes: »Dekret om Transport af Varer ad Søvejen 1924«, og Teksten til Bestemmelserne, der danner Udkastet til Loven lyder saaledes:

Bestemmelserne skal ikke iflg. nævnte Lov anvendes paa nogen Kontrakt om Transport af Varer ad Søvejen før 1. Januar 1925, ikke heller paa noget Konnossement eller lignende Dokument, der er udstedt før eller efter 1. Januar 1925 paa Basis af en Kontrakt som ovennævnt.

England, eller rettere de engelske Linje-Redere, har altsaa faaet trumfet deres Vilje igennem, og vil sikkert nu forsøge at faa alle andre Lande til at følge Trop. Der er ikke den fjerneste Anledning for Danmark til at lovfæste Hague-Reglerne. Selv om danske Skibe ved mange Lejligheder vil blive nødsaget til at være dem efterrettelige, vil der paa den anden Side tilbyde sig mange andre Lejligheder, hvor det er rart at staa frit. Hvorfor saa binde sig til en Lov, der er født upopulær imellem alle *tramp* Redere?



HENLÆGGELSEN AF FYR- OG VAGERVÆSNET ETC. UNDER ERHVERVSMINISTERIET

Vor Meddelelse om den paatænkte Henlæggelse af Fyr- og Vagervæsenet etc. under Erhvervsministeriet har som meddelt i sidste Nummer af *Dansk Søfarts Tidende* vakt betydelig Opsigt og er blevet kommenteret fra forskellige Sider i Pressen, og det vil sikkert være af Interesse for vore Læsere at se, hvad en saa fremragende Mand som Skibsreder A. P. Møller har udtalt om Sagen til *Berl. Tidende*. Bladet rettede følgende Spørgsmaal til Hr. A. P. Møller:

»Hvorledes stiller De Dem til de Planer, der har været omtalt, om at overflytte forskellige Administrationsgrene fra Marineministeriet til Erhvervsministeriet?»

»Jeg modtog i sin Tid, som Formand for »Fællesrepræsentationen for Dansk Skibsfart«, en Henvendelse fra det civile Personale i Fyrvæsenet om at virke for en saadan Overførelse,« svarer Skibsreder Møller. »Jeg fandt imidlertid efter nøje Overvejelse, at jeg maatte sige de Delegerede, at jeg naturligvis gerne skulde rejse Spørgsmaalet i Fællesrepræsentationen, men at jeg ikke personligt kunde anbefale Tanken, fordi jeg var af den Opfattelse, at det i Virkeligheden tjente Landets og Erhvervslivets Tarv bedst, at Sagerne forblev under Marineministeriet. Jeg havde dette Synspunkt, dels af Respekt for den Maade, hvorpaa Marineministeriet hidtil har løst de foreliggende, ofte ret vanskelige, Opgaver, og dels simpelthen ud fra den Betragtning, at Marineministeriet er langt bedre udrustet til dette Hverv og for Tiden, om jeg saa maa sige, er et dygtigere Ministerium end Erhvervsministeriet. Naar Skibsfarten har haft med Marineministeriet at gøre, har den næsten altid mødt ikke alene Forstaaelse, men en prompte, hurtig og klar Forretningsgang. Fra Erhvervsministeriets Side har der vel i Reglen — dog ingenlunde altid — været vist Forstaaelse. Men Forretningsgangen har paa en Del Punkter været mangelfuld og langsom, og der har endog gentagende været klaget herover af Skibsfartens Organisationer. Grunden kan mulig delvis være, at Erhvervsministeriets Embedsmænd har været meget optagne af at opbygge den stærkt udvidede Administration, men ogsaa af denne Grund synes jeg, det vil være urigtigt, om Ministeriet paatog sig nye, store Opgaver.

Naa, Spørgsmaalet blev saa drøftet indenfor Fællesrepræsentationen, hvor man, saavidt jeg kan skønne, var af omtrent lignende Anskuelse som dem, jeg her for egen Regning har gjort Rede for, og man vedtog enstemmigt at rette en Henvendelse til Erhvervsministeriets med Anmodning om, at der ikke maatte blive truffet nogen Bestemmelse i disse Forhold, uden at »Fællesrepræsentationen for Dansk Skibsfart« forud var hørt. Dette var i Maj Maaned i Aar. Siden da har, under min Fraværelse, Delegerede fra »Fællesrepræsentationen for Dansk Skibsfart« og fra »Dansk Dampskibsrederiforening« haft en Forhandling med Embedsmænd i Erhvervsministeriet og har gjort gældende, at Skibsfarten vel eventuelt kunde

tiltræde, at Lods væsenet blev overført fra Marineministeriet til Erhvervsministeriet, men at man *indstændigt maatte fra-raade* at gøre nogen Forandring i det bestaaende for Fyr- og Vagervæsenets Vedkommende. Spørgsmaalet om Meteorologisk Institut og Redningsvæsenet blev ikke berørt. Hvorvidt den samlede Regering vil tage Hensyn til de saaledes ytrede Ønsker og Anskuelse, kan jeg naturligvis ikke udtale mig om, men det vil være i høj Grad beklageligt, hvis man uden tvingende Grund sætter sig ud over Skibsfartens Anskuelse paa et for dette Erhverv saa overordentlig vigtigt Omraade.»

»Hvilken Forandring tror De, en Omlæggelse vilde forarsage i selve Administrationen?»

»Jeg tror at udtrykke Skibsfartens Synspunkt, naar jeg siger, at vi er bange for, at Administrationen efterhaanden vilde blive mindre kompetent og mere bureaukratisk under Erhvervsministeriet, og at den ogsaa vilde blive væsentlig kostbarere for Landet. Tilsynet med danske Skibe er for os et aiskrækkende Eksempel, idet det sikkert ikke kan benægtes, at Erhvervsministeriet paa dette Omraade har opbygget en Administration, der i sin Omstændelighed og Kostbarhed gaar langt ud over det paakrævede. Skibsfarten har for snart to Aar siden gennem et alsidigt Udvalg gennemdrøftet dette Spørgsmaal og rettede i sin Tid en Henvendelse til Handelsminister Rothe med Anmodning om, at Handelsministeriet vilde optage et Samarbejde med det af Skibsfarten nedsatte Udvalg for at søge en forstandig Forenkling gennemført, der ogsaa kunde blive mindre bekostelig for Skibsfarten. Minister Rothe lode meddele, at han havde givet en Embedsmand i Ministeriet Anvisning paa at samarbejde med Skibsfartens Udvalg. Siden da er Spørgsmaalet successive blevet bragt frem overfor Minister Jørgen Christensen og nu senest overfor Minister Stauning, men til Trods herfor er det ikke lykkedes at komme videre eller at faa Ministeriets Embedsmænd til at tage Stilling til Forslag om visse Ændringer i Skibstilsynet, som det nævnte Udvalg har fremsat. Disse Ændringer gaar særligt ud paa at lægge en Del af Skibstilsynets Arbejde paa Klassifikations-Institutionerne, saaledes som det f. Eks. gøres i England, og hvorved Udgifterne ved Tilsynet reduceres betydeligt, uden at det paa nogen Maade kan siges at blive mindre betryggende. Det er den gamle Historie og det, som alle Lande lider under, nemlig at Embedsmænd stedse søger at puste deres Administrationsomraade op saa meget som muligt, og det er desværre en Kendsgerning, at vore successive, parlamentariske Ministre savner tilstrækkelig Indsigt og Energi til at raade Bod herpaa.

Ogsaa fra Marinens Side er der protesteret mod Overflytningen af de nævnte Departementer til Erhvervsministeriet, idet Kontreadmiral *Carstensen* i en Artikel i *Berl. Tid.* kraftigt har kritiseret Regeringens Plan fra et økonomisk og sagkyndigt Synspunkt.

NYE RUSSISKE SKIBSFARTSRESTRIKTIONER

BEFRAGTNINGS-CENTRALISATION

Som fremhævet i tidligere Artikler i *Dansk Søfarts Tidende* har den russiske Sovjetregering i den senere Tid lagt en tiltagende Interesse for Skibsfarten for Dagen. Vi meddelte saaledes, at den havde planlagt Bygningen af en national Handelsflåde og givet Ordre til en Konsolidering af de forskellige Statsorganer, der giver sig af med Befragtning og Drift af Skibe.

Der gaas dog desværre ikke frem efter egentlig forretningsmæssige Principper, hvilket antagelig vil føre til Vanskeligheder og Forsinkelser ved Befragtning og Klarering etc., saaledes som man mærker det ved alle Varetransaktioner, ved hvilke Statsinstitutioners Medlemkomst er paabudt.

Befragtningsspørgsmaalet synes nu at være kommet under fastere Former. Som øverste Faginstans har man Udenrigshandelskommissariatets Fragtraad i Moskva med Fragtkontorer paa de vigtigste Pladser, hvorhos der er oprettet et Befragtningskontor i London. Iøvrigt er der udarbejdet en Instruks for Befragtning af indenlandsk og udenlandsk Tonnage.

Nye Befragtningsbestemmelser.

Instruktionen er fremkommet i »Love og Forordninger vedrørende Udenrigshandelen« og har følgende Ordlyd: — Følgende Ordning fastsættes for Befragtning af udenlandsk Tonnage og Tonnage tilhørende SSSR i 1924: —

1) Ved SSSR's Handelsrepræsentation i England oprettes et Fragtbureau og et Fragtkontor.

2) Fragtbureauet i London har til Formaal at fastsætte Ordningen af Befragtningen og Afgørelsen af generelle Fragtspørgsmaal. Bureauet bestaar af: a) en Formand udnævnt af og Repræsentant for Handelsrepræsentationen, b) en Repræsentant for hver af følgende Organisationer: *Eksportchleb*, (Korneksport-Organisationen) *Trælasteksportbureauet*, *Centrosjous*, *Arkos*, *Dobroflot*, *Russnorse*, (Russo-Norwegian Steamship Co.) *Derutra*. (Deutsch-Russisch Transportgesellschaft).

3) Al Befragtning af udenlandsk Tonnage for Eksport fra SSSR af følgende Varer: Korn, Malm, Trælast og Olie og for Import af Bomuld og Kul samles i Udenrigshandelskommissariatets (N.K.V.T.) Fragtkontor i London.

4) N.K.V.T.'s Fragtkontor i London befragter udenlandsk Tonnage, saavidt muligt ved direkte Aftale med Redere. Anvendelse af Mæglere tillades kun i yderste Nødsfald, hvorhos det er ubetinget forbudt at tilstaa Mæglere Monopolrettigheder med Hensyn til Befragtning af Tonnage for nogen Art af Massegoods.

5) Paa Grund af den ugunstige Konjunktur og for at udnytte Konkurrencen mellem de engelske og de kontinentale Redere skal Fragtkontoret i London overlade andre betydelige Befragtningscentre og da navnlig Hamburg konkrete Opgaver paa bestemte Betingelser. Til Udførelsen af saadanne Opgaver benytter Fragtkontoret sig af de i Pkt. 13 nævnte befragtede Organisationer paa Grundlag af Overenskomst.

6) Som almindelig Regel gælder, at N.K.V.T.'s Fragtkontor befragter Tonnage paa Londonmarkedet, men skal dog uden holde direkte Forbindelse med Fragtmarkederne i Frankrig, Italien, Belgien og Holland, hvor de i Pkt. 13 nævnte befragtede Organisationer ikke har det fornødne Apparat.

7) Alle Hverv med Hensyn til Befragtning af Tonnage i Henhold til Pkt. 5 i SSSR, Tyskland, Danmark, Sverige, Norge, Estland, Letland og Tyrki udføres af Fragtkontoret udelukkende gennem de i Pkt. 13 nævnte Organisationer.

8) Saafremt de i Pkt. 13 nævnte Organisationer eller Indehavere af Varer, som skal afskibes, modtager Tilbud om udenlandsk Tonnage paa gunstigere Betingelser end dem, Fragtkontoret i London er i Besiddelse af, er Fragtkontoret forpligtet til inden 36 Timer at give sin Tilladelse til Modtagelse af Tilbudet, dersom der ikke foreligger særlige Grunde for Afslag af det ved første Blik gunstigere Tilbud. Dersom de nævnte Organisationer eller Vareindehavere ikke inden 36 Timer modtager Fragtkontorets Approbation, skal Tilbudet betragtes som antaget af Fragtkontoret.

9) SSSR's Skibe kan uden Hindring befragtes af alle de i Pkt. 13 nævnte Organisationer samt af Organisationer, som har Adgang til at optræde paa det udenlandske Marked, hvorhos saadanne Skibe uden Hindring kan fragtes for hvilke som helst Varer tilhørende SSSR's Organisationer.

10) Skibe under SSSR's Flag befragtes af Fragtkontoret i

London, af de i Pkt. 13 nævnte Organisationer og af Vareindehaverorganisationer fuldt ud. (Der staar med 100 pCt. af deres Effektivitet).

11) SSSR's Tonnage fragtes til Fragtmarkedets Satser med en tilladt Forhøjelse af indtil 5 pCt.

12) Fragtkontoret i London samt alle befragtede Organisationer (Pkt. 13) er forpligtet til ufravigeligt at søge at skaffe Returfragt, og da særlig til Skibe under SSSR's Flag.

13) Befragtning af udenlandsk Tonnage til Massegoods undtagen saadant som nævnt i Pkt. 3, udføres i alle Havne saavidt muligt af N.K.V.T.'s Fragtkontor i London eller af Russnorse, Derutra, Gostorgflot, Arkos og Dobroflot.

14) Befragtning af Tonnage for andet Gods (ikke Massegoods) udføres af de i Pkt. 13 anførte Institutioner.

15) Saafremt der indløber direkte Tilbud om Befragtning af saakaldte »vilde« Dampskibe, kan saadanne antages af de i Pkt. 13 nævnte Organisationer. Fragtkontoret fastsætter periodisk Grænserne for saadanne Fragter og underretter herom alle Fragtbureauer og det Centrale Fragtraad ved N.K.V.T. i Henhold til den af sidstnævnte fastsatte Ordning.

16) Befragtning direkte i Moskva kan kun foregaa i Henhold til Pkt. 8, 13, 14 og 15.

17) Udenlandske Dampskibsforetagender (Rederier), som paa behørig Maade er registrerede i Hovedkoncessionskomiteen, har Adgang til at tilbyde egen Tonnage til alle SSSR's stats- og samfundsmæssige Organer. De i Pkt. 13 nævnte Organisationer befragter saadan Tonnage for Gods nævnt i Pkt. 3 kun med N.K.V.T.'s Fragtkontor i Londons Tilladelse, for andet Gods selvstændigt. Andre Organisationer, som har Adgang til Optræden paa det udenlandske Marked, kan kun slutte Fragter med vedkommende Fragtbureau's Tilladelse og under Jagttagelse af Bestemmelsen i Pkt. 3.

18) De ved nærværende Instruks fastsatte Regler omfatter ikke Afskibninger med Rutebaade, for hvilke Afskibninger der vil blive fastsat særlige Bestemmelser.

Vintersejladis paa Leningrad.

Efter hvad *Dansk Søfarts Tidende* erfarer, har de russiske Myndigheder vedtaget en Plan om Vintersejladis paa Leningrad i den kommende Vinter. Ifølge denne Plan skal 9 Mill. Pud eller ca. 150,000 Tons Varer (antagelig Import og Eksport tilsammen) transporteres i Løbet af Vinteren.

Efter de Erfaringer, udenlandske Redere har høstet med Hensyn til den paagældende Trafik i de to foregaaende Sæsoner, maa man gaa ud fra, at Russerne kun vil have deres egen Tonnage til Disposition til dette sindssvage Paafund.

Haardhændet Behandling af fremmede Skibe.

Fra tysk Side fremsættes der Klager over de Restriktioner, som gælder overfor tyske Skibe, der anløber russiske Havne. Det er forbudt udenlandske Skibe at løbe ind i russiske Havne, naar de ikke kan ses i en Afstand af mindst 3 miles. Naar dette er Tilfældet, skal Skibene enten vente, indtil Vejret bliver klart eller pr. traadløs Telegraf anmode om Tilladelse om at løbe ind i Havnen. Det er ogsaa forbudt at hejse private Signaler af nogen som helst Art, og saafremt disse Forskrifter ikke overholdes af et Skib, udsætter det sig for, at der bliver skudt paa det. Skibe, der er kommet i russisk Havn, maa ikke sætte Baade i Vandet, og ingen som helst fra Skibet maa gaa i Land uden forud indhentet Tilladelse fra Sovjetmyndighederne.

En tysk Købmand, der lige er vendt tilbage fra Rusland, udtaler ifølge »*Nauticus*«, at Ruslands Eksport er i Færd med at dø hen. I Øjeblikket, da det igen truer med Hungersnød, vilde det være mere end en Forbrydelse af den russiske Regering at tænke paa at eksportere Korn i nogen som helst Udstrækning. En Udlænding, der ønsker at bygge en Fabrik i Rusland, skal overdrage Staten 51 pCt. af Aktierne i Foretagendet, og det mulige Udbytte af Kapital anbragt i Rusland er alt for magert til at berettige den Risiko og Ængstelse, der er forbundet med et saadant Voveskille. Efter den paagældende Købmands Mening vil Rusland være fuldkomment økonomisk isoleret i en nær Fremtid.

STABILITET OG KRÆNGNINGSPRØVER

V i har tidligere fremhævet den tvivlsomme Værdi af Krængningsprøver, men mener dog, at det kan have Interesse for vore Læsere at se, hvad den fremragende tyske Ekspert paa dette Omraade, Dr. *Carl Commentz* mener om Spørgsmaalet, og bringer herved følgende Udtalelser af ham:

For nogen Tid siden gik den danske Damp «Thor» under i Sundet, ved hvilken Lejlighed 14 Mennesker mistede Livet. Der er fremført Bevis for, at Skibets Undergang skyldtes Ustabilitet som Følge af for svær Dækslast, og dette har foranlediget det danske Erhvervsministerium til at paabyde Afholdelse af Krængningsprøver med alle Skibe, der driver Kyst-Passagerfart, og den fortsatte Tilladelse til at drive denne Fart er for hvert enkelt Skib gjort afhængig af Udfaldet af Krængningsprøven. Man har i mange Aar konstateret et Skibs Stabilitet ved Krængningsprøve, og i de senere Aar er saadanne Prøver blevet anvendt mere og mere, hvorfor det maaske kan være af Interesse at give en Beskrivelse af den Maade, hvorpaa en saadan Prøve foretages, og af den reelle Værdi, den har for Skibsfarten.

Teoretisk er Krængningsprøven overordentlig simpel; den foretages ved at anbringe en svær Vægt paa den ene Side af Dækket og derefter maale den Hældningsvinkel, som Skibet har faaet ved Anbringelsen af Vægten. Hvis Vinklen er forholdsvis lille, er Skibet stabilt, og der er ingen Fare for, at det skal kæntré hverken paa Grund af Vind og Sø eller ved uheldig Stuvning af Lasten. Ved Foretagelsen af Krængningsprøven maa der imidlertid tages Hensyn til en Mængde forskellige Forhold, hvilket kræver megen Erfaring og Iagttagelse af stor Forsigtighed, hvis ikke Resultatet skal blive saa nøjagtigt, at det bliver værdiløst.

Krængningsprøve med tomt Skib.

Som Regel er et Skib ikke lastet, naar der foretages Krængningsprøve med det, men der er i Almindelighed en Mængde forskellige Ting om Bord, hvis Størrelse og Plads nøje maa bestemmes, saa at der kan tages tilbørligt Hensyn til dem ved Beregningen. Saadanne Ting er f. Eks. Kul, Aske, Proviant, Vand etc., og man maa nøje paase, at Vandtankene i den dobbelte Bund enten er fyldte eller helt tomme, og ogsaa alt Vand i Bunden af Skibet maa være pumpe ud.

Eksperimentet maa foretages i stille Vejr, og det Vand, Skibet flyder i, maa ikke bringes i Bevægelse ved Skibstrafik. Skibet skal kunne bevæge sig uden Hindring under Paavirkning af Vægten, og det maa derfor fortøjes i Længderetningen og ligge med Stævnen mod Vind og Strøm. Skibet maa ikke have nogen paaviselig Hældning til nogen af Siderne, naar Prøven skal foretages, maa ikke være for ustabil, da det saa vil bevæge sig selv for en let Vind, men maa heller ikke gøres for stabilt, f. Eks. ved at fylde alle Tankene i Dobbeltbunden, da Hældningsvinklen i saa Fald vil blive saa lille, at nøjagtig Maaling bliver vanskelig.

Før Prøven paabegyndes, maa man nøje bestemme, hvor dybt Skibet stikker. De Vægte, ved Hjælp af hvilke man foretager Krængningsprøven, skal andrage $1\frac{1}{2}$ -2 pCt. af Skibets Deplacement. De maa anbringes paa øverste Dæk, fordelt paa begge Sider paa Skibets halve Længde. Til Maaling af Hældningsvinklen anbringer man 3 Lodliner i forskellige Rum i Skibet med Lodderne hængende ned i vandfyldte Kar for at undgaa ikke ønskede Udsvingninger; noget højere oppe anbringes et lille Brædt, paa hvilket Lodlinernes Stilling kan afmærkes med Blyant.

Prøven foretages da ved, at man flytter Halvdelen af Vægtene fra den ene Side af Skibet til dets Midtlinje, hvorefter den nye Stilling afmærkes. Denne Halvdel af Vægtene flyttes derpaa over ved Siden af de

andre Vægte, saaledes at alle Vægtene nu er samlet paa en Side. Derefter flyttes Halvdelen atter til Midten, og endelig anbringes alle Vægtene paa den modsatte Side. Der vil saaledes blive afmærket en Midtstilling og to Stillinger paa hver Side. De forskellige Anbringelser af Vægtene og de tre Lodliner tjener som gensidig Kontrol for at faa et saa nøjagtigt Resultat som muligt ud af Gennemsnittet af et stort Antal Stillingsmærker. Vægtenes Afstand fra Skibets Midtlinje maa nøje bestemmes, og de Folk, som flytter Vægtene, maa beordres til Skibets Midtlinje, naar Vægtenes Plads er afmærket.

Krængningsprøve med lastet Skib.

Ved Hjælp af Hældningsvinklen og andre Ting, som den nøjagtige Vægt og Skibets Deplacement kan Skibets Tyngdepunkt bestemmes, og dette er Krængningsprøvens Formaal. Hvis man kender dette Tyngdepunkts Beliggenhed samt Vægten og Fordelingen af Ladningen, er det nemlig muligt ogsaa at beregne det lastede Skibs Tyngdepunkt. I Praksis er det imidlertid forbundet med Vanskeligheder, da det ikke er let nøjagtigt at bestemme Ladningens Fordeling. De simpleste Tilfælde er saadanne, hvor hele Skibsrummet er fyldt med en ensartet Last som Kul, Olie eller Korn, men selv i disse Tilfælde maa man gaa ud fra, at alle Rum er fyldt ud i alle Hjørner og lige op til Dæksbjælkerne, og ved en uensartet Ladning er det uundgaaeligt, at Beregningen bliver unøjagtig, selv om man er nok saa omhyggelig. Det lastede Skibs Tyngdepunkt afhænger i høj Grad af Lastens Fordeling. Af økonomiske Grunde er det ønskeligt, at Skibet lades i omvendt Orden af den, i hvilken Ladningen skal losses, og naar dette gøres, er det uundgaaeligt, at tunge Ting undertiden kommer øverst i Lasten eller endog paa Dækket. Skibsføreren maa derfor paase, at dette ikke finder Sted i en saadan Udstrækning, at Skibets Stabilitet bringes i Fare. Det er muligt at foretage en Krængningsprøve med det lastede Skib og paa den Maade faa Sikkerhed med Hensyn til dets Stabilitet, men dette kræver mere Tid, end der almindeligvis kan afses, i hvert Fald hvis Prøven skal foretages i Havnen. Dette er Grunden til, at kun meget faa Krængningsprøver er foretaget med lastede Skibe, og man har derfor praktisk talt ingen virkelig Idé om det Minimum af Stabilitet, der kræves for de forskellige Skibstyper hverken i Skibsfarts- eller i Skibsbygningskredse. Det er noget lignende som med »Plim-soll«-Mærket. Det blev først muligt at lave Fribords-Tabeller efter at man i aarevis havde indsamlet Data om Skibenes Dybtgaaende. At maale et Skibs Dybtgaaende er imidlertid en simpel Ting, medens Krængningsprøven er kompliceret og særlig vanskelig med et lastet Skib.

Krængningsprøve under Sejlads.

Det er derfor og med Held blevet forsøgt at foretage Krængningsprøver paa Søen. Paa en vis Maade er Betingelserne herfor ideelle; man kan vælge et Tidspunkt, paa hvilket Vejret er gunstigt, og der spildes ingen Tid ved Prøven, da Skibet kan fortsætte Sejladsen, men Vanskeligheden er, at Skibet stadig bevæger sig. For at komme over denne Vanskelighed har man konstrueret et særligt Apparat, ved Hjælp af hvilket man kan bestemme Skibets Middelstilling. Naar man foraarsager en Krængning af Skibet til den ene Side ved at flytte Vægtene, forandres Middelstillingen, og Hældningsvinklen kan da bestemmes ved Hjælp af det nævnte Apparat med samme Nøjagtighed, som om Skibet laa i Havn.

Saadanne Prøver er hidtil ikke blevet foretaget paa Søen i større Udstrækning, men vil kunne anvendes til Kontrol af lastede Skibes Stabilitet uden Tab af Tid.

REDUCERES STOCKHOLM TIL EN 2. KLASSES SVENSK HAVN?

UDTALELSER AF FRIHAVNSNÆVNET

Frihavnsnævnet har iflg. svensk *Socialdemokraten* nu udtalt sig om Havnestyrelsens sidste Forslag til Udvidelse af Frihavnen. Nævnet fremhæver først en Del urigtige Data, paa hvilke Havnestyrelsen efter dens Mening har bygget sin Argumentation mod Frihavnsnævnets Forslag, og hævder samtidig bestemt, at en afgørende Forudsætning for Frihavns fortsatte Udvikling er, at det nye Omraade indlemmes i Frihavnen. Det betegner den Begrænsning, som Havnestyrelsen foreslaar som direkte skadelig. Frihavnsnævnets Forslag har ogsaa den store Fordel, at det er baseret paa en vel gennemtænkt Plan, hvilket vil medføre en konsekvent og successiv Udvikling af Frihavnen. Nævnet paaviser, at der foreligger en absolut Trang til mere Kajplads, og alle Autoriteter indrømmer, udtaler Nævnet, at en Kajlængde af 1,200 m ikke vil være for meget. Nævnet minder om, at Havnestyrelsen i Marts regnede med, at det projekterede Magasin skulde have en Gulvflade af 20,000 Kvadratmeter og spørger om, hvad der er hændet, der har kunnet bevirke, at den nu foreslaar at nøjes med 10,000 Kvadratmeter. Naar det gælder om at afgøre,

hvorvidt et Anlæg, som allerede har kostet 25 Mill. Kr., skal fuldføres for et Beløb af 27.5 eller 29.5 Mill. Kr., bør den Plan gennemføres, som er mest formaalstjenlig saavel fra et havneteknisk som fra et driftsøkonomisk Synspunkt. Bassinet er med sine ca. 700 m Kaj færdigt, Kapitalen er givet ud, og det drejer sig om, hvorvidt den skal forrente sig eller ikke. Kajer kan i og for sig ikke forrente sig, men Oplagsbygninger ved Kajen giver Udbytte og er den Del af Havnen, der skal bære det hele økonomisk. Under disse Omstændigheder bør man efter Frihavnsnævnets Mening ikke tøve med i fornødent Omfang at forsyne det nye Bassins Kajer med Pakhuse.

I den livlige Konkurrence, som finder Sted med København, Hamburg og indenlandske Havne som Göteborg, og som drejer sig om, hvorvidt Stockholm skal bevare sin Stilling som første Klasses Havn eller synke ned til anden Klasse i Havnenes Række, behøver Stockholm en dyb Havn, som effektivt imødekommer Skibsarten og giver Mulighed for en billig Oplagring af Varerne og Behandling af Godset.

"DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING

De fortsatte Svingninger i Priserne paa Verdensmarkederne har i den forløbne Uge præget Fragtmarkedet mere end hidtil i den senere Tid. Følgerne har blandt andet været, at Størsteparten af de kun faa afsluttede Befragtninger fra Amerika er foretaget fra Gulfen, medens Canada har været mere end stille. — Sydamerika har forsaavidt fulgt det sidstnævnte Markeds slette Eksempel; men allerede medens dette skrives er der temmelig gode Tegn paa, at en Forandring til det bedre vil indtræffe inden længe.

Den i Øjeblikket herskende Stilstand kommer forsaavidt ikke uventet eller uberettiget — i Særdeleshed ikke for Canada's Vedkommende, naar erindres de talrige daglige Afslutninger gennem flere Uger indtil fornylig. Af de to sidstnævnte Markeder bliver det dog sikkert Canada, der først kommer med igen, idet Befragterne nødvendigvis maa tage den fremskredne Aarstid og den dermed følgende Lukning af Eksporthavnene i Betragtning.

Indien er stadig fast, og Efterspørgselen efter Tonnage for saavel November som December er stigende. Australien fortsætter i de hidtil gode Spor, og maa betegnes som meget fast og med jævnt god Efterspørgsel.

TRÆLASTMARKEDET

Fastheden i dette Marked er ikke alene vedvarende, men Raterne stigende; dette sidste gælder dog hovedsagelig de nordligere Pladser, hvorfra det nu er forbundet med Isrisiko at slutte selv prompte Dampere. Adskillige Befragtere har for at opfylde deres Leveringsforpligtelser maattet betale Rater, som de for faa Uger siden end ikke vilde betale i Drømme. Det er glædeligt, at Rederne i saadanne Tilfælde har holdt ud for deres Forlangende til det sidste. Som Eksempel kan anføres, at Props Uleåborg/Cardiff er sluttet paa Lumpsum paa Basis af ca. 60/- per Favnekapacitet, Lastning fra Pram. Denne Ordre kom i sin Tid frem til 42/6d.-43/6d. (Sommerdæk), og i Begyndelsen af indeværende Maaned blev Tilbud til 50/- med Udsigt til 48/9d. pure afvist.

Den herskende Fasthed og Opgang kommer imidlertid som sidst fremhævet meget for sent til at faa afgørende Indflydelse paa det samlede Resultat for de Rederier, som hele Sæsonen eller Størstedelen af denne har været beskæftiget i Østersøfarten; men for den enkelte Rejses Vedkommende kan der nu med Rimelighed regnes med et nævneværdigt Overskud.

Naar herværende Blade for ganske nylig og vel delvis ud fra førnævnte Kendsgerninger drager den Slutning, at Skibsarten gaar lyse Tider i Møde, maa dette med et mildt Ord betegnes som Overdrivelse. Det maa nemlig ikke glemmes, at Fragterne hidtil har været paa et saa lavt Stade, at Spørgsmaalet om delvis Oplægning sikkert vilde være blevet en Kendsgerning, ifald kun det økonomiske Moment toges i Betragtning af Rederne.

Ydermere maa der for adskillige svenske og finske Lastepladser Vedkommende regnes med besværlig, langsom og kostbar Lastning paa Grund af de urolige Vejforhold paa de ofte helt eller delvis ubeskyttede Lastepladser. Der er Eksempler paa, at Baade af almindelig Størrelse har været indtil 3 à 4 Uger om at laste paa de nordligere finske Pladser. Dette gælder saavel skaaren Last som Props fra Vandet. Som et Supplement hertil kan anføres, at ifølge Meddelelse til Dansk Dampskibsrederiforening har Norrlands Stufvareförbund truffet Overenskomst med Svenska Transportarbetareförbundet om, at Arbejdernes Akkordpris for Propslastning efter Isdannelse forhøjes med 40 pCt. Ydermere maa Rederne være forberedt paa længere Ophold i Søen og deraf følgende Tab af Tid og Ekstraomkostninger til Kul etc., ligesom ovenbords Havarier og Tab af Dækslast ikke hører til Sjældenhederne.

Af de sidste Afslutninger fra Østersøen kan vi anføre: 1,200 Fv. Pulpwood Sydfinland/Calais 40/-; 1,025 Stds. DBB Trångsund-Dunkerque 41/-; 700 Stds. DBB Trångsund/La Rochelle kun 45/-; 500 Stds. 2 Hernösands/Grangemouth 47/6d.; 520 Stds. Kemi/Hull 58/- (»Humber condition«); 450 Stds. Skellefteå, Avonmouth og Portishead 6/-; 300 Stds. Trångsund/Southampton 60/-; 450 Stds. Raumo og Råfsö/Sharpness 60/-; 475 Stds. Trångsund/Hull 55/- (old Scanfin etc.).

Fra Hvidehavet er der sluttet adskillige Dampere til stærkt stigende Rater, hvilket skyldes den nær forestaaende Lukning. Prompte Baade kan paaregne virkelig gode Fragter, men Risikoen er ogsaa derefter. — Canada-Trælastmarkedet er stadig fast; men der er ikke rapporteret særlig mange Afslutninger.

KUL, KOKS ETC.

Kulmarkedet har ikke forandret sig i nævneværdig Grad i den forløbne Uge. Der søges i Øjeblikket et Par 2,000 Tonnere fra Forth til østjysk Havn til ca. 6/- med 500 Tons Losning.

En 1,300 Tonner har faaet 7/3d. for Kul og 9/6d. for Koks fra Seaham til Masned Sund. Af øvrige Afslutninger kan nævnes: Newcastle/Aarhus 3,300 Tons 5/4½d.; Newcastle/Frederikshavn 1,000 Tons 6/9d.; Forth/København 900 Tons 6/9d.; Forth/Horsens 1,100 Tons 7/3d. Ellers er Efterspørgselen efter Tonnage til Danmark ikke overvældende.

MIDDELHAVET

Tonnagetilbudet for udgaaende Kullaster er stadig rigeligt, men Tilgangen af Ordre kun ringe. Til spanske Middelhavshavne er der saa godt som ingen Ordre med Undtagelse af enkelte for ganske smaa Baade. Italien og øvrige Middelhavslande er ogsaa tydeligt svagere, i Særdeleshed for større Dampere; derimod er der forbedret Efterspørgsel til Øerne, hvortil Raten stadig er omkring 9/3d.-9/6d. fra Vestkysten for 2/4,000 Tonnere. Iøvrigt kan anføres: Marseilles 9/9d., Algiers 9/3d., Naples 10/-10/3d., Triest 12/3d., Tunis 10/-, Venedig 12/6d., Alexandria 12/-store Baade, alt fra *Vestkysten*. Port Said 11/6d.-11/9d., Messina 10/-, Constantinopel 12/9d.-13/-, Piræus 13/-.

SORTEHAVET—DONAU

Tonnage herfra er nu ret efterspurgt saavel for prompt som for senere Lastning. Raterne fra Sortehavet til Danmark er omkring 15/6d. for Oliekager og 14/9d.-15/- for Korn. Donau noterer for Lastning denne Maaned 16/- UK./Cont., Bergen/Malmö 17/6d., medens der antydes at kunne opnaas 1/- à 1/6d. mere, og 18/6d. er fastbudt og refuseret af 2,600 Tonner til Danmark, og 19/-, 19/6d. opnaas antagelig.

NORD-AMERIKA, GULFEN, CANADA

Udgaaende Kulrater Glasgow/Canada er stadig kun i 6/9d.-7/-, omend det maa anses muligt snart at kunne forbedre disse. WCUK/Canada betaler 7/3d.-7/6d., Northern Range 7/6d.-8/-, og 8/-8/3d. primo Novbr. Som allerede nævnt er Montreal stille; der bydes 4/1½d. UK./Cont., 21 Cents Middelhavet Novbr., medens der er sluttet: *Montreal*/UK. 4/10½d., Middelhavet 4/10½d., begge denne Maaned.

FRIZONE OPRETTET I LÜBECKS HAVN

LÜBECK, 7. Oktober.

Der er bleven indrettet en saakaldet »Frizone« beliggende i Lübecks indre Havn, hvis Afbenyttelse for Handelen allerede er traadt i Kraft i Slutningen af August Maaned. Frizonen omfatter flere særlig adskilte Pakrum paa begge Sider af Trave, der tjener som toldfri Lagerplads for Gods af enhver Art paa kortere eller længere Tid. Disse Lagerlokaler udenfor Toldskranken skal foreløbig tjene som Erstatning for den endnu manglende Frihavn. Indretningen af denne Frizone maa betragtes som en Slags Provisorium, men da Oprettelse af den i Princip besluttede Frihavn i Lübeck paa Grund af de dermed forbundne Omkostninger vil trække i Langdrag, vil denne provisorisk dannede Frizone blive af længere Varighed. Man har derfor straks forsøgt at etablere samme i temmeligt stort Omfang, men det vil afhænge af dets Afbenyttelse, om det efterhaanden skal udvides endnu mere.

Lagring i Frizonen er hovedsagelig forventet for toldpligtige Importvarer, der da først skal toldbehandles ved Udgangen fra Frizonen. Der har allerede fundet nogle Oplagringer Sted, f. Eks. af Raajern, Jern- og Staalvarer, enkelte Trævarer, Kolonialvarer, Vin osv.; foreløbig imidlertid kun smaa Kvantiteter.

Hele Forretningssituationen er for Tiden meget flov, hvilket ogsaa vil indvirke paa Afbenyttelsen af den nyoprettede Frizone, som dog efterhaanden kan blive af større Betydning.

De formelle Behandlinger i Frizonen foranlediger ogsaa i Begyndelsen nogle Vanskeligheder, hvorfor

SYD-AMERIKA

Udgaaende Kullaster er sparsomme, men Raten forbedret en Del siden sidst. Dansk 6,000 Tonner er just sluttet Wales/Buenos Aires 13/6d., 5. Novbr. Annullering. For 31/10 Annullering var 13/9d.-14/- maa ske opnaaelig. Derimod er der betydelig større Efterspørgsel efter Tonnage for Kul fra Nordstaterne, og adskillige Baade er sluttet Rio Janeiro 3.50/3.65 Doll. og La Plata til 4.15/4.25 Doll.

Hjemgaaende kom La Plata med igen til 22/3d. berth terms for en spot prompt Baad, og 25/6d. for 31/12 Annullering.

Pacific er nærmest uforandret.

ØSTEN

Fast, som allerede nævnt. Der er sluttet: 6,300 Tons Karachi/Middelhavet, UK./Cont., Novbr. 23/9d. Scale, 27/6d. d.w., Januar; 5,000 Tons Karachi/UK./Cont. December 25/- Scale. Sukker Philippinerne/New York-Philadelphia ell. Boston noteres i 7.50 Doll., Decbr.

Australien er udpræget fast, og Befragterne er ude efter Tonnage for Februar/Marts Lastning; men Raterne er tilbageholdende for saa sen Lastning, og Raterne kommer sikkert yderligere op.

SEJLSKIBE

Det voksende Tilbud af Dampere har bevirket, at den for Sejler hidtil højest betalte Rate, 46/3d., ikke er overskredet — tværtimod. Adskillig fransk Tonnage er refuseret til 47/6d., og et større Skib er sluttet ballastgaaende fra Savannah til 45/- Syd-Australien, og den sidste Rapport lyder paa kun 42/6d. fra full range ballastgaaende fra Cardiff med 31. Marts Annullering. Dette Skib er just indkøbt til Finland.

TIME CHARTER

Der er enkelte Ordre for hjemlig Fart i Markedet, Levering Marts/April næste Aar 12 Option 12 Mdr.; men der antydes ingen Rate. Til Gengæld er der flere Bortfragtere af Tonnage for snarlig Tilbagelevering, der tilbyder at forny Certepartier afsluttede i Sommer.

Forhandlingerne med Toldvæsenet endnu fortsættes, især for at udvirke en Nedsættelse af de foreløbig oppebaarne Afgifter for Godssets Toldbehandling ved Udgangen, som endnu synes for høje. Der forventes derfor endnu nogle Forandringer saavel i den nu anvendte Lagertarif som overhovedet i Regulativet for den nyindrettede Frizone. Hvorledes dens videre Udvikling i Praksis vil vise sig at blive, maa afventes, da det endnu er for tidligt at dømme derom.

I Frizonen kan saaledes alle Skibe uden videre losse eller lade ligesom alle udenlandske Varer uden Toldanmeldelse og uden Toldbehandling kan oplagres. Ogsaa med Hensyn til Fritagelse for Omsætnings skatten (Umsatzsteuer) er Lübecks Frizone ligestillet med alle andre Toldindelukker.

Frizonen byder saaledes alle de Fordele, som ellers er forbundet med en Frihavn.

NY HAVN VED KRONBORG

En Kommission, som har undersøgt Pladsforholdene i Helsingørs Havn, har afgivet Betænkning. Denne gaar ud paa, at der til Afhjælpning af de uheldige Forhold i Havnen maa foretages en Udvidelse nord for Kronborg, omfattende et Landareal paa 33 Hektarer og et Vandareal af lignende Størrelse. Udgifterne ved Nyanlægget er anslaaet til 16 Mill. Kroner.

„ISBJØRN“ FIK INGEN BJERGELØN

EN SØ- OG HANDELSRETS DOM

Med største Interesse var Sagen mellem det danske Handelsministerium og Rederiet for den tyske Damper »Stella Capella« om den krævede Bjergningsløn paa 60,000 Kr. for »Isbjørn«s Assistance under Isperioden sidste Vinter imødeset i Skibsfarts-Kredse.

I Marts Maaned dette Aar, var »Stella Capella« paa Rejse fra England til Rønne med en Ladning Kul. Skibet gik gennem Kielerkanalen, hvor det blev opholdt i Holtenu af Isvanskelighederne, men nogle Dage senere fortsattes Rejsen, indtil Skibet befandt sig 2½ Sømil fra Rønne, hvor det løb fast i Isen og drev mod Land. Ved egen Hjælp klarede man sig dog fri af Grunden, men drev senere med Isen i sydlig Retning. Den 12. Marts udsendte Skibet Meddelelse om, at det sad fast i Isen og havde Rorskade, og samme Dag afgik Statsisbryderen fra Rønne. »Isbjørn« brækkede Skibet los af Isen, og efter at den tyske Kaptajn havde underskrevet en Bjergningskontrakt, assisterede Isbryderen Damperen ind til Rønne. Der var efter »Isbjørn«s Fører, Kaptajn Grues, Forklaring meget overhængende Fare for »Stella Capella«. Ved Besigtigelsen viste det sig, at Skibet havde Rorskade, ligesom nogle Plader i Skibssiden var trykkede. Skibet var dog ganske tæt.

Da Rederiet for »Stella Capella« ikke vilde anerkende nogen Forpligtigelse til at betale Bjergeløn, opstod saa det retslige Spørgsmaal, hvorvidt en Statsisbryder overhovedet kan gøre Krav paa Bjergeløn. Loven af 13. Juni 1922 om Statsisbrydere indeholder den Bestemmelse, at der i en vis Periode om Vinteren skal afkræves en Isbryderafgift af alle Skibe over en bestemt Størrelse, der beregnes til Dækning af Udgifterne ved Isbryderens Drift. Handelsministeriet havde efter Førerens Beretning fundet, at der her var ydet et Arbejde i en farefuld Situation, og Kravet om en Bjergeløn paa 60,000 Kr. blev fremsat for Sø- og Handelsretten.

I Torsdags faldt Sø- og Handelsrettens Dom, og man vil med stor Tilfredshed indenfor Skibsfarts-Kredse notere, at det blev pure Frifindelse for det tyske Rederi. I Dommen udtales, at Statsisbryderen ifølge Loven ikke kan kræve Bjergeløn, naar den i sin Funktion som assisterende Isbryder hjælper Skibene ind eller ud af danske Havne, og at den af Ministeriet fremdragne Bekendtgørelse om Statsisbryderens Ret til under særlige Forhold at kræve Bjergeløn, ikke kan bringes til Anvendelse, da den er i Strid med selve Lovens Bestemmelser.

STATSDRIFTENS VELSIGNALER

FORSØGENE I AMERIKA OG AUSTRALIEN

De amerikanske Statsrederier gør for Tiden energiske Forsøg paa at bringe det hele over paa mere forretningsmæssig Basis. Saaledes forsøger man at konsolidere Bedriften, saa indbyrdes Konkurrence undgaas, ligesom der bliver mere System i Farten, mere Økonomi skal udvises og Fagfolk anvendes i størst mulig Udstrækning. The Emergency Fleet Corporation meddeler, at man har nedsat Mandskabs-lyren over hele Linjen; der vil paa denne Konto iaar spares en halv Million Dollars. Man er iflg. N. H. & S. T. blevet opmærksom paa, at betydelige Beløb kan spares ved mere økonomisk Anvendelse af Fart og Brændsel.

Forholdene i Australien.

Tabet paa de statsdrevne Træskibe beløber sig til 2,345,000 Pd. Sterl., Tabet paa Statslinjerne ved sidste Opgørelse (8. December) var 2,227,000 Pd. Sterl.

Nu er Australien et socialistisk styret Land, og det er Meningen at fortsætte med Statsflaaden, koste hvad det koste vil, hvorfor man ogsaa maa fortsætte med Restriktionerne mod udenlandske Skibe og Monopolet paa Kystfarten i denne Verdensdel.

En Korrespondent til *Daily News* fortæller fra en Rejse med et af Statsskibene bl. a.: The Navigation

Act i Australien har medført, at Hyrerne er blevet ret bagvendte, saaledes har Kartoffelskrælleren højere Gage end Skibslægen, og Kokken har mere end Kaptajnen. — Hovmesteren har fem Pund om Ugen, men Drikkepengene beløber sig til langt mere, saa det er efterstræbte Stillinger.

Matroser og Fyrbødere faar efter Loven 16 Pund pr. Maaned, men de, som udfører noget som helst Arbejde efter Kl. 7½ om Aftenen, skal have dobbelt Betaling. Den Kellner, der dækker Aftensbordet, har saaledes dobbelt saa høj Timebetaling som den, der serverer Teen om Eftermiddagen.

Passengers don't count.

Ifølge Loven skal Besætningen have samme Retter som Passagererne; der maa ikke være nogen Forskel paa Maden. Det er videre bestemt, at Mandskabet skal have saa og saa mange Baderum udstyret med varmt og koldt Vand, og Vandet skal være Ferskvand. — Paa den Baad, Korrespondenten sejlede med var alt i Orden i Mandskabets Baderum, medens de mandlige Passagerer kun fik koldt Søvand at bade i.

Da han beklagede sig til en Hovmester, fik han det Svar: »The passengers don't really count.«

EN GOD REJSEFÆLLE

Fra *Dyva & Jeppesens* Bogtrykkeri har vi modtaget 2. Aargang af »Lommebog for Søfarende«, der saavel ved sit ydre Udstyr som ved sit Indhold gør et meget tiltalende Indtryk. Foruden Kalender, Kasse-regnskab etc. indeholder Bogen en Rigdom af nyttige Oplysninger, der synes at maatte gøre den uundværlig for alle Søfarende, og som man med Fordel vil kunne anvende i det daglige Liv om Bord.

Det er forbausende at se, at det indenfor en saadan Bogs ret begrænsede Rammer er lykkedes Forlæggerne at samle en saa stor Mængde Oplysninger, spændende over alle Omraader fra Sømandsloven til Opskrifter paa Tilberedelse af Cocktails i Troperne, foruden Flag- og Signaleringskort etc. etc., og Bogen kan paa det bedste anbefales alle, der som Søfolk eller paa anden Maade har Tilknytning til Skibsfarten.

MARSTAL-SKONNERTEN „TRITON“

SUNKET

Alle Mand frelst.

Rederiet *K. Albertsen*, Marstal, har Søndag Aften modtaget traadløst Telegram fra Føreren af 3-m. Sk. »Triton«, Kaptajn *J. Andersen*, Troense, som meddeler, at »Triton« er sprunget læk og sunket Søndag Eftermiddag Kl. 3.38 paa 19.19 nord. Bredde og 7.29 vestl. Længde.

Hele Besætningen er reddet.

Telegrammet er afsendt fra Damperen »Rhexenor«, som sandsynligvis har optaget Mandskabet. Nærmere Oplysninger gives ikke.

Skonnerten, der er paa 270 Tons, var paa Rejse fra Portugal til Plymouth.

ATLAS

A/s Atlas, Nørrebrogade 198 · København L.

SKIBS-DAMPTURBINER

MED
TANDHJULSUDVEKSLING
i mest moderne Udførelse.

MAX MØLLER A/S DÆK OG MASKIN STORES

Telefon: Central 7986 12536
Teleg.-Adresse: Powermax
KØBENHAVN K
NYHAVN 44

KUNSTFYRVÆRKER FRITZ BUSCH

anbefaler sig med ved Holger Pedersen.
SIGNALERINGSFYRVÆRKERI AF ENHVER ART
Leverandør til de henvørende Dampskibsselskaber og Statsbanedriften Søfartsafd.
Laborat.-rum: KONGENS ENGHAVE. V. Tlf. Cent. 6031
Tigr.-Adr.: „Raket“, Kjøbenhavn. Privatlif. Nora 2393

J. CHR. PETERSENS PAPIRHANDEL

„Hvælvingen“ ved Nikolaj Taarn
Telefon:
Central: 243 · 8876 · 7656
Hovedforhandler af Statens Papir



Johan Madsen

Telf. Central 4735
St. Kongensgade
103

BALTICA SØ OG TRANSPORT FORSIKRING

— Aktiekapital: 17 Millioner Kroner —
Hovedkontor:
Bredgade 42 · København K. · Telegr.-Adr.: Baltassu

BRØDRENE LEVY

KØBENHAVN
TELEFON: CENTRAL
472 · 492
TELEGR.-ADRESSE:
PROVISION

BRØNDBERG & TANDRUP

Skibslanterner og Skibsinventar

KØBENHAVN
Telef.: Palæ 827 Telegr.: Skibelys
★

BJØRCH-JENSEN & Co.

SKIBSPROVIANTERING
KØBENHAVN K · HOLBERGSGADE 24
TELEGR.-ADR. BJØRCH-JENSEN
TELEF. 7262

DEN ANERKENDTE ORIGINALE RAHTJENS COMPOSITION FOR SKIBSBUNDE

Eneforhandling for Danmark:
Telefon 8210 EMIL A. SCHNEIDER Nørregade 49
KØBENHAVN

BLANKENSTEINERS EFTERFØLGER

SØKORT
KØBENHAVN ★ TOLDBODVEJ 48

DANSK RADIO

AKTIESELSKAB

Administrerer Radio-Stationerne i den danske Handelsflaade · Installationer og Reparationer · Engager. af Radiotelegrafister · Tilknytning til store, udenlandske Drifts-Organisationer · Entreprenør- og Konsulent-Virksomhed paa alle Omraader indenf. traadløs Telegrafi og Telefoni

TELEFON CENTRAL
7281 · 7282

DAMPFÆRGEVEJ 3 · KØBENHAVN Ø.

VØLUND RAAOLIEMOTORER



AKTIESELSKABET
»VØLUND«
ØRESUNDSVEJ 147 · KØBENHAVN S
TELEF. C. 5522 · STATSTELEF. 503

S T O R T O G S M A A T

Isbryder til Aarhus.

Paa Aalborg Skibsværft løb den til Aarhus Havn byggede Isbryder »Hermes« nylig af Stabelen. Den skal være færdig til Aflevering 15. December. Prisen er en halv Million Kr.

Et Dieselskib til Ruten København—Odense.

Det første af D.F.D.S.'s Dieselmotorskibe vil blive afleveret i Løbet af denne Maaned og bliver straks sat ind paa Ruten København—Odense. Det nye Skib kommer til at hedde »Odense«, og er et Par Hundrede Tons større end »Benedict«, der for Øjeblikket besøger Trafiken.

Direktør, Grosserer Carl Franck

af Firmaet Franck & Tobiesen, fyldte 74 Aar den 19. ds.

Nyt Rederi i Esbjerg.

I Esbjerg er stiftet et nyt Dampskibsselskab *Jyden* med det Formaal at drive Fragtfart og anden Virksomhed, der har naturlig Tilknnytning til Transport af Gods.

Aktiekapitalen er 500,000 Kr.

Reder er Konsul *Jens Villemoes*, som sammen med Grosserer *H. Harreby-Knudsen* og Fuldmægtig *Joh. de Molade* danner Bestyrelsen.

Drivende Mine observeret.

Ministeriet for Industri, Handel og Søfart meddeler: Dampskibet »Hroar« rapporterer over Blaavand Radio:

Drivende Mine observeret den 18. Oktober Kl. 6 Efterm. paa 58° 00' N. Brd. 4° 16' Ø. Lgd.

"Susanne"s Vrag købes tilbage af Rederiet.

Som meddelt for kort Tid siden blev Barken »Susanne« kondemneret. Efter hvad *Ærø Avis* erfarer, har Rederiet gennem Kaptajn Aaberg tilbagekøbt Vraget, som eventuelt vil blive nyrigget.

SKIBS-
PROVIANTERINGS-
HANDLERE

København:

J. Andersen & Co., Toldbodvej 7.
Bjærch-Jensen & Co., Holbergsgade 24.

Esbjerg:

H. P. Nielsen, Strandbygade 18.
Th. Thygesen Kirkegade 7.

Frederikshavn:

P. Saxbergs Eftf., N. Mogensen.

Helsingør:

K. F. Marstrands Eftf.

Randers:

A. L. Nielsen, ogsaa aut. Forhryringskontor.

P O S I T I O N S L I S T E P R . 2 0 . O K T O B E R 1 9 2 4

MEDDELT AF »DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

A

s.s. *A. P. Bernstorff* i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Aalborg*, Egeholm, pass. Hollenau 18.10.
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i København-Aalborg Ruten.
s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i København-Aarhus Ruten.
s.s. *Absalon*, Hansen, pass. Gibraltar 19.10. p. R. t. Manchester.
m.s. *Afrika*, Svarrer, pass. Perim 17.10. p. R. t. Calicut.
s.s. *Aggersund*, Petersen, pass. København 20.10.
s.s. *Agnete Mærsk*, Rasmussen, ank. Alexandria 2.10.
s.s. *Aladdin*, Nielsen, afg. Königsberg 16.10. til Leningrad.
s.s. *Alexandra*, Holst, afg. Calamata 16.10. til London.
s.s. *Alf*, Thorkildsen, ank. W. Hartlepool 26.9.
s.s. *Alfa* ank. Königsberg 16.10.
s.s. *Alfred Hage*, Bjørn Andersen, ank. Trångsund 4.10.
s.s. *Algarve*, Sundvig, ank. Ceuta 19.10.
s.s. *Alsund*, Nielsen, ank. Danzig 19.10.
s.s. *Amalienborg*, Hansen, ank. Santos 14.10.
s.s. *Angelica Mærsk*, Rask, afg. Casablanca 14.10.
s.s. *Anine*, Rissøe, afg. Rouen 16.10. til Immingham.
m.s. *Annam*, Rasmussen, ank. København 17.10.
s.s. *Anneberg*, Korff, afg. Danzig 19.10. til Hull.
s.s. *Arabien*, Harder, ank. Port Kembla 19.10.
s.s. *Argentina*, Wenck, afg. Bahia 11.10. til Skandinavien via Madeira.
m.s. *Arizona*, Sonne, pass. Finisterre 13.10. p. R. t. Montevideo.
s.s. *Arkansas*, Snedker, afg. Hampton Roads 13.10. til Esbjerg, Aalborg, København og Randers.
s.s. *Arnold Mærsk*, Stabenow, ank. Danzig 13.10.
m.s. *Asia*, Dahl, afg. Vancouver 17.10. til San Francisco.
s.s. *Astrid*, Bjark, pass. Hook of Holland 19.10. p. R. t. Haukipudas.
s.s. *Atlantehavet*, afg. Buenos Aires 13.10. til Montreal.
s.s. *Atlantic*, Lund, ank. København 11.10.
m.s. *Australien*, Møller, pass. Galle 16.10. p. R. t. Belfast via Suez Kanal.
m.s. *Avance*, Andrup, afg. København 17.10. til Sunderland.
m.s. *Avant*, Sørensen, afg. Halifax 1.10. til Antwerpen.
s.s. *Æxel*, Maglebye, ank. North Shields 17.10.

B

s.s. *Baldur*, Damm, i København-Bogense-Vejle Ruten.
s.s. *Beira*, Kjær, ank. Windau 19.10.
s.s. *Belgien*, Hansen, afg. Barry 17.10.
s.s. *Bellona*, Thrane, ank. Leith 19.10.
s.s. *Benedikt*, Madsen, i København-Haderslev-Aabenraa-Sønderborg Ruten.
s.s. *Bergenhus*, Andresen, ank. Trondhjem 17.10.
s.s. *Berlin*, Vinding, afg. Swansea 16.10. til Neapel.
s.s. *Bertha*, H. Larsen, afg. Barry 20.10. til Melilla.
s.s. *Betty Mærsk*, Thun, afg. Houston 12.10.
s.s. *Birgit*, Clausen, afg. Rufisque 14.10.
s.s. *Birte*, Christensen, afg. Hamborg 11.10. til Charleston.
s.s. *Bjarke*, Poulsen, ank. Immingham 16.10.
s.s. *Bodil* ank. Sevilla 16.10.
s.s. *Bogø*, Rasmussen, ank. Hull 11.10.

s.s. *Bolivia*, Beldring, afg. Shimonoseki 27.9. til Vancouver.
s.s. *Bornholm*, Hansen, afg. New York 17.10.
s.s. *Bothal*, Hansen, afg. Burntisland 18.10. til Aarhus.
s.s. *Botnia*, Lydersen, ank. Thorshavn 19.10.
s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, pass. København 19.10. p. R. t. London.
s.s. *Brattingsborg*, Christensen, ank. Leith 16.10.
s.s. *Bretagne*, Hartmann, ank. Gibraltar 16.10.
s.s. *Bretland*, Larsen, ank. København 20.10.
s.s. *Brynhild*, Huus, ank. Boulogne 9.10.
s.s. *Bryssel*, Jensen, ank. Kemi 19.10.
s.s. *Børglum*, Møllerup, pass. København 20.10.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Bloch, i København-Frederikshavn-Kristiania Ruten.
m.s. *California*, Pedersen, ank. Bahia Blanca 24.9.
s.s. *Charkow*, Petersen, ank. Cadiz 18.10.
m.s. *Chastine Mærsk*, Lundgreen, afg. Brighton 9.9.
m.s. *Chile*, Hansen, afg. Los Angeles Harbour 17.10. til San Francisco.
s.s. *Chr. I. Kampmann* ank. København 8.10.
s.s. *Christiansborg*, Lund, ank. Antwerp 19.10.
s.s. *Cimbria*, Svan, i København-Randers Ruten.
s.s. *Cito*, Jensen, pass. Kielerkanal 21.10. p. R. t. Rouen.
s.s. *Clara*, Jacobsen, ank. Leith 17.10.
s.s. *Copenhagen*, Nielsen, ank. Frederikshavn 7.10.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Jørgensen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
s.s. *Dagmar* (J. Lauritzen) ank. Tunis 16.10.
s.s. *Danebrog*, Andresen, afg. Kotka 18.10. til Calais.
s.s. *Danefelt*, Simonsen, ank. Calais 17.10.
s.s. *Danefærd*, Grøndal, ank. København 17.10.
s.s. *Daneholm*, Petersen, ank. Immingham 3.10.
m.s. *Danekonge*, Petersen, afg. Leghorn 18.10. til Safaja Bay.
s.s. *Danelag*, Stage, afg. Frederikshavn 18.10. til Boulogne.
s.s. *Danemark*, Hausgaard, afg. Troon 18.10. til Savona.
s.s. *Danery*, Voss, pass. Burntisland 18.9. p. R. t. Grønland.
s.s. *Danevirke*, Jørgensen, pass. Dover 12.10. p. R. t. Santos.
s.s. *Dania*, Bencke, ank. København 10.10.
s.s. *Dansborg*, Matthiasen, ank. Bordeaux 4.10.
s.s. *Delaware*, Heiede, afg. Montreal 9.10. til København og Horsens.
s.s. *Diana*, Tramp, ank. København 16.10.
s.s. *Dorrit* ank. Kotka 17.10.
s.s. *Douro*, Jørgensen, afg. Danzig 18.10. til London.
m.s. *Drogden*, Hansen, ank. Randers 18.10.
s.s. *Dronning Maud*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Dublin*, Krogh, afg. Chaparra 18.10. til New York.

E

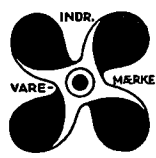
s.s. *E. M. Dalgas* ank. Trångsund 7.10.
s.s. *Ebba* afg. Klaipoda 17.10.
s.s. *Ebro*, Rosenhøj, afg. London 18.10. til København.

AARHUS

KAY DYHR

Kvæsthusgade 1 - København K.
 Telefon: Cent. 8901-6885 · Teleg.-Adr.: Kaydyhr-København
 Kunstig Træk- og Oliefyrrings-Anlæg
 fra James Howden & Co.
 GLASGOW

AARHUS



Brug
Holzapfels
Patent Farver
 DEN INTERNATIONALE SKIBSFARVE-FABRIK
 TELEFON: 5601 · ST. ANNE PLADS 16 · KØBENHAVN · TELEGR. ADR.: HÖLZANDIA

AKTIESELSKABET

FRICHS

AARHUS



DAMPKEDLER/DAMPMASKINER
 DIESELMOTORER
 RAAOLIEMOTORER
 for Skibe og Landanlæg

Etableret 1854

Telefon 9030

MEXIKANSKE FRIHAVNE

Den Mexicanske Regering, der har gjort sig klart, hvad en Frihavn vilde betyde for en Interocéansk Jernbane, har givet Ordre til Anlæggelse af saadanne Frihavne i Salina Cruz og Puerto Mexico, hvor der er udmærkede Betingelser for Ind- og Udladning af Varer, og herved tilbydes der Forretningsverdenen specielle Pladser paa Mexico's Kyster, hvor den internationale Kapital og Foretagsomhed kan finde de bedste Vilkaar.

Industrivirksomheder, som etableres indenfor disse frie Zoner, vil være fritagne for Skatter, saavel til Kommunen som til Forbundsstater og til Centraladministrationen.

Paa disse gunstige Betingelser tilbyder den Mexicanske Nation Europa Adgang til disse frie Zoner, og alle og enhver kan benytte sig af dette Tilbud til her at etablere et Hovedkvarter for kommerciel Foretagsomhed, og det drejer sig her om Steder, hvor man let finder nye Markeder for sine Produkter uden at støde paa Hindringer, som andre Steder gør saadanne Transaktioner vanskelige.

Derfor vil Frihavnene paa Tehuantepec-Landtangen betyde en meget stor Fordel, ikke alene for den Mexicanske Nation, men for hele Verden.

Disse Frihavne paa Tehuantepec-Istmen har ogsaa den særlige Fordel, at de kan byde Industridrivende alle Slags mexicanske Raastoffer; thi Territoriet der omgiver Istmen er umaadelig rigt paa alle Slags naturlige Hjælpkilder, som nærmere beskrevet i Brochuren *«Mexican free ports»*. Industriherrer, som etablerer sig i disse Frihavne vil blive i Stand til at forene Anvendelsen af mexicanske Raamaterialer med udenlandske Produkter paa den mest fordelagtige Maade, saaledes at de kan levere den øvrige Verden deres Varer med de lavest mulige Fremstillingomkostninger.

FREE PORTS OF MEXICO:**PUERTO MEXICO · RINCÓN ANTONIO · SALINA CRUZ · GUAYMAS**

Representante: LÁZARO BASCH, Cónsul de México

KØBENHAVN, Amagerbrogade 105

MEXICO

GLASGOW

NORTH EASTERN MARINE ENGINEERING CO., LTD

WALLSEND-ON-TYNE SUNDERLAND
 Teleg.-Adr.: »News, Wallsend« & »News, Sunderland«

Maskinbyggeri

Kedelsmedie · Jernstøberi · Metalstøberi · Kobbersmedie

Krumtapaksler og Skrueaksler leveres fuldt færdige.

Smedearb jde af enhver Art
 udføres.

*

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og
 Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde

WALLSEND-ON-TYNE

GLASGOW

E. VON MEHREN & CO.

GLASGOW · NEWCASTLE · GREENOCH

Telegram-Adresse: »Vonmehren«

SKIBSMÆGLERE · BUNKERKUL ENTREPENØRER

Agent for Norge:

ROB. NILSON & NYQUIST, Christiania.

Telefon 14346, 33647 H · Teleg.-Adr.: »Lipaloe«

ANDREW LEITCH & CO.

KUL EKSPORTØRER

SKIBSMÆGLERE · SPEDITØRER · BUNKERKUL
BUNKERKUL ENTREPENØRER

DUNDEE & GLASGOW

TELEGR.-ADR.: »LEITCH, DUNDEE

NEWCASTLE-ON-TYNE

WATTS, WATTS & CO., Ltd.

London, NEWCASTLE-ON-TYNE, Cardiff, Blyth, Liverpool & Newport (Mon.)

SHIPBROKERS · BUNKER CONTRACTORS · COAL EXPORTERS

Bunkers supplied at all ports between Blyth and Humber · Contractors for the supply of coals at all ports at home and abroad

Agent for Denmark: **R. A. ROBERT · COPENHAGEN, Amaliegade 29 A**

Telegrams: Robertus · Telephones: 6357 · 6358 · Stats 188

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I

ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

Abonnement

i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR

VESTRE BOULEVARD 38, KØBENHAVN B.

Telefon 2070 - 12 610

samt paa alle Postkontorer

s.s. *Egholm*, Christensen, afg. Catania 18.10. til Messina.
 s.s. *Eleonora Mærsk*, Mortensen, ank. Narva 17.10.
 s.s. *Elie*, Duhn, ank. Boulogne s/M 16.10.
 s.s. *Elisabeth*, Petersen, pass. Ushant 18.10. p. R. t. Bastia.
 s.s. *Ella* opl. i København siden 30.9.
 s.s. *Ellen*, Fischer, ank. Jerfod 20.10.
 s.s. *Ellensborg*, Andersen, ank. Newport Mon 16.10.
 s.s. *Elsborg*, Palm, afg. Catania 18.10.
 s.s. *Emilie Mærsk*, Andersen, ank. Jacksonville 15.10.
 s.s. *Emuna Mærsk*, Mærsk-Møller, afg. Semarang 16.10.
 s.s. *Energi*, Jensen, ank. Holbæk 11.10.
 s.s. *England*, Stengade-Petersen, afg. Ny Karlabj 12.10.
 s.s. *Erik*, Christensen, afg. Frederikshavn 18.10.
 s.s. *Erik Boye* afg. København 4.10.
 s.s. *Erle*, Arentz, pass. Gibraltar 13.10. p. R. t. Hamburg.
 s.s. *Esbarn Snare*, Dreyer, i Hamburg-Aalborg Ruten.
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Hamburg-Aarhus Ruten.
 s.s. *Ester* pass. Barryisland 16.10.
 s.s. *Esther Maria*, Bang, ank. Wiborg 18.10.
 s.s. *Estland*, Sørensen, ank. Pyrgos 19.10.
 s.s. *Estonia*, Christensen, ank. New York 15.10.
 s.s. *Express*, Hansen, i København-Samsø-Odense Ruten.

F

s.s. *Falken*, Rasmussen, i Ruten København-sydfynske m. fl. Pladser.
 m.s. *Falstria*, Sørensen, afg. Singapore 17.10. til Bangkok.
 s.s. *Fanø*, Michelsen, afg. Leningrad 12.10. til Bordeaux.
 s.s. *Ficaria*, Andersen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Fiona*, Petersen, i Kbhvn.-Nakskov-Kbhvn.-Mariagerfjord Ruterne.
 m.s. *Fionia*, Skjoldam, afg. Colombo 16.10. til London via Suez Kanal.
 s.s. *Flora*, Andresen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Florida*, Holm, ank. Halmstad 19.10.
 s.s. *Flynderborg*, Lund, afg. Neapel 18.10.
 s.s. *Fredensborg*, Nielsen, afg. Progreso 17.10.
 s.s. *Fredensbro*, Olsen, afg. Swansea 20.10. til Massorvah.
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, afg. København 15.10. til Lissabon og forsk. Middelhavshavne.
 s.s. *Frederiksborg*, Larsen, afg. Georgetown 16.10.
 s.s. *Frejr*, Jensen, oplagt i Esbjerg siden 1.7.
 s.s. *Frieda*, Westergaard, ank. Kotka 17.10.
 s.s. *Frigga*, Andersen, i Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Frode*, Juul Larsen, afg. Lysekil 13.10. til Havana.
 s.s. *Fylla*, Callesen, ank. Cardiff 20.10.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, ank. Vejle 18.10.
 s.s. *Gautatyr*, Nielsen, ank. Uleåborg 18.10.
 s.s. *Gorm*, Christensen, afg. Nuevitas 18.10. til Golfen.
 s.s. *Grønland*, Kruse, afg. Danzig 19.10.
 s.s. *Grønsund*, Nielsen, ank. Dieppe 17.10.
 s.s. *Gudrun Mærsk*, Nielsen, afg. Durban 8.10.

H

s.s. *H. A. Hansen*, Hansen, afg. Sundsvall 15.10. til Honfleur.
 s.s. *H. Pontoppidan* ank. Ijå 26.9.
 s.s. *Hadsund*, Hansen, ank. Leningrad 14.10.
 s.s. *Halfdan*, Ørbech, ank. Danzig 16.10.
 s.s. *Halland*, Christiansen, afg. Riga 11.10.
 s.s. *Hammershus*, Hveissel, ank. Montreal 18.10.
 s.s. *Hans Broge*, Christensen, afg. Sfax 18.10. til Valencia.
 s.s. *Hans Mærsk*, Slavensky, afg. New York 15.10.
 s.s. *Hans Tausen*, Th. Hansen, ank. Blyth 19.10.
 s.s. *Harald*, Pedersen, ank. Piræus 17.10.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, ank. Newcastle 19.10.
 s.s. *Helene* afg. Grimsby 17.10.
 s.s. *Helga* afg. Goole 16.10.
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, afg. København 19.10. til New York.
 s.s. *Hengest*, Folkenberg, ank. København 20.10.
 s.s. *Henry Tegner*, Nielsen, pass. Kieleskanalen 20.10. p. R. t. Rochester.
 s.s. *Hermod*, Clausen, afg. Lisbon 15.10.
 s.s. *Hertha Mærsk*, Møller, ank. Sevilla 16.10.
 s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Swansea 18.10. til København og Nørre Sundby.
 s.s. *Hjelm*, Falk, oplagt i København siden 19.7.
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, ank. Liverpool 15.10.
 s.s. *Holland*, Jørgensen, afg. Aarhus 16.10.
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, ank. København 19.10.
 s.s. *Hugo*, Thorkelin, ank. Burntisland 17.10.
 s.s. *Hulda Mærsk*, Schou, afg. Avonmouth 13.10.

I

s.s. *I. D. S. Adolph* afg. Methil 11.10.
 m.s. *Indien*, Jacobsen, ank. Moji 15.10.
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Piteå 15.10.
 s.s. *Inge Mærsk*, Hansen, ank. Fleetwood 17.10.
 s.s. *Inger* pass. San Lucar 17.10.
 s.s. *Irene Maria*, Clausen, ank. Aberdeen 7.10.
 s.s. *Island*, Frandsen, ank. København 19.10.
 s.s. *Ivar*, Nielsen, ank. Aalborg 17.10.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Falck, ank. Rønne 19.10.
 s.s. *J. C. la Cour*, Sandborg, i Dok i Helsingør siden 20.10.

s.s. *Jakob Mærsk*, Hansen, afg. Texas City 16.10.
 s.s. *Jan*, Kurtzhals, afg. København 18.10. til Kotka.
 m.s. *Java*, Knudsen, ank. Vladivostok 17.10.
 s.s. *Jelling*, Andersen, ank. New York 15.10.
 s.s. *Jenny* afg. Nizza 15.10.
 s.s. *Jessie Mærsk*, Høgstedt, ank. Danzig 17.10.
 s.s. *Johanne* ank. Riga 16.10.
 s.s. *Jolantha*, Strufve, i Stettin-København-Christiania Ruten.
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, afg. Danzig 19.10.
 s.s. *Josey*, Nielsen, ank. Cienfuegos 13.10.
 s.s. *Jungshoved*, Horn, afg. Santos 17.10.
 m.s. *Jutlandia*, Kolls, pass. Perim 15.10. p. R. t. Colombo.
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, ank. Danzig 12.10.

K

s.s. *Kai*, Friis, ank. South Shields 12.10.
 s.s. *Karen*, Brinck, pass. Gibraltar 17.10. p. R. t. Genua.
 s.s. *Karla* ank. Ørnsköldsvik 17.10.
 s.s. *Kasan*, Sørensen, ank. Esbjerg 20.10.
 s.s. *Katholm*, Petersen, ank. Danzig 18.10.
 s.s. *Kejserinde Dagmar*, Uldall, ank. Hull 17.10.
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, afg. Humbermouth N. F. 17.10. til Montreal.
 s.s. *Kina*, Nielsen, ank. Galveston 18.10.
 s.s. *Kirsten Mærsk*, Bærentzen, afg. Galveston 9.10.
 s.s. *Kjøbenhavn (D.F.D.S.)*, Christensen, i København-Aarhus Ruten.
 s.s. *Kjøbenhavn (Pacific)*, Larsen, afg. Rålsø 17.10. til Caen.
 s.s. *Knud*, Clemmensen, pass. Gibraltar 19.10. p. R. t. Levanten.
 s.s. *Koldinghus*, Madsen, i Dok i Svendborg siden 3.10.
 s.s. *Kong Haakon*, Possønt, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Kronborg*, Hillebranth Lund, afg. Nørre Sundby 18.10.
 s.s. *Kronprins Frederik*, Hejlsøe, afg. Methil 18.10. til Kbhvn.
 s.s. *Krøland*, Berndsen, ank. Casablanca 12.10.
 m.s. *København*, Mortensen, ank. Delagoa Bay 7.10.

L

s.s. *Lars Kruse* ank. Rouen 11.10.
 s.s. *Laura Mærsk*, Løber, afg. Troon 11.10.
 s.s. *Leise Mærsk*, Houmann, afg. Anacortes 3.10.
 s.s. *Lexa Mærsk*, Bærentzen, afg. East Greenwich 17.10.
 s.s. *Lifland*, Haure-Petersen, ank. Aberdeen 18.10.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, afg. London 18.10.
 s.s. *Lily*, Poulsen, ank. Trångsund 19.10.
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i København-Limfjords Ruten.
 s.s. *Lithuania*, Jørgensen, ank. Danzig 13.10.
 s.s. *London*, Caspersen, afg. Hull 20.10. til København.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, ank. Bahia Blanca 13.10.
 m.s. *Lynetten*, Jensen, afg. Birkenhead 17.10.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Krogh, i København-Kristiania Ruten.
 s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. København 18.10. til Antwerpen.
 s.s. *Maine*, Brocks, afg. Boston 17.10. til Philadelphia og Baltimore.
 s.s. *Maj*, Holm Nielsen, ank. Sfax 20.10.
 m.s. *Maja*, Tvergaard, oplagt i København siden 11.10.
 m.s. *Malaya*, Kruse, ank. Hamburg 16.10.
 s.s. *Margrete*, Mathiasen, ank. Middlesbro 20.10.
 s.s. *Marie Mærsk*, Kristensen, afg. Alexandria 5.10.
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Dunston 17.10.
 s.s. *Martin Carl*, Olsen, pass. Brunsbüttel 19.10. p. R. t. Rouen.
 s.s. *Martin Goldschmidt*, Lauritzen, ank. Sunderland 19.10.
 s.s. *Mary*, Stabell, afg. København 18.10.
 s.s. *Maryland* afg. Korsør 17.10. til Golfen.
 m.s. *Mexico*, Wolff-Jørgensen, ank. Houston 14.10.
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, ank. Hull 18.10.
 s.s. *Minsk*, Egense, afg. Lissabon 18.10. til København.
 s.s. *Mjølner*, Hansen, ank. Island 17.10.
 s.s. *Moskov*, Jørgensen, ank. London 17.10.
 s.s. *Moen*, Olsen, i København-Stege og København-Nykøbing F. Ruterne.

N

s.s. *N. F. Høffding* ank. Grangemouth 8.10.
 s.s. *Nancy* ank. Casablanca 16.10.
 s.s. *Natal*, Røder, ank. Aalborg 28.9., docking.
 s.s. *Nautik* afg. Almeria 17.10.
 s.s. *Neptun* afg. Liverpool 17.10.
 s.s. *Nevada*, Fischer, afg. Norfolk 15.10. til Bremen, Korsør, Kallundborg og Horsens.
 s.s. *Nidaros*, Thomsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, ank. København 16.10.
 s.s. *Niobe* afg. Sundswall 17.10.
 s.s. *Nordland*, Clausen, ank. Nykøbing F. 16.10.
 s.s. *Nordsøen* ank. København 17.10.
 s.s. *Normandiet*, Haure-Petersen, afg. Archangel 17.10.

O

s.s. *Odin*, Jacobsen, i Stettin-København-Göteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, Danholt, afg. Walkom 15.10. til Boulogne sur Mer.
 s.s. *Olga*, Th. Toft, ank. Kotka 18.10.
 s.s. *Oluf Bager*, Tvergaard, i København-Frederikshavn og København-Aalborg Ruterne.
 s.s. *Oluf Mærsk*, Hansen, ank. Philadelphia 12.10.
 m.s. *Oregon*, Mühlendorff, afg. Bahia Blanca 17.10. til Brasilien.

NEW ORLEANS

JOHN S. SAREUSSEN · FINN SILCHENSTEDT
 INDEHAVERE AF:
NEW ORLEANS SHIPCHANDLERY CO. INC.
 TELEGRAM-ADRESSE: »NOSCO«
 NEW ORLEANS

NEW YORK

UNION TRANSPORT COMPANY, INC.

Stevedorer —

Hovedkontor: 42, BROADWAY, NEW YORK

TELEGRAM-ADR.: TRANSPORT, NEW YORK

Med egne moderne Flere og en vidtspændende Organisation til vor Raadighed opgiver vi »flat rates« inkluderende alt Arbejde i Forbindelse med Losning og Lastning.

NEW YORK

THE C. T. SWETT COMPANY

SLAGTERE & SKIBSHANDLERE
 DÆKS- & MASKIN-FORSYNING

PORTLAND, MAINE

Telefon: 6930 · 130-132 Commercial Street · Nat-Telf.: 1520

Telegram Adresse: OSHIPCO · Alle Coder benyttes
 Telefon: Broad 1753-4-5

OCEAN SHIPCHANDLERY Co., LTD.

En gros Handel i Fødemidler
 Skibshandel & Sejlmageri

60 PEARL STREET, NEW YORK

PORTLAND,
MAINE

PHILADELPHIA

JONATHAN MAY & SØNNER

Etableret 1876 · Telegram-Adresse »May« Philadelphia, Penna. Delaware Ave · Lombard & Swansa Sts.

DAMPSKIBS-FORSYNINGER · EN GROS HANDEL I KOLONIAL, KØD OG
 FØDEMIDLER · DÆK-, MASKIN- OG RESTAURATØR-
 UDRUSTNING

CARDIFF

MOUNTSTUART TØRDOKKE OG SHEARMANS LIMITED

CARDIFF

NEWPORT

BARRY

AVONMOUTH

Telegram-Adresse: MOUNTSTUART
 Telefon 5103

Telegram-Adresse: MORDEY
 Telefon 2174

Telegram-Adresse: SHEARMAN
 Telefon 275

Telegram-Adresse: SHEARMAN
 Telefon 54

TØRDOK-EJERE · SKIBSREPARATØRER & INGENIØRER

METHIL

Dæk- og Maskinforsyning

C. A. G. FYHN

SKIBSHANDLER OG KREDITOPLAG
 EAST HIGH STREET
 METHIL

Første Klasses Varer i Skinker, Smør, The, Ost, Mel, Konserver etc.
 Agent for W. B. Dick & Co., Ltd., Maskinolie etc.

Telegrams: »Mactaggart«, Methil.
 Codes: A. B. C. 5th Edition · Scotts' 10th Edition · Watkins 1904

LAWSON & MITCHEL

Skibsmæglere & Skibsfarts Agenter

METHIL, Fife

DANSK VICEKONSULAT

FORSYNING AF BUNKERS

BO'NESS

Telefon: London, Avenue 6746 & Cardiff 4625-4626
 Telegram-Adr.: »Tuckerillo-Stock-London« & »Tuckerillo-Cardiff«

TUCKER, WOOD & CO.

(H. D. WOOD)

Skibs- og Forsikringsmæglere · Exchange Chambers

Adelaide House, Bute Docks,
CARDIFF

24, St. Mary Axe,
LONDON E. C. 3

TELEFON Nr. 51

TELEGRAM-ADR.: JOYCE, BO'NESS

JOYCE & CO.

Skibsforsyninger fra Lager og Frilager

8 KINNEIL STREET

BO'NESS

LIGE OVERFOR DOCK-PORTENE

ETABLERED 1875

LONDON

GRANGEMOUTH

NORSK VICEKONSULAT SHIPPING FEDERATION LTD.

JAMES MITCHELL

SKIBSMÆGLER OG SPEDITØR

BURNTISLAND

Telegram-Adr.: »Mitchell«
 Telf. Nr. 15

BEFRAGTNINGS AGENT FOR FORSKELLIGE KULGRUBER I FIFESHIRE

BURNTISLAND

BUCHAN & HOGG

Skibsredere · Skibsmæglere · Speditører

GRANGEMOUTH

Faste Ruter: Grangemouth, Middlesbro', Antwerp

Telegr.-Adr.: »Steam« · Telefon: 59 & 189, Privat 59 a

s.s. *Orion*, Berndsen, pass. Skagen 18.10. p. R. t. W. Hartlepool.
s.s. *Oscar II*, Schmidt, ank. Christiania 19.10.

P

s.s. *P. Madsen* ank. Wear 4.10.
s.s. *P. N. Dam* ank. København 5.10.
s.s. *Pacific*, Matthiessen, pass. Dover 18.10. p. R. t. Aarhus.
s.s. *Palnatoke*, Schou, pass. Brunsbüttel 17.10.
m.s. *Panama*, Hjernum, afg. Hongkong 17.10. til Hankow.
s.s. *Parana*, Heisterberg, afg. Newcastle 4.10. til Pacific Coast.
s.s. *Paris*, Ovesen, ank. New Orleans 14.10.
s.s. *Pennsylvania*, Herskind, afg. Norfolk 6.10. til Aalborg, København, Korsør og Vejle.
m.s. *Peru*, Larsen, pass. Dungeness 12.10. p. R. t. St. Thomas.
s.s. *Peter Mærsk*, Knudsen, afg. Bjørkø 17.10.
s.s. *Polaris*, Holm, ank. Uleåborg 18.9.
s.s. *Polly*, L. Nielsen, afg. Beckton 19.10. til Haderslev.
s.s. *Primula*, Jacobsen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
s.s. *Prins Knud*, Kock, ank. Riga 15.10.

R

s.s. *Rask*, Theilland, ank. Raumo 17.10.
s.s. *Rhodesia*, Madsen, ank. Port Elizabeth 18.10.
s.s. *Rhone*, Thomsen, afg. København 17.10. til London.
s.s. *Rigmor*, Jørgensen, ank. Nantes 13.10.
s.s. *Rita*, Tannesen, i København-Hamburg Ruten.
s.s. *Robert Mærsk*, Mikkelsen, ank. Bordeaux 7.10.
s.s. *Roma*, Bejer, afg. Newcastle 13.10. til Montreal.
s.s. *Romø*, Olesen, ank. Nystad 20.10.
s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. Newport Mon 5.10.
s.s. *Rota*, Rivoldt, ank. Aalborg 16.10.

S

s.s. *Saga*, Henriksen, ank. Kiel 15.10.
m.s. *Sally Mærsk*, Andersen, afg. Brahe 11.10.
s.s. *Scandia*, Simonsen, ank. New York 18.10.
s.s. *Seine*, Baryic, ank. Dunkirk 18.10.
m.s. *Selandia*, Himmelstrup, ank. Antwerp 18.10.
m.s. *Siam*, Poulsen, afg. Soerabaya 17.10. til Brisbane.
s.s. *Sigrid*, Winther, ank. Garston 16.10.
s.s. *Sigrun*, Jensen, ank. Randers 18.10.
s.s. *Sigvald*, Andersen, afg. København 18.10.
s.s. *Silkeborg*, Larsen, afg. Georgetown 9.10.
s.s. *Simone*, Christensen, ank. Rouen 10.10.
s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Saffi 17.10.
s.s. *Skagerak*, Hansen, pass. Smalls 20.10. p. R. t. Belfast.
s.s. *Skanderborg*, Andresen, pass. Skagen 19.10.
s.s. *Skjold*, Nielsen, ank. Esbjerg 19.10.
s.s. *Skodsborg*, Grove, ank. København 15.10.
s.s. *Skotland*, Iversen, ank. København 18.10.
s.s. *Steipner*, Dahm, afg. Trangisvaag 18.10. til København via Leith.
s.s. *Slesvig*, Weichardt, ank. Hull 8.10.
s.s. *Smut*, Hansen, afg. Methil 18.10. til Odense.
s.s. *Sophie*, Thomsen, afg. Gandia 17.10. til Denia.
s.s. *Spigerborg*, Jensen, afg. Cardiff 15.10.
s.s. *Stal*, Clausen, ank. Santiago 16.10.
s.s. *Stegelborg*, Nielsen, ank. Holbæk 15.10.
s.s. *Stella* pass. Gibraltar 16.10.
s.s. *Susan Mærsk*, Petersen, afg. Haukipudas 5.10.

s.s. *Svanhild*, Hjorth, ank. Pt. Talbot 12.10.
s.s. *Svanholm*, Petersen, ank. Manchester 18.10.
s.s. *Svava*, Christensen, ank. København 16.10.
s.s. *Svend Pii* afg. Kotka 9.10.
s.s. *Svend* ank. Helsingør 16.10.
m.s. *Svendborgsund*, Kristensen, ank. Sligo 18.10.
s.s. *Sønderborg*, Albertsen, ank. Hartlepool 12.10.
s.s. *Søborg*, Madsen, pass. Sagres 16.10.
s.s. *Sønderjylland*, Jensen, i Ruten København-Horsens.

T

s.s. *T. M. Werner* ank. København 11.10.
s.s. *Taarnborg*, Knudsen, ank. Hungerburg 12.10.
s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, ank. København 18.10.
s.s. *Taasinge*, Ankersen, oplagt i København siden 1.9.
s.s. *Texas*, Dragsdahl, afg. Baltimore 17.10. til Golfen.
s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, afg. Newcastle 20.10. til Kbhvn.
s.s. *Thyra* (Progress), Schmidt, afg. Rouen 20.10. til Antwerp.
s.s. *Tiber*, Sonne, ank. Havre 18.10.
s.s. *Tjaldur*, Munch, i København-Riga Ruten. ↗
s.s. *Tjaldur*, Munch, i København-Riga Ruten. ↘
s.s. *Tomsk*, Mikkelsen, afg. Aarhus 18.10. til Middelhavet via Antwerpen.
m.s. *Tongking*, Topp, pass. Panama Canal 12.10. p. R. t. Hamburg.
s.s. *Transvaal*, Bronér, afg. Kobe 28.9. til Seattle.
s.s. *Trondhjem*, Pedersen, ank. København 18.10.
s.s. *Tula*, Christensen, ank. Tunis 17.10.
s.s. *Tyr*, Jensen, ank. Halmstad 19.10.

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, i Dok i Frederikshavn siden 10.10.
s.s. *Ulf*, Rasmussen, ank. Newcastle 17.10.
s.s. *Ulrik Holm*, Toft, ank. Amsterdam 17.10.
s.s. *United States*, Voldborg, ank. New York 14.10.
s.s. *Uranienborg*, Agerlin, afg. Liverpool 9.10.

V

s.s. *Valborg*, Hansen, ank. Kenitra 20.10.
s.s. *Vega*, Madsen, ank. Uleåborg 18.10.
s.s. *Venus*, Terkildsen, ank. Hartlepool 8.10.
s.s. *Vera*, Larsen, ank. Honfleur 19.10.
s.s. *Veratyr*, Pedersen, ank. Kotka 18.10.
s.s. *Viborg*, Winther, pass. Sagres 14.10.
s.s. *Vidar*, Nielsen, ank. København 16.10.
Bark *Viking*, Ankersøe, ank. Santos 22.9.
s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), Jacobsen, i Dok i Helsingør siden 1.10.

W

s.s. *Wien*, Jørgensen, ank. London 14.10.
s.s. *Wilh. Colding*, Østergaard, ank. East Greenwick 16.10.
s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, afg. København 20.10. til Methil.

Y

s.s. *Ydun*, Fjeldborg, i København-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
s.s. *Yokohama*, Bast, afg. Kingston 4.10. til Falmouth.
s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Rasmussen, i København-Hamburg Ruten.
s.s. *Yrsa* (Lauritzen) afg. Sundsvall 16.10.

Ø

s.s. *Ørkild*, Jensen, ank. København 27.9.
s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. Uleåborg 26.9.

POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE

Ella Eff, Hvenegaard, afg. Haderslev til Skellefteå 13.10.
Ellen, Andersen, ank. Råfsö 13.10.
Gefion, Lund, afg. Frederikshavn til Concarneau 13.10.
Vega, Hansen, ank. Torquay 13.10.
Neptun, Sørensen, afg. Masnedssund 13.10.
Confidence, Hvenegaard, ank. Southampton 13.10.
N. J. Schmidt, Rasmussen, ank. Fogo 11.10.
Albert, Clausen, afg. Dingle 11.10.
P. R. Nielsen, Petersen, ank. Nørresundby 12.10.
Herkules, Bager, ank. Mariager 13.10.
Alfa, Christensen, ank. Fowey 12.10.
Hertha, Christoffersen, afg. Swansea 13.10.
Noah, Hansen, ank. Grangemouth 13.10.
Emanuel, Petersen, afg. Svendborg til Inverness 15.10.
Fortuna, Jørgensen, ank. Raumo 14.10.
Minerva, Sørensen, afg. Frederikshavn til Castletown 15.10.
Zampa, Jørgensen, afg. Hernösand til Morlaix 15.10.
Rossing, Baagøe, ank. Söderhamn 15.10.
Alf, Jørgensen, afg. Aalborg 15.10.
Elisabeth, Groth, ank. Nystad 15.10.
Husavik, Hansen, ank. Exmouth 15.10.
Glory, Kromann, ank. Dysart 16.10.
Skandia, Harris, ank. Porsgrund 16.10.
Albert Mau, Rasmussen, afg. Svendborg til Raumo 16.10.
Johanne, Marcussen, pass. Helsingør p. R. t. Haukipudas 16.10.
P. Rasmussen, Larsen, pass. Helsingør p. R. t. Cambrai 16.10.
Vesta, Christensen, afg. Dysart til Ærøskøbing 16.10.
Dronning Louise, Hansen, afg. Sønderborg til Kotka 17.10.
Transocean, Wilhjelm, ank. London 16.10.
Noah, Jørgensen, ank. Courcelles 16.10.

Fylla, Kromann, afg. Dysart 16.10.
Polarstjernen, Hansen, ank. Nykøbing F. 17.10.
Venus, Boye, ank. Danzig 17.10.
Nordstjernen, Hansen, ank. Helsingborg 17.10.
Marna, Boye, ank. Hundested 17.10.
Arietis, Rasmussen, ank. Landskrona 18.10.
Castenskiold, Christensen, afg. Odense til Hull.
Agnes, Frederiksen, ank. Danzig 18.10.
Andreas, Rasmussen, afg. Neapel 18.10.
San, Petersen, afg. Flekkefjord 18.10.
Sine, Christensen, ank. Aarhus 18.10.
Neptunus, Jensen, ank. Frederikshavn 18.10.
Duen, Hay, ank. Augustenborg 18.10.
Caroline, Jørgensen, ank. Methil 18.10.
Venus, Hansen, afg. Riga 18.10.
Harris, Haagensen, ank. Tønsberg 18.10.
Gerda, Nymann, ank. Ramsay (Isle of Man) 17.10.
C. V. Petersen, Petersen, ank. Methil 17.10.
Britannia, Fisker, ank. Le Havre p. R. t. Courcelles 17.10.
Richard, Petersen, pass. Helsingør nordg. 17.10.
Dagny, Petersen, ank. Landerneau 17.10.
M. P. Petersen, Larsen, afg. Nykøbing S. til Wiborg 17.10.
Ørnen, Rasmussen, afg. Teignmouth til Porsgrund 17.10.
Leif, Jørgensen, ank. Charlestown 18.10.
Christian, Rasmussen, afg. Poole til Gustafsberg 18.10.
J. M. Nielsen, Hansen, ank. Painpol fra Vestervik 18.10.
Merkur, Lund, ank. Bideford 18.10.
Falken, Rasmussen, afg. Bogense til Kotka 18.10.
Nordborg, Hansen, ank. Setubal 18.10.
Concordia, Møller, ank. Dysart 20.10.

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. 1/8

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

Set. Anna Plads 28


AF NYBYGNINGER

KØBENHAVN K.

Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

*

Telegram-Adresse: PACAO

Grundlagt
1848Teleg.-Adr.:
Amiante

M·B·COHIN
 TOLDBODV. 22. TELEFON · 1403

København K.

 Eneforhandling og Lager af
 EMIL G. v. HÖVELINGS
SKIBSFARVER


INDENBORDS

UDENBORDS

AKTIESELSKABET

**KJØBENHAVNS FLYDEDOK OG
 SKIBSVÆRFT**
M A S K I N - O G
SKIBSBYGGERI

TELEFON 559

FLYDEDOKKER
TØRDOKKERGammel Torv
16**JULIUS MARSING**Telf.: Central
12,516
 Frihavslager af bedste SUPERIOR MANILLATOV
 højeste Styrke **MARSING KVALITET** største Holdbarhed
 Levering i alle inden- og udenlandske Havne. Kassér ikke gammelt
 Mannillatov, højeste Dagspris betales. Afhentning direkte ved Skib.

J. ANDERSEN & CO
SHIPS OUTFIT

 TOLDBODVEJ 7 COPENHAGEN
 TELEGRAMADR.: JACSONS

STEVEDORES · ÅBO & DISTRICT

TELEGRAMS: FEDESTEVEDORE

O.Y. ÅBO STEVEDORING FEDERATION LTD.

ÅBO · FINLAND



DE PRIVATE ASSURANDEURER
 LIMITERET.
 STIFTET 1786

SØ OG TRANSPORTFORSIKRING
 SLOTSHOLMSGADE 5
 KØBENHAVN K.

TELEFON CENTRAL 6 & 4106 TELEGRAM ADRESSE „PRIVATE“
 AGENTURER I DE FLESTE PROVINSBYER.

**DEN
 KJØBENHAVNSKE
 SØ-ASSURANCE-FORENING**

LIMITERET · STIFTET 1852

 TEGNER
 SØ- & KRIGS-
 FORSIKRINGER PAA VARER · KASKO
 FRAGT OG INTERESSE
 TELEF. 42 · 3073

HOLBERGSGADE 1 · KJØBENHAVN K.

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



SKANDINAVIA

Forsikrings-Aktieselskabet
"SKANDINAVIA"
Stiftet 1899
Aktiekapital: Kr. 20,000,000

Tegner
SØ og TRANSPORTFORSIKRINGER

GENERALAGENTUR
GRØN & WITZKE
KONGENS NYTORV 6 • KØBENHAVN K

TELEFON 9316
TE LGR. ADR. KANALEN

FREDERIKSHAVNS VÆRFT & FLYDEDOK ^{A/S}

MASKIN- & SKIBSBYGGERI

*

Enerepræsentant i Danmark for

HOWDENS
VANDRØRSKEDLER

*

TELEGRAM: VÆRFTET
STATSTELEFON

4

2 TØRDOKKER · 2 FLYDEDOKKER

DANSK STEVEDOREFORENING

*

Medlemmer:

AALBORG: Ørum Petersen.	KØBENHAVN: Holger Jørgensen (Werner & Jørgensen)
AARHUS: Aarhus Stevedore Komp. Hassing & Drescher.	København Steved. Co.
ASSESNS: Petersen & Jacobsen.	NYBORG: Henrik Basballe. Mammen & Drescher.
ESBJERG: Stevedore Kompagni.	ODENSE: Simonsen & Møller.
GEDSER: P. Jensen.	RANDERS: Wessberg & Christof- fersen.
HORSENS: Søren Andersen.	VEJLE: Søren Andersen & Co.
KOLDING: Søren Andersen & Co.	

HOLEBY SKIBS-DIESELMOTORER

INDTIL 4000 IHK

Leverandør til:

Østasiatisk Kompagni,
Det forenede Dampskibs-Selskab
m. fl.

Aktieselskabet

Holeby Dieselmotor Fabrik
Holeby

Grundlagt 1877

Fremstilling af Dieselmotorer
siden 1910

Telegramadr.: Oildiesel
Tlf. Holeby 26

AKTIESELSKABET DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

KØBENHAVN
FILIALER: BANGKOK OG SINGAPORE

Egne Agenturer: Soerabaya, Shanghai, Hankow, Vladivostock, Dalny, Harbin, New York, Valparaiso, San Francisco, Durban og Johannesburg. — Regelmæssig Rute fart paa Siam, Kina, Japan, Sydafrika, Australien, Java, Vestindien, Meksiko og Vestkysten af Nord- og Sydamerika. — Import til Europa af østasiske og andre oversøiske Produkter, Teak- og andre Træsorter. — Export til oversøiske Pladser af europæiske Produkter. — Skov- og Savmølle drift i Siam.

ALLE NÆRMERE OPLYSNINGER
ERHOLDES VED HENVENDELSE PAA KOMPAGNIETS HOVEDKONTOR,
HOLBERGSGADE 2, KØBENHAVN K.

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

Telefon Nr. 6300, hvorigennem Omst. til samtlige
Kontorer og Afdelinger i Kvæsthusgade Nr. 7 og 9.

C. K. HANSEN

DAMPSKIBSREDERI

DAMPSKIBS-, HAVARI- OG ASSURANCE-AGENTUR
Befragtning og Køb og Salg af Damp- og Sejlskibe

KØBENHAVN
29 B, Amaliegade

Filial: HELSINGØR
2, Sofiegade

Telegr.-Adr.: HANSEN
Telefon: { Central 72 (10 Ledninger)
 - 50589 (8 Em.-9 Pm.)
 Statstelef. 13 (2 Ledninger)

Telegr.-Adr.: HANSEN
Telefon: Helsingør 972

FLETCHERS (STEVEDORES) LIMITED

ETABLERET I OVER 50 AAR

TELEGRAM-ADR.:
"DISCHARGE, CARDIFF"
TELEFON: 1893

*Stevedores og
Kørsel*

ROYAL STUART BLDGS.,
JAMES STREET
CARDIFF

JOHS. UTZON EDSVOREN SKIBSMÆGLER AALBORG

Telefon 2075 & 2200
Statstelefon 2

Telegram-Adresse:
»UTZON«

Skibsmægler

KR. KNUDSEN

Søassurance

KRISTIANSAND, S. Telegr.-Adr.: "NESDUNK"

A. P. MØLLER

KØBENHAVN

REDERI · BEFRAGTNING · KLARERING
DAMPSKIPSEKSPEDITION · KØB OG SALG AF SKIBE
SKIBSBYGNING

Stats-Telefon: 33 · Telefoner: 514 (Omst. til samtlige Afdelinger)
Telegram-Adresse: »MERSK«

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILD
Telegr.-Adr.: "Holmøld"
Amaliegade 38

CARL v. D. HUDE SKIBSMÆGLER AARHUS

Statstelefon No. 3

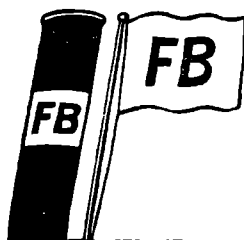
Telegr.-Adr. Hude

SKIBE

C. P. JENSEN

St. Annæ Plads 6 TELEFON 5430 KØBENHAVN K.
Telegr.-Adr.: "FREIHTS"

A/S DAMPSKIBSSELSKABET
ORION



DE FORENEDE BUGSERSELSKABER

Telef.: Toldbodbommen: Central 3944 TELEGRAM-ADRESSE: Nattelef. for Bugsering: Veste 575 v
Kontoret: Central 291 · 13101 · 10592 »TUGBOATS« Nattef. i Strandingstilfælde: Strand 1302

Bugsering · Bjergning · Vandforsyning

STØRST OG ÆLDST I KØBENHAVN

AMALIEGADE 36

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM · 44

FREDAG 31 · OKTOBER 1924

31 · AARG.

F R A U G E T I L U G E

Det Forenede Dampskibs Selskab har forfulgt Successen med Selskabsturene til Wembley Udstillingen med at lade »Frederik VIII«, Selskabets fortrinlige Amerikabaad, gaa paa en lignende Tur i Middelhavet med alle Kahytter fuldt besat af lykkelige og glade Passagerer, der for en billig Penge faar sig en fornøjelig Tur og samtidig udvider i det mindste deres geografiske Horizont. Igangsættelsen af disse Ture vidner i høj Grad om en smidig Ledelse af vort store Dampskibsselskab og om den specielle Egen- skab — *resourcefulness* — som Udlændinge beundrer Danskere mest for.

Man maa nemlig ikke glemme, at disse Ture, hvor muntre og festlige de end tager sig ud i Korrespondenternes spøgefulde Radiotelegrammer, har en meget dystre Baggrund for selve Dampskibsselskabet. De var jo næppe blevet realiseret, havde den amerikanske Emigrantslovgivning ikke brutalt tvunget Selskabet til at indskrænke Antallet af Rute-Dampere til New York. Den nedskaarne Emigrant-Kvotadel forringede saa føleligt Antallet paa Emigranter, at det ikke kunde betale sig at lade alle vore store Amerikabaade løbe i Rute- fart. Og dette blev altsaa den direkte Aarsag til de fornøjelige Wembley-Eks- cursioner og Turene til Middelhavet, som antagelig vil blive fortsat hele Vin- teren. Det er kun en daar- lig Trøst, at andre Landes Rutebaade paa Amerika har mærket den amerikanske Nedskæring af Emi- grant-Antallet endnu føleligere end vi har. Vi erfarer saaledes fra Moskva, at Cunard og White Star Linier- nes russiske Fællesafdeling i disse Dage er blevet ned- lagt efter at have lidt svære Tab som Følge af de amerikanske Emigrationsbestemmelser. De paagæl- dende Linier havde Kontorer over hele Rusland, der sidste Aar amalgameredes i Fælleskontorer i Sam- arbejde — ogsaa økonomisk — med de russiske stats- drevne Skibsfartsselskaber. Disse Fælleskontorer, hed- der det i Korrespondancen fra Moskva, led svære Tab paa det sidste ved Repatriationen af en Masse rus- siske Emigranter, hvis Ophold Kontorerne havde maattet betale i længere Tid.

ARBEJDSSTIDEN OMBORD

Den 10. September anmodede de svenske Fyr- bøderes Fagforening den svenske Regering om ad international Vej at arbejde for Fælleslovgivning om Arbejdstid ombord. Paagældende Fagforening gjorde opmærksom paa, at det internationale Arbejdsbureau i Genève, hvis Leder er den bekendte franske Fag- foreningsmand og Politiker, Albert Thomas, paatænkte at indkalde en international Konference om dette

Spørgsmaal i Løbet af 1926, men Fagforeningen hen- stillede til Regeringen om saa vidt muligt at frem- skynde en saadan Kon- ference.

Hvorvidt den svenske Regering har reageret paa denne Henvendelse eller ej; faar staa hen. Men allerede den 16. September affhold- tes i San Sebastian et Fæl- lesmøde mellem Repræsen- tanter for Redere, Sømænd og Regeringer, hvor dette Spørgsmaal blev indgaa- ende drøftet. Som bekendt vedtog den internationale Søfarts Kongres, som mød- tes i Genua i 1920, at imøde- komme det af det inter- nationale Arbejdsbureau fremsatte Forslag om at baade Redernes og Sø- mændenes Sektioner skulde vælge Delegerede til et Fællesudvalg — Joint Mar- itime Commission — med den Opgave at være Ar- bejdsbureauets Raadgivere i Sager af maritim Karak- ter. Denne Beslutning, som blev stærkt kritiseret fra

forskellige Hold, har vist sig at være yderst heldig. Redernes Deltagelse i Fællesudvalgets Arbejde har haft en ædruelig Indflydelse paa dette. Senest paa Mødet i San Sebastian.

Paa dette Møde foreslog Sømændenes Repræsen- tanter, ifølge det sidste Nummer af *Industrial and Labour Information*, at sætte Spørgsmaalet om Ar- bejdstiden ombord til Debat paa næste Internationale Søfarts Conference. Redernes Repræsentanter pro- testererede imod Forslaget og understregede, at en eventuel Lovgivning medførende yderlig Forøgelse af Skibsmandskab vilde være skæbnsvanger baade for Sømænd, Redere og hele Samfundet, da en saadan Forøgelse vilde være ensbetydende med ringere Last- rum og dyrere Fragter. Da Sømændenes Repræsen-



KONSUL JACOB OLSEN

Den nyvalgte Direktør for The Baltic & White Sea Conference

tanter ikke kunne opnaa simpel Stemme flerhed i Fællesudvalget, faldt deres Forslag til Jorden.

Det er sikkert i alles Interesse, at Resultatet af Sømandenes Krav i første Omgang blev negativt. Som Søfarten ligger i Øjeblikket, kan den umuligt bære de ny Ekstrabyrder, som en tvungen Treskiftevagt vilde være ensbetydende med. Og selv om Fragtforholdene ad Aare bedres, er der ingen skellig Grund til at knæ sætte 8-Timers-Arbejdsdagen for Dækspersonalet ombord. Dets Arbejde er jo kun undtagelsesvis haardt Arbejde og kan ikke sammenlignes med Arbejdet i Maskinen, hvor Treskiftevagten forlængst er indført. Fyrbøderne ombord har ganske vist en Times Ekstra-Arbejde i Døgnet med Asken, men udfører de andet Arbejde end Fjernelsen af Asken udover de 8 Timer ved Fyret, faar de deres Overarbejde godt betalt.

Under Krigen, hvor Fortjenesten var stor og Kravene daglig steg, blev Kravet om Treskiftevagts ogsaa for Dækspersonalet fremsat og akcepteret af Rederne herhjemme. Men det traadte aldrig i Kraft. De praktiske Vanskeligheder ved dets Gennemførelse var saa iøjnefaldende — det viste sig saaledes ganske umuligt at skaffe Plads til det forøgede Mandskab — at man enedes om, at lade denne »Reform« ligge.

SKIBSFARTEN OG ERHVERVSMINISTERIET

I Anledning af Regeringens Forslag om Henlæggelse af visse Administrationsgrene fra Marineministeriet til Erhvervsministeriet, har Dansk Dampskibsrederiforening afholdt ekstraordinært Møde og drøftet dette meget vigtige Spørgsmaal.

HENLÆGGELSEN AF FYR- OG VAGERVÆSNET ETC. UNDER ERHVERVSMINISTERIET

Vor Meddelelse om Henlæggelsen af Fyr- og Vagervæsenet etc. under Erhvervsministeriet, hvilken Plan er rykket et Skridt videre frem, idet Regeringen nu har forelagt Rigsdagen Forslag derom beskæftiger stadig Offentligheden stærkt, og *Berl. Tid.* skriver i en ledende Artikel om Sagen bl. a. følgende:

Det synes, som om man i denne Sag først og fremmest lægger Vægt paa, hvorledes Ordningen er i andre Lande, og man anfører saaledes, at de nævnte Institutioner f. Eks. i England, Frankrig og Sverige ligger under Handelsministeriet.

Det beviser imidlertid intet. Ved Kanalens Bredder ligger to af Verdens ældste Sønationer og af disse har England sit Fyr-, Vager- og Lodsvæsen administreret af et privat Selskab, »Trinity House«, der gaar ind under Admiralitetet, saa snart »Defence of the Realm«-Akten træder i Kraft — Englands Genbo, Holland, lader sit Fyr-, Vager- og Lodsvæsen regulært bestyre af Marineministeriet. Af de skandinaviske Lande har Norge Fyr-, Vager- og Lodsvæsen under Marineministeriet — Sverige det modsatte. I Flertallet af Staterne ligger desuden Søkortfremstillingen under Marineministeriet.

Saaledes er Meningerne delte i Verden og det, man kan uddrage deraf, er kun, at Nationerne synes at ordne en saadan Sag efter deres eget Tykke og efter de lokale Forhold.

De lokale Forhold i Danmark er desuden af ganske særegen Art. Danmark er Indgangsstaten til Østersøen og derfor et Land, hvorigennem et mægtigt Maal af Skibsfart passerer. Det er praktisk talt umuligt at komme igennem disse Farvande uden at blive observeret fra et eller flere Fyr og Fyrskibe, og da der altid er Vagt paa disse, vil et Skib kunne følges paa hele sin Vej over dansk Søterritorium. Dette er af allerstørste Betydning og giver hele denne Sag et særligt Statspræg. Det er derfor at Institutionerne uden saglig Protest har ligget under Marineministeriet under hele Verdenskrigen og antagelig ogsaa derfor, at den daværende Forsvarsminister, Dr. P. Munch, var stemt for en Forbliven af Institutionerne under Marineministeriet.

Vi staar nu overfor et Afrustningsforslag, hvori Polititilsynet paa Søen er det centrale. Ifølge Forslaget skal der oprettes en Statsmarine, bestaaende af Inspektionsskibe, Bevogtningsskibe, hurtiggaaende Motorfartøjer og Flyvemaskiner. Disse bliver Statsmagtens Redskaber til Udøvelse af Politimyndigheden og er derfor — logisk rigtigt — henlagt under Statsministeriet. Nu vil man skille Fyr-, Vager- og

Paa Mødet blev følgende Resolution enstemmigt vedtaget:

Alle Forhold taget i Betragtning maa Dansk Dampskibsrederiforening indtrængende fraraade at overføre Administrationen for Fyr- og Vagervæsen, samt Vejrmeldinger fra Marineministeriet til Erhvervsministeriet. Dansk Dampskibsrederiforening maa hævde, at disse Administrationsgrene, der kræver speciel Viden og Indsigt, hidtil har været dygtigt og tilfredsstillende varetaget, og uden at komme ind paa mange andre saglige Grunde, anser vi allerede derfor en Omlægning for utilraadelig. Vi maa derimod af mange Aarsager udtale det Ønske, at Administrationen for Havnevæsenet overføres til Erhvervsministeriet.

Den Holdning, som de danske Redere har valgt at indtage, er ganske den samme, som praktisk talt hele den borgerlige Presse har taget til dette Spørgsmaal fra den Dag, at *Dansk Søfarts Tidende* bragte den overraskende Meddelelse om Regeringens Beslutning. Denne lader iøvrigt ikke til at være bombefast. I alt Fald har Statsminister Stauning meddelt Finansudvalget, at han er villig til at afæske Administrationskommissionen en Erklæring angaaende Spørgsmaalet om at henlægge Fyr-, Vager- og Lodsvæsenet under Erhvervsministeriet, og at han vil stille Sagen i Bero indtil denne Erklæring foreligger.



Lodsvæsen fra den projekterede Statsmarine, som netop vil behøve dem for at kunne tage Initiativet til sin udøvende Virksomhed. Slukning af Fyr, Inddrægtning af Vagere, Lodsning af Krigsskibe, Meddelelser om Overgreb og Passage af vore Farvande i Ufærdstider er netop udprægede Statsopgaver og ikke saadanne kommercielle Anliggender som naturligt henhører under et Handelsministerium. Dette træder naturligt i Forbindelse med Skibsfarten ved at denne er et Erhverv — saaledes gennem Skibsmaaling, Skibsregistrering, Mønstring o. l. a., hvilke Opgaver ikke som de førnævnte bærer Statspræget.

Det skulde derfor synes mere end naturligt at lade disse Institutioner forblive hvor de er. Endnu repræsenterer Marineministeriet Politimyndigheden paa Søen, og nedlægges dette Ministerium, vil dets Funktioner blive henlagte til Statsministeriet, hvorhen Fyr-, Vager og Lodsvæsen bør følge det.

Af Skibsreder A. P. Møller har Offentligheden erfaret, at Skibsfarten intet Ønske nærer om en Forandring — tværtimod. Vel sandt, Kommissionen af 1903 udtalte sig for en Omlægning, men dette var ved Oprettelsen af det nye Organ, Handelsministeriet, og det er forklart, at man i en akademisk Udredning af det nye Ministeriums Opgaver forsaa sig paa det kommercielle Moment og oversaa det statslige. I de 21 Aar, der er gaaet siden, er der jo ej heller sket nogen Forandring. Nylig har Forenklingsskommissionen behandlet Marineministeriets Forretninger, og det ligger da nær først at spørge, hvorfor man ikke afventer denne Kommissions Betænkning eller blot spørger, hvad Resultat den kom til med Marineministeriets Funktioner?

Marineministeriet er yderligere for hele sit overordnede Personels Vedkommende sammensat af søkyndige Folk og er derfor vort eneste virkelig søkyndige Ministerium — Handelsministeriets Søkyndighed er naturtødvendig paa Grund af dets forskelligartede Opgaver stærkt begrænset. Følgelig maa der skaffes Handelsministeriet virkelig søkyndigt Personale — men hvad vil det koste? Vil i det hele taget den projekterede Omlægning repræsentere en Forenkling og en Besparelse? Svaret bliver desværre absolut: Nej!

Tager man alt dette i Betragtning, da spørger man uvilkaarligt — hvorfor skal Omlægningen ske netop nu? Vi staar overfor den mest gennemgribende Forandring i vort Statsliv, som tænkes kan, ved Afrustningen, hvis direkte Konsekvens er Marineministeriets Nedlæggelse. Hvorfor da ikke vente til dette nye har lært sin Skæbne at kende, og hvorfor foregribe den eneste logiske Løsning, nemlig den, at samle Statsopgaver under Statsministeriet, naar der intet Marineministerium eksisterer mere?

EN VELLYKKET PRØVETUR MED ODENSE STAALSKIBSVÆRFETS SIDSTE NYBYGNING

MOTORSKIBET "TOURCOING" TIL WILH. WILHELMSSEN, NORGE

Odense Staalskibsværft afholdt den 22. ds. Prøvetur med sin Nybygning Nr. 17 M/S *Tourcoing*.

Denne Baad er den første af de tre Søsterbaade, som er bestilt paa Værftet af Rederiet *Wilh. Wilhelmsen*, Christiania, og den største Baad, der er bygget paa Værftet. Dens Hoveddimensioner er følgende:

Længde overalt	458'-5.½"
Længde mellem Perpendiklerne.....	435'-0"
Dybde til Shelterdeck	39'-0"
Dybde til Hoveddæk.....	30'-6"
Dybde til Mellemdæk	21'-6"
Grosstonnage	5843 Tons
Net. register	3590 Tons
Capacitet af Lastrummene	586.950 cub.' grain & 528.685 cub.' bales.
Capacitet af Tanke til Brændselolie..	1410 Tons
Bæreevne ved Norsk Veritas Sommer-	
fribord, ca. 26'-5" Dybgang.....	9500 Tons
Fart lastet med 5100 I.H.K.....	13 Knob

Skibet er bygget til *British Lloyds Class 100 A. 1* (open Shelterdeck) med Fribord, samt med saadanne Forstærkninger, at den kan nedlastes til 28'-0", dersom Tonnagelugen lukkes.

M/S »Tourcoing« har tre fulde Staldæk undtagen i agterste Lastrum, hvor der er Højtank mellem og paa Siderne af Tunnellerne for Olie.

Dækkene bæres af et System af Dragere og Støtter med stor Afstand, som giver god Stuveplads i Lastrummene.

Maskinrummet er placeret midtskibs, saaledes at der er 3 Lastrum foran og 2 Lastrum agter for dette. Dobbeltbunden er indrettet baade til Vandballast og til Brændselolie, og Skibet kan føre tilstrækkelig Olie til en Aktionsradius af ca. 25,000 miles. Forpeaken er ligeledes indrettet til Vandballast og Agterpeaken til Ferskvand.

De 5 Luger paa Shelterdeck er 18'-0" brede med en Middellængde af ca. 35'-0". Der er 4 Stk. 5 Tons Bomme til hver Luge samt 2 Stk. 1½ Tons Bomme til Luge Nr. 2 og 3, saaledes at disse 2 Luger kan betjenes af 6 Bomme paa een Gang. En 25 Tons Bomme kan oprigges til Luge Nr. 2 og 4. Endvidere findes en mindre Luge paa Hyttedækket, som betjenes ved 2 Stk. 1½ Tons Bomme. Skibet er rigget med to Master med Udriggere for Bommene samt 8 Samsonposter.

Der er 10 Stk. 5 Tons Spil, 4 Stk. 1½ Tons Spil, 1 Stk. 5 Tons Forhalingspæl paa Hytten samt et Ankerpæl passende til 20½" Kæde — alt elektrisk og leveret af *Thomas B. Thrige*, Odense. Styremaskinen, der ligeledes er elektrisk, er leveret af *Atlas-Werke, A.-G.*, Bremen, og anbragt i Hækken.

Moderne og komfortable Kahytter.

I forreste Dækshus er 4 Passagerkamre med Dobbeltkøjer samt en stor Salon, alt udført i mørkt Mahogni. Endvidere et Sygerum, Hovmesterkammer, Pantry, samt Bad og W.C. I Kaptajnshuset over samme har Kaptajnen om B.B. sit Opholdskammer, Soverum samt Bad og W.C. Endvidere findes her et Passagerkammer og i Styrbordsside et bekvemt indrettet og smukt udstyret Opholdsrum med Soverum og tilhørende Bad til Rederens Brug. Over Kaptajnshuset findes Kommandobroen med et Bestikhus af Teak, hvori findes Styrum, Bestiklukaf samt Rum for traadløs Telegraf og Kammer for Telegrafist. Skibet er forsynet med en traadløs Station paa 1½ Kilowatt.

Bekvemmelighederne for Dæksofficerer og Maskinofficerer findes i Dækshuse omkring Motorcasingen, hvor der tillige er indrettet et Lukaf for 4 Aspiranter; alle Lukaf'erne er rummelige og smukt udstyrede. Her findes ligeledes en Messe paa Forkant og en stor Kabys med oliefyret Komfur paa Agterkant, samt Bad og W.C.'er. Besætningen er anbragt agter i Hytten i 2-

Mands Kamre, og til Mandskabets Brug er her indrettet 2 Messer samt Brusebade og W.C.'er.

Skibet er forsynet med Kulsyre-Brandslukningsarrangement til Last- og Maskinrummene, installeret af *Lux Brandsluknings Aktieselskab*, Christiania.

Under forreste Dækshus findes paa Shelterdækket et stort Provantrum med tilhørende Fryserum i 3 Afdelinger, der kan holdes under forskellige Temperaturer for Øl, Grøntsager og Kød. Frysemaskineriet er leveret af *A/S Thomas Ths. Sabroe & Co.*, Aarhus.

Der forefindes elektrisk Lys overalt i Skibets Rum, samt til Dæks- og Lanternebelysning. Denne Installation er udført af *A/S Dansk Elektricitetskompagni*, Odense.

De største Dieselmotorer bygget til Skibe i Norden.

Dieselmotorerne er leveret af *Burmeister & Wain* og installeret af Værftet. De bestaar af 2 Stk. 8-cylindrede *Burmeister & Wain Standard Dieselmotorer*, udført paa B. & W.s Fabriker i København, tilsammen i Stand til under normal Gang i Søen vedvarende at udvikle 5,500 IHK. ved 135 Omdr. pr. M., men i dette særlige Tilfælde kun kontraherede for 5,100 IHK. ved 130 Omdr. pr. Minut.

Hovedmotorerne er af *Burmeister & Wain's* nyeste Type med firkantede Dæksler, hvorpaa Cylinderkapperne er paaboltede, og Cylinderpartiet, der er boltet sammen i fire og fire Cylinder, fastholdes til Bundrammen ved Hjælp af lange Stagbolte, som optager alle de større Paavirkninger fra Forbrændingen og som tillader, at Stativerne imellem Cylinderpartiet og Bundrammen kan udføres af en let Konstruktion.

Ventilerne er anbragt paa den mest hensigtsmæssige Maade. Brændselventilen er noget forsat fra Cylindermidten, med Indsugnings- og Udstrømningsventilen paa hver Side, medens Starteventilen er anbragt bagest.

Som særlig nyt kan fremhæves, at Indsugningen ikke som paa de ældre Typer er separat for hver Cylinder, men at der paa langs med Maskinen er anbragt et særligt Indsugningsrør, hvorfra der gaar Stik til hver Cylinder. Dette medfører, at Maskinerne gaar mere lydløst. Stemplerne er oliekølede efter B. & W.s forbedrede System.

Til Drift af det elektrisk drevne Hjælpemaskineri og Dæksmaskineri forefindes 3 Stk. 3-cyl. 100 K.W. Dieselgeneratorer. Disse er forsynede med særlig store Kompressorer efter B. & W.s patenterede System, som samtidig med, at de leverer Luft til Motorerne vil kunne afgive Luft til Manøvrerholderne og i Tilfælde af Havari af en af Hovedmaskinernes Kompressorer, levere Luft til Hovedmotorerne.

Alt Hjælpemaskineri elektrisk drevet.

Hjælpemaskineriet er elektrisk drevet og bestaar af 2 Stk. kombinerede Kølevands- og Smøreoliepumper, hvoraf een er tilstrækkelig til at levere det nødvendige Kølevand og Smøreolie til Hovedmotorerne, saaledes at een er i Reserve. Desuden findes der en Brændseloliepumpe, Ballastpumpe, Last- og Sanitærpumpe samt 1 Stk. haanddrevne Nødkompressor.

Til Opvarmning findes en 100 Kvadratfod Donkeykedel, indrettet til Oliefyring.

Paa Prøveturen opnaaedes en Fart af 14 miles.

I Prøveturen deltog Chefen for Rederiets Inspektion, Hr. Ingeniør *Wang* samt Rederiets Inspektør, Hr. Kaptajn *Kjørboe* og forskellige indbudte.

Efter tilendebragt Prøvetur overtog Rederiet Skibet, der derefter fortsatte til Norge for at indtage Last og indgaa i Rederiets Rute: Skandinavien-Australien.

FRI LASTNING OG LOSNING

Spørgsmaalet som Fordelingen af Lastnings- og Losningsomkostningerne mellem Skibet, Afsenderen og Modtageren er af den største Betydning for Opfyldelsen af Certepartierne, særlig naar Hensyn tages til de Vanskeligheder, Rederne i vore Dage har at kæmpe med hvad angaar en økonomisk Drift af Dampene, udtaler Direktøren for Societá Sbarchi, Imbarchi & Trasporti i Milano Kaptajn *Mario Taddei* til S.S.G.

Omkostningerne ved at levere Lasten langs Skibssiden i Lossehavnen, der ofte er saa fjernt beliggende, at enhver Kontrol fra Rederens Side er udelukket, synes i al Almindelighed at være meget ulogiske, idet Fragtmarkedet nu til Dags er et verdensomfattende Marked, og en Damp, uanset dens Nationalitet, kan faa Fragt til de mest uventede Bestemmelsessteder.

Man faar os til at anse en saadan Praksis for en traditionel Sædvane fra tidligere Tider og betragte som ubetimelige, Certepartier — hvor ofte man end støder paa dem — der udtaler, at Modtageren skal besørge Losningen af Ladningen, idet Dampere skal betale et bestemt Beløb og kun levere »steam, winches, gins and falls«.

En Bestemmelse af den Art skulde man antage i sig selv fritog Rederen for Besværet med at forvise sig om Losningstakster og Sædvane, men i mange Tilfælde hindrer den dog ikke, at der opstaar alvorlige Konflikter mellem Skibet og Modtageren, da der næsten altid er en eller anden ved Haanden, som er villig til at benytte sig af manglende Erfaring hos Kaptajnen til at bebyrde Dampere med Ekstraudgifter udover den Takst, der er fastsat i Certepartiet.

Bruttofragternes Fælder.

Der er ogsaa andre Ulemper at frygte. Naar en Reder afslutter et Certeparti for en Ladning, der skal leveres ved Skibssiden, forpligter han sig i Virkeligheden til at betale Courtage og Adresse-Provision paa hele Fragten (d. v. s. en Fragt, der ikke er nedsat med Stuverløn). Dette er ensbetydende med, at paa et Marked, hvor Fragterne allerede er lave, forøges Skibets virkelige Udgifter med de nævnte Beløb for Provisioner og en Sum for ekstra Stuverudgifter.

Der er ingen Tvivl om, at nogle Eksportører vilde foretrække at simplificere Fremgangsmaaden ved Forsendelsen af deres Varer, men det er ikke det almindelige. Bruttofragter tilbydes ofte til Beløb, der tilsyneladende er fordelagtige, men naar først alle Afgifter og Takster er trukket fra, viser de sig undertiden at være ganske latterlige.

Lad os som Eksempel tage en Malmst fra en sydspansk Havn til det nordlige Europa. Fra 5-6 sh. Bruttofragt maa man trække: 1 sh. for Lastning, 3 Pesetas i Afgift, alm. Takst (gennemsnitlig 1 sh.) for

Losning, 2½ pCt. i Adresse-Provision og 4-5 pCt. i Courtage. Disse Afgifter er paa ingen Maade berettigede som Følge af særlige Vanskeligheder, som Afskiberne eller Modtagerne har, da Stuvning af Malmst overalt sker ved samme Redskaber og Maskiner, der drives og kontrolleres af Købmændene.

Mange Redere vilde anse det for mere korrekt og fair at faa Certepartierne udfærdigede med »free in and out« Klausulen, naar det var muligt. En saadan Fremgangsmaade burde let kunne gennemføres, hvor det drejer sig om »bulk«-Ladninger af en hvilken som helst Art.

Man ser ofte, at Befragtere, naar Ladningen skal leveres langs Skibssiden, gaar med til at paatage sig Ladning og Losning, mod at Rederen betaler en bestemt Takst og leverer Lossegrejer. Dette viser, at ikke tekniske Vanskeligheder, men simpelthen Mangel paa god Vilje hos Købmændene, forhindrer, at visse Fragttransaktioner afsluttes paa en mere klar og fair Maade.

Fosfatfarten afgiver et godt Eksempel.

Fosfatfarten paa Middelhavet afgiver et Eksempel paa »free in and out« Klausulens Benyttelse. Fosfatfragter til italienske Havne sluttet almindeligvis, uden at der paalægges Rederen nogen Afgift for Stuvning. Kun Last- og Lossegrejer afgives, hvis det forlanges. Men det er velkendt, at i Lastehavnene indlades Fosfaten i Reglen ved Hjælp af Grejer i Land, og Benyttelse af Skibets Grejer forlanges ofte kun i Lossehavnene. Rederne er derfor fuldkommen klare over, at ingen vil forsøge at paalægge deres Dampere Ekstraudgifter, og Uoverensstemmelser undgaas saaledes praktisk talt.

Denne Fremgangsmaade, der er blevet fulgt de sidste 4-5 Aar, har været medvirkende til at fæste Modtagernes Opmærksomhed paa Losningsomkostningerne i italienske Havne, hvor der virkelig har fundet forskellige Nedsættelser Sted med Hensyn til Takster og Arbejdspenge, der ikke kunde være gennemført uden Befragternes direkte Kontrol med Arbejdet og Hjælpen ved Havnene.

Det er afgjort vanskeligt at overvinde saadanne gamle og udbredte Traditioner, som dem, paa hvilke de saakaldte »customs of the port« og »alongside«-Levering er baseret, men hvis det skal gøres, maa Reder-Organisationerne vedblive med at søge indført »f.i.o.« Klausulen, naar Certepartierne revideres af »Documentary Councils«. De moderne Transport- og Handelsforhold kræver Dag for Dag en stadig simple Udformning af Skibsartsdokumenterne. Og der er ingen Vanskeligheder at overvinde — hverken tekniske eller økonomiske — for at gennemføre fri Lastning og Losning i Forbindelse med Fragtraterne for Trampdampere i »bulk«-Fart.

VANSKELIGHEDERNE FOR FRANSKE "TRAMP"-REDERIER

INTIMT SAMARBEJDE MELLE REDERE OG BEFRAGTERE NØDVENDIG

Direktøren for Frankrigs Rederiforening, *Henri Cangardel*, har i *Journal de la Marine Marchande* skrevet en Artikel angaaende ovennævnte Spørgsmaal, hvori han bl. a. udtaler:

Det kan maaske være gavnligt kort at omtale de Hovedvanskeligheder, med hvilke »Tramp«-Redere har at kæmpe. Der er to karakteristiske Ting ved »Tramp«-Virksomheden, som man maa holde sig for Øje, nemlig at denne drives paa et internationalt Marked og under en paa en vis Maade ubegrænset Konkurrence, samt at den er underkastet en stadig Usikkerhed, der gør Dispositioner for et længere Tidsrum overordentlig vanskelige.

Fragtmarkedet for »Tramp«-Baade er en veritabel Børs, paa hvilken Fragterne skifter, uden at Navnet

paa Skibet kendes, idet den samme Fragt i Løbet af nogle Minutter kan overføres fra det ene Skib til det andet, uden at Rederne, der har givet Mæglerne Fuldmagt, underrettes om disse Forandringer.

Under disse Forhold og som Følge af den ubegrænsede Konkurrence sættes Fragten af det Skib, der kan akceptere den laveste Fragt. Naar man diskuterer Fragtspørgsmaalet og Driftsudgifterne ved et Skib, spiller visse Ting ind, som det er nødvendigt at fremhæve, naar man skal bedømme Situationen korrekt. For to Skibe af samme Udseende kan Driften være helt forskellig. Kulforbruget, Kubikindholdet og Dybtgaendet er Faktorer, der spiller en stor Rolle ved Driften af et Skib.

Jeg skal nævne et Eksempel: Hvis et Skib hører til

den Klasse Baade, som man i England kalder »self trimmers« (Skibe, forsynede med store Luger, der gør det muligt at stuve Lasten paa en vis Maade uden Arbejde), er Lastningsudgiften overordentlig lav. Tager man f. Eks. to Skibe i England paa ca. 3,000 Tons d.w. hver, af hvilke den ene er »self trimmer« den anden ikke, vil de Lasteaftgifter, de betaler differere 50 Pd. Sterl. pr. Rejse, hvilket for 26 Rejser i Aarets Løb giver 1,300 Pd. Sterl. mere for det ene Skib end for det andet. Dette Eksempel viser, hvor illusorisk den tilsyneladende Lighed mellem Skibe kan være.

En anden bestemmende Faktor for Fragten er selve Skibets Pris. I Øjeblikket, da et Skib paa 3,000 Tons kan koste Rederen i Driftsudgifter 1,300 Frcs. om Dagen, kan Forrentnings- og Amortisationsudgifterne, hvis Skibet ikke er amortiseret, andrage 14-1,500 Frcs. om Dagen, altsaa være højere end selve Driftsudgifterne.

Naar vore Skibe er kastet ind paa det internationale Marked, hvor vi lader dem konkurrere med de udenlandske Skibe, der er amortiserede gennem det enorme Udbytte, de, til Skade for os, indsejlede under Krigen, er vi ofte daarligere stillet end de andre, og det af Grunde, der er af en helt anden Natur end dem, man ellers stilles overfor.

Risikoen ved "Tramp"-Fart.

Den anden Vanskelighed, »Tramp«-Farten har at kæmpe med, er Usikkerheden. Denne Usikkerhed er en meget alvorlig Ulempe, idet den tvinger Rederne til Forbindelse med Befragtere, de ikke kender, og med hvem de ofte kan have meget store Vanskeligheder. Den kan ligeledes medføre, at man maa sende Skibe til Havne, hvor Rederen ingen Agent har.

Alle »Tramp«-Redere har gjort Erfaringer med Havne, i hvilke Afgifterne viser sig at være langt højere end ventet. En anden Usikkerhed skriver sig fra, at Skibene, der gaar i »Tramp«-Fart, afgaar til et Bestemmelsessted, i Forventning om, at de dér kan

faa en Returfragt; dette slaar imidlertid ofte fejl, idet Forholdene viser sig at være helt anderledes end ventet.

Det mest slaaende Eksempel afgiver de Baade, der gaar med Kul til La Plata i Haab om at kunne faa en Returlast af Korn. De træffer meget ofte ved deres Ankomst overfyldte Havne og langt mindre Korn til Afskibning end forventet. Følgen bliver, at de akcepterer altfor lave Fragter.

Resultatet af alt dette er, at »Tramp«-Farten er overordentlig farlig og yderst risikabel, men meget interessant at følge i sine Detailler.

Det er sandt, at nogle Redere allerede for lang Tid siden har stabiliseret deres Fart paa visse Havne, hvor de forsyner derværende Fabriker, med hvilke de staar i Forbindelse, med Kul. En Del af den med »Tramp«-Farten forbundne Risiko elimineres herved, og et Rederi, der har en Del af sine Skibe sikrede paa denne Maade, skaber sig her igennem en Støtte, der er meget værd.

Der bør imidlertid indledes et endnu snævrere Samarbejde mellem Rederne og Afskiberne af tunge Varer. Man forstaar Grundene til, at visse Selskaber indenfor Metalindustrien og andre, der har lidt betydelige Tab paa Tidsbefragtninger, afsluttede ved Krigens Slutning, for Tiden ikke er interesserede i Søtransport, men det vil være en kortsynet Politik at fastholde dette Synspunkt. Den nuværende Krise vil blive overstaaet, og naar Fragterne atter er gaet op, vil de Industridrivende, der skal afsætte deres Mineraler og deres Metalvarer, være klare over, at det er nødvendigt for dem at have særlige Forbindelser med Skibsfarten for at kunne udøve en regulerende Indflydelse paa Fragtmarkedet og sikre sig deres egne Transporter til rimelige Fragter.

Staten bør støtte et saadant Samarbejde med alle Midler, ikke mindst for at give et Eksempel. Desværre er der langt igen, før de Eksempler, Myndighederne giver, er værdige til at danne Forbillede.

“DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBÆRETNING

Taget som Helhed maa Stillingen paa Fragtmarkedet siges at være saa godt som uforandret, sammenlignet med sidste Beretning. For Nord- og Sydamerika's Vedkommende er den imødesete fornyede Aktivitet endnu ganske udebleven. I Betragtning af de store Kvanta af den gamle Høst, som endnu henligger usolgt, samt den Kendsgerning, at Europa endnu har Brug for store Mængder Korn, da den europæiske Høst gennemgaaende er under Middel, er det forhaabentlig kun et Tidsspørgsmaal, naar der atter kommer Liv i disse Markeder. Europa har ikke alene Anvendelse for endnu mere Korn, men hvad vigtigere er, kan ogsaa betale. Hermed tænkes særlig paa de forarmede Centralmagter og i Særdeleshed Tyskland, der efter London-Konferencen som bekendt ikke alene fik et betydeligt Laan, der blev ovenbæret faa Minutter efter, at det var udbudt, men, hvad der var lige saa vigtigt, fik lagt Grunden til Arbejdet paa en Genrejsning af det økonomiske Liv. Priserne, der som bekendt havde naaet saadanne Højder, at Køberne helt eller delvis trak sig tilbage, maa imidlertid ned, forinden en fornyet Aktivitet kan forventes. Her vil imidlertid Kvaliteten og Størrelsen af den nye Høst faa afgørende Betydning. Meget tyder paa, at Høsten vil blive endog særdeles god, men da det her mere end andet Steds gælder ikke at sælge Skindet, før Bjørnen er skudt, skal vi afholde os fra nogensomhelst Profeti.

Montreal er fast og nu med lidt større Aktivitet. Indien er stadig udpræget fast, og Befragterne for prompte Ordre har til Tider haft Vanskelighed ved at faa Tonnage. Australien derimod har i Begyndelsen af sidste Uge vist enkelte Tegn paa Svaghed for Januar-Baade, men var dog gennemgaaende fast. Om-

vendt er der siden sluttet Februar/Marts-Damper til 45/6d., medens Januar/December Baade stadig opnaar 46/3d.

TRÆLASTMARKEDET

Østersøen. — Det er kun naturligt, at dette Marked fra nu af og indtil det slutter bevarer sin Fasthed, selv om det vil tynde ud i Ordre, efterhaanden som Afskibningspladserne i de nordligere Distrikter lukker. Dels vil der stadig være Ordre fra de i Øjeblikket nordligst tilgængelige Havne, der maa betale en større eller mindre Isrisiko med gode Rater, og dels er der en Mængde Baade, særlig af de større, trukket bort fra Østersøen for denne Sæson, og flere følger efter. Ydermere er det ret betydelige Kvanta Trælaster, der tilbydes for Afskibning prompt og senere. Sverige derimod synes for en Del at svigte i Aar, til Trods for de rapporterede store Salg, der vistnok har været betydelig overdrevet.

Hvidehavet. — Dette Marked synger nu paa sit sidste Vers. Der er dog endnu en Del ubefragtede Ordre, for hvilke Redernes billigste Tilbud udbedes, medens Befragterne tilbyder at betale Extra-Assurancen. De fleste af de tilbageværende Ordre vil dog sikkert ikke blive aftaget i Aar.

Canada. — Efterspørgselen er stadig jævnt god, og Raten ligger omkring 77/6d.-80/- til W.B.E.I. Ekspeditionerne i Lossehavnene er desværre for adskilliges Vedkommende ikke saa gode som ønskeligt. I flere engelske Østkysthavne maa der regnes med indtil en Uges Tørn. Særlig i West-Hartlepool er Forholdene for Tiden vanskelige. Derimod er der endnu ikke hørt om nævneværdige Ophold i London, hvor Forholdene sidste Aar var særlig fortvivlede. Det vil dog sikkert

være tilraadeligt at udvise nogen Forsigtighed ved Befragtning til denne Plads, idet mange Baade i den senere Tid er sluttet dertil, og der endnu stadig er en Del Ladninger i Markedet. Her vilde den til de fleste franske Pladser opnaaelige »24 Timers Klausul« være paa sin rette Plads, saa længe adskillige engelske Havneautoriteter kan byde Skibene saadanne meningsløse Forhold, som Tilfældet til Tider er. Indenfor hvilken anden Gren af Forretningslivet end netop Skibsfarten findes egentlig noget Sidestykke til den Behandling, som Kunderne (i dette Tilfælde Rederne) paa sine Steder faar? Herved tænkes ikke alene paa de lange Ophold, Skibene ikke sjældent er udsat for, men bl. a. ogsaa paa adskillige engelske Befragteres Krav om Levering af Ladningen stablet paa Kaj eller i Jernbanevogn. Denne Ekstraudgift dækkes ganske vist af en noget højere Fragt, men rent bortset fra, at det nævnte Arbejde er Rederne ganske uvedkommende, kan der meget let i Tilgift følge Vanskeligheder for Rederen, ligesom Konsekvensen sikkert efterhaanden bliver andre urimelige Krav fra Befragternes Side.

Af Afslutninger fra Østersøen i den forløbne Uge anføres: 600 Stds. DBB Kaskö/London 52/6d.; 750 Stds. Wasa/Cardiff 55/-; 630 Stds. DBB Trångsund/Cardiff 55/-; 600 Stds. Nystad/London 50/-; 1,000 Favne Props Reval/Calais 37/6d.; 600 Stds. DBB Gefle/London 47/6d.; 600 Stds. Gl. Karleby og Wasa Distr./London 50/-; 900 Stds. DBB Trångsund/London 50/-.

KUL, KOKS ETC.

Dette Marked har vist en absolut svagere Tendens i den forløbne Uge. Ordrene til Danmark har været faa, og Raterne absolut for lave. Der er sluttet: 1,700 Tons Seaham el. Hartlepool/Haderslev til 6/1½d. og 850 Tons Forth/Skive til 8/6d. Af nye Ordre kan specielt nævnes ca. 4,000 Tons Kul Forth/Korsør, hvor Befragterne noterer 4/9 à 5/- med 500 Tons Losning. Koks fra London til København el. god dansk Havn betales med 9¼-10 Kr. for Baade mellem 2,000 og 10-1,100 Koks Tons.

Middelhavet.—Udgaende Kulmarked er stadig stille for Spaniens og det nærmere Kontinents Vedkommende, medens Italien og de østligere Pladser er fast med jævnt god Efterspørgsel. Der er betalt: Malaga 2,000 Tons 10/-, Venedig 4,700 Tons 13/3d., ditto Neapel 10/6d., Alexandria 5,500/6,000 Tons 11/6d. (Novbr.), Lissabon 3,500 Tons 8/- ppt. alt fra *Vestkysten. Glasgow/Vest Italien* tog enkelte større Baade til 9/6d. Efterspørgselen efter Tonnage i Frugtfarten er god, og der betales 27/6d. à 30/- og mere pr. 100 Kubikfod i Henhold til Størrelsen. Der søges flere Baade for Salt fra Trapani til Norge, og for 2,800 Tons Baad er betalt til een Havn nordligst Trondhjem 20.50 norske Kr., med 50 Øres Tillæg for yderligere een Havn. Disse Rater kan gentages.

Sortehavet og Donau.—Dette Marked er fast, og der er blandt andet sluttet 3,500 Tons Baad Donau/Bordeaux-Hamburg 16/9d. med Tillæg for Skandinavien. Endvidere: 5,000 Tons Baad Sortehavet B/H 13/6d., option U.K. 14/-, 7,000 Tons Hamburg direkte 16/- per 60 Kubikfod.

Nordamerika-Gulven-Canada.—Udgaende Kulrater udviser ingen nævneværdig Bedring. Hjemgaaende derimod har *Montreal* atter taget nogle Baade, omend ikke til højere Rater end sidst berettet, det vil sige ca. 21 cents til 2 Havne Middelhavet med ½ Cent Tillæg for yderligere 1 Havn og 4/1½d. til U.K.-Cont. *Nordstaterne* betalte 21 Cents til Piræus. Fra *Gulven* er der kun sluttet faa Baade og til lavere Rater, nemlig 4/9d. Middelhavet, 4/7½d. U.K.-Cont., og senere til kun 4/6d. U.K.-Cont.

Syd-Amerika.—Udgaende Kul fra Wales er for prompt Baad betalt med op til 14/- men senere til 13/9d. — 13/10 ogsaa prompt. Adskillige 5/6,000 Tons Baade opnaaede 13/6d.—13/9d. til Rio Janeiro prompt.

Begyndelsen Novbr. Der rapporteres store Salg til Argentina, og en Bedring skulde i saa Fald kunne ventes, omend Befragterne i Konkurrencen med de tyske Ruhr-Kul blandt andet regner med de billige Fragter. Den øjeblikkelige Passivitet i det hjemgaaende Marked berettiger dog ikke til nogen Reduktion af Kulraten — tværtimod. Det hjemgaaende Marked er som nævnt i Indledningen stille med faa Afslutninger. Prompte Baade er meget vanskelige at anbringe. For 5,500 Tons med 10/11 Annullering er betalt 24/9d., San Lorenzo/U.K.-Cont., men denne Rate kan i Øjeblikket næppe gentages for tidligere Lastning end Decbr./Januar.

ØSTEN

Som nævnt er *Indien* fast, og for senere Baade betales 27/3d.—27/6d., medens Novbr.-Dampere er sluttet til 26/6d.—27/3d. d.w. 6,500 Tons Karachi/U.K.-Cont. 23/9d. 2 Lossehavne, Scale, 2. Halvdel Novbr. Angaaende *Australien* henviser vi til de i Indledningen givne Meddelelser, og af afsluttede Befragtninger kan vi anføre: 7,000 Tons Syd-Australien/U.K./B/H., 20/1 Annullering, 46/3d., option Adriaterhavet 47/6d. 7,500 Tons U.K.-Cont. 45/6d., Febr./Marts, option Sydney 46/3d. *Sydafrika* betalte igen 27/6d. for Majs. *Pacific* er fast, men der gøres ikke mange Forretninger, og Tilgangen af nye Ordre er ringe. Korn betales med 38/6d. pr. næste Maaned og 38/9d.—39/- for Januar, og der er senere akcepteret mindre.

SEJLSKIBE

Tysk 3,400 Tons Sejler er sluttet fra full range Syd-Australien til 42/6d. ballastgaaende fra Irland, medens en 2,800 Tons norsk Sejler undervejs til Syd-Afrika forgæves har været fast fremme til 43/-.

TIME CHARTER

Disse Befragtere lader nu høre jævnlige fra sig — i Særdeleshed for store Baade, og Interessen for Dieselskibe er stor. For 9/12,000 Tons Damper, 12 Mdr. noteres 4/6d. og for lignende Dieselskibe \$ 1½/1.60. Flere 3/4,000 Tons Baade er sluttet i Vest-Indisk Fart til \$1.40/1.50—\$1.60/1.65 henholdsvis 6 og 12 Maaneder.

FINSK "SØFARTSRIGSDAG" I ÅBO I JANUAR

I Januar Maaned 1925 vil der, efter hvad der meddeles *Svenska Dagbladet*, blive afholdt en »Søfartsrigsdag« i Åbo. Formaålet hermed er at slaa et stort Slag for Finlands Rederierhverv, sætte Liv i Foretagssomheden, finde Muligheder for Fremskaffelse af Kapital til Søfarten og bringe den op i samme Niveau som i de andre skandinaviske Lande. De ledende Mænd indenfor finsk Skibsfart vil deltage i Konferencen.

Blandt de Spørgsmaal, der kommer til Behandling, er Finlands Muligheder for at gøre sig gældende paa det internationale Fragtmarked, den hjemlige Skibsbygningsindustri, Skibsfarten mellem Finland og andre Lande, Søforsikring, Import etc.

Initiativet til Konferencen er udgaaet fra Åbo, finsk Skibsfarts Vugge, og er blevet omfattet med den største Interesse.

DET FØRSTE ENGLSKE RADIOFYR

som i 6 Maaneder forsøgsvis har været i Funktion mellem Swansea og Cardiff, har vist sig til megen Nytte for Skibsfarten. Disse Fyr med traadløse Stationer kan benyttes af Skibe med Pejlingsantenner til Radiopejling fra Søen, og da det første Forsøg er faldet saa heldigt ud, agter man nu at opsætte flere Fyr med lignende Konstruktioner paa forskellige Steder af Storbritanniens Kyster.

SIDSTE RUSSISKE SKIBSFARTSPLAN

Efter de svære Millionprogrammer for Rejsningen af den russiske Handelsflaade, som i de foregaaende Maaneder har været nævnt i Pressen, har den russiske Rigsplankommission, skriver *Scandinavian Shipping Gazette's* norske Korrespondent, nylig vedtaget følgende Plan for Skibsbygningen:

1. Ombygning af to Skibe til Oljetankbaade i Nikolajev.
2. Ombygning af to Baade til Oljetankbaade med Motor i Leningrad.
3. Bygning af ca. 8 Trælastbaade, hver paa ca. 3,000 Tons Lasteevne.
4. Bygning af to Refrigeratorbaade for Fart mellem Leningrad og London.
5. Bygning af to Last- og Pasagerbaade for Farten Kaukasus-Krim.

Til Effektivering af dette Program er der bevilget 5 Millioner Rubler, som er fordelt saaledes: 2.5 Millioner til Gostorgflot (Stats-Handelsflaaden), 2 Millioner til Oljesyndikatet, 350,000 Rubler til det Kaspiske D/S og 150,000 Rubler til Dobroflot (den frivillige Flaade) for denne Organisations Fartøjer i det fjerne Østen.

Virkeliggørelsen af Programmet afhænger dog af om de nævnte Organisationer kan betale deres Del, idet Bevillingen er givet under Forudsætning af, at vedkommende Organisationer yder et tilsvarende Beløb. Forudsat at den finansielle Side af Sagen gaar i Orden, skal dette Byggeprogram være fuldført til Foråret 1926.

En betydelig Nedskæring.

I Forbindelse med ovenstaaende kan det være af Interesse at genkalde i Erindringen, hvad de russiske Myndigheder tidligere i Aar har opereret med af Planer for Udvikling af den nationale Handelsflaade. Af vore Kilder fremgaar, at Folkekommisæreren for Industrien (Chefen for det øverste Økonomiraad) havde fremlagt et 10-Aars-Program, der forudsatte Bygning af 405 Søfartøjer og 2,237 Flodfartøjer til en samlet Sum af 54 Millioner Pund Sterling, men ved Siden deraf eksisterer der ogsaa en 5-Aars-Plan, hvorefter der skulde bygges 167 Handelsskibe til et samlet Beløb af 129 Millioner Rubler.

BRANDFARLIGE OLIEKAGER FRA RUMÆNIEN

BRANDEN I MOTORSKIBET "ERLAND"

I den senere Tid har Opmærksomheden fæstet sig ved den store Fare for Brand, som en Last af Oliekager frembyder, og Sagen har været Genstand for særlig Undersøgelse i Hamburg, hvortil der i Løbet af kort Tid er indkommet flere Skibe med Ild i Ladningen, der bestod af Oliekager. Det er ifølge S.S.T. blevet konstateret, at det i alle de paagældende Tilfælde drejede sig om Oliekager, der var lasfede i Sortehavshavne. Oliekagerne var haandpressede af Bondebefolkningen og indeholdt saa megen Olie, at de var meget udsatte for Selvantændelse.

Blandt disse Skibe var ogsaa Motorskibet »Erland« af Göteborg, hvis Last bestod af haandpressede Oliekager fra Rumænien.

»Sveriges Rederforening« har nu offentliggjort et Uddrag af den Rapport, som »Erlands« Rederi har modtaget fra Skibets Kaptajn, og som formentlig vil være af Interesse. Vi tillader os at gengive følgende:

Da Skibet befandt sig ud for Elbe N. Fyrskib, opdagedes det, at vi havde Ild i Lasten. Ved Eftersøgningen af Ildens Arnested, aftog man Presseningerne paa Mellemdækket og

modtes her af en stærk Røg. Presseningerne lagdes derfor paa igen, Luftventilerne lukkedes, og Sejladsen til Hamburg forceredes. Da Ilden efter Skibets Ankomst til Hamburg omsider var blevet slukket, viste det sig, at Presseninger, Maatter og Malingen i Rummet var blevet ødelagt, men at iøvrigt kun en Støtte var blevet bøjet.

Selvantændelse i Oliekagerne.

Undersøgelsen angaaende Aarsagen til Ildens Opstaaen gav til Resultat, at den skyldtes Selvantændelse i de runde Oliekager. Efter hvad der oplyses, opstaaer der sædvanligvis Selvantændelse i Ladninger af denne Art Oliekager inden tre Uger efter Indladningen, og i dette Tilfælde havde der altsaa været Ild i Lasten i ret lang Tid. Grunden til, at den ikke rigtig var kommet til Udbrud, var, at Mellemdækslugerne var skalkede saaledes, at der ikke kunde komme Luft til de nedenunder liggende Rum, før efter Ankomsten til Antwerpen, hvor en Del anden Last lossedes.

Brandchefen i Hamburg meddelte Kaptajnen, at »Erland« var det 6. Skib, der i Løbet af de sidste 6 Uger var indkommet til Hamburg fra Braila og Galatz med Ild i Lasten. Det synes saaledes, at de fleste Skibe, der i de nævnte rumænske Havne laster runde, haandpressede Oliekager, kommer ud for Ildsfare.

VARER TIL BRUG OM BORD I SKIBENE

EN LEMPELSE I TOLDANORDNINGERNE

Overholdinspektoratet havde for nogen Tid siden idømt et Skib en Bøde som Følge af, at en af Skibets Besætning havde brudt Toldseglet paa en Pakke Tobak, der af ham var bestilt hos en herværende Tobakshandler og uden vedkommende Skibsførers Vidende bragt om Bord i en Pakke forsynet med Toldvæsenets Plombe. Dansk Dampskibsrederiforening tilskrev i den Anledning Departementet for Told- og Forbrugsafgifter og henstillede til dette at tage under Overvejelse at hidføre en Ændring i de om dette Forhold hidtil gældende Regler, saaledes at det enten bliver forbudt alle andre end Skibets Fører at rekvirere Varer til Indførsel om Bord, eller at det bliver vedkommende Person, som forbryder sig mod Reglementerne, og ikke Skibet, der kommer til at bøde, idet man gjorde gældende, at det maatte synes noget ubilligt at belaste Skibet med en Bøde for Forseelser, som det under de foreliggende Forhold som Regel vilde være ganske umuligt for Skibet at forebygge.

Departementet har i sit Svar stillet sig velvilligt

overfor Spørgsmaalet, idet det meddeler, at selvom Skibene ikke vil kunne fritages for Asvaret for de af Besætningerne begaaede Overtrædelser af Toldanordningerne, har det dog, for at Førerne kan være vidende om, hvilke Varer der i toldlukket Stand indlades i deres Skibe, og for hvilke de efter Toldanordningerne kan drages til Ansvar, fra og med den 1. November d. A. truffet den Ordning, at Toldopsynet ikke maa afgive Indladningsattest paa Forsendelsesangivelser paa uberigtigede Varer, Kreditoplagsvarer, Godtgørelsesvarer o. lign., der i toldlukket Stand indlades i Skibe til Brug om Bord, forinden Angivelsen ved Afsenderens Foranstaltning er forsynet med en Paategning fra Skibets Fører, Styrmand eller Restauratør om, at Varerne er modtagne om Bord i toldlukket Stand.

Denne Bestemmelse gælder dog ikke Proviantering med Spiritus, der som hidtil kun vil kunne finde Sted efter særlig Tilladelse fra Toldvæsenet og i Henhold til fremlagt Rekvisition fra Skibets Fører eller Styrmand.

S T O R T O G S M A A T

Carlsberg Bryggeriernes Overskud.

Som bekendt tilfalder Carlsberg Bryggeriernes Overskud Carlsbergfondet og Ny Carlsbergfondet, der igen anvender det til Fremme af de Formaal, disse Institutioner hver især arbejder for.

Af Fondets sidst udsendte Beretning fremgaar, at der i Aarets Løb er stillet Kr. 142,000.— til Disposition for den selvstændige, videnskabelige Institution Carlsberg Laboratorium, ligeledes Kr. 142,000.— til Opretholdelse af det national-historiske Museum paa Frederiksborg Slot og Kr. 436,000.— til Støtte af Videnskaben i al Almindelighed, samt gennem Ny Carlsbergfondet Kr. 442,507.89 til Opretholdelse af Ny Carlsberg Glyptothek og til Støtte af Kunst i al Almindelighed.

Efterforskning af "Leiv Eiriksson".

Paa Foranledning af Udenrigsdepartementet har Legationerne i København og Washington i Begyndelsen af indeværende Maaned rettet en Henvendelse til Myndighederne i henholdsvis Danmark og Amerikas forenede Stater og henstillet, at der maatte blive sendt Varsel til de respektive Landes Skibe i Nordatlantehavet om at Kutteren »Leiv Eiriksson« endnu ikke er kommet frem.

Det danske Udenrigsministerium anmodede i den Anledning telegrafisk Dampskibet »Gertrud Rask«, som da befandt sig i grønlandske Farvande, om at søge Oplysning om hvorvidt »Leiv Eiriksson« var observeret. Føreren blev samtidig anmodet om i saa stor Udstrækning som mulig at gøre Embedsmænd paa Grønland og den grønlandske Befolkning kendt med at Fartøjet savnes.

De amerikanske Myndigheder har ligeledes sendt Meddelelse til amerikanske Skibe i Nordatlantehavet om at være paa Udkig efter »Leiv Eiriksson«.

Der foreligger endnu ikke autentiske Oplysninger om Kutteren.

3m. Sk. "Iwirit" solgt til Tyskland.

Der har i nogen Tid været fort Forhandlinger om Salg af 3m. Sk. »Iwirit«, og Handelen er nu gaaet i Orden. Skonnerten er iflg. *Ærø Avis* solgt til en Kaptajn Schneider fra Flensborg. Købesummen ligger efter Forlydende omkring 23,000 Kr. Overtagelsen finder Sted straks, idet Kaptejn

er kommet til Ærø med Mandskab og alsejler, saa snart Papirerne er i Orden.

»Iwirit« er bygget 1901 paa Thurø og er paa 219 Brutto og 193 Nettotons.

Fragtmarkedet paa New-Foundland

har i længere Tid været mere end elendig, og nu meddeles det *»Ærø Avis«*, at »Pax« er beordret hjem i Ballast. Tilbage ligger der endnu 6 Marstalskibe derovre, og det er sandsynligt at nogle af disse ogsaa vil blive beordret hjem. Tiden vil da vise, om der maaske ligger det bagved, at man vil trykke Fragtpriserne. Som Forholdene er nu, mener Rederierne i hvert Fald, at der opnaas mindst Tab ved at kalde Skibene tilbage.

Gammel tysk Krydser som en Noah's Ark.

En amerikansk Mineingeniør, *Bertram K. Smythe*, der nylig er ankommet til Amerika fra Tanganjika-Distriktet i Østafrika, fortæller *»New York Times«*, at han i Rufijifloden havde set den gamle tyske Krydser »Königsberg« ligge fuld af Mudder. Krydseren var i Begyndelsen af Krigen af Englænderne blevet jaget op ad Floden og var nu en veritabel Noah's Ark, beboet af alle Slags Dyr, Krybdyr og Insekter. Der var Hvepse, Bier, Vandslanger, Krokodiller og Næsehorn i Skibet, da han besøgte Stedet for nogle Maaneder siden, og Aber af alle Arter hængte i Skibets ødelagte Rigning. To miles derfra laa den tyske Damp »Somali«, der havde fungeret som Kulbaad for »Königsberg«. Den er fuld af Huller, fortalte Mr. Smythe, og der er Tusinder af Svalereder i Skibet, medens der nede i Fyrrummet var en Mængde Flagermus, Slinger, Rotter, Landkrabber og Firben. »Somali«s Bov rager op mellem Grenene paa Palmerne og Mangrovetræerne, i hvilke det vrimler af Aber og Vildkatte, medens Hyænerne, der strejfer omkring nedenunder, gør Natten uhyggelig med deres Skrig.

Ved Flodens Munding havde Englænderne sænket den britiske Damp »Newbridge« for at forhindre »Königsberg« i at slippe bort. Mr. Smythe undersøgte ikke Vraget af »Newbridge«, da Varmen dér var frygtelig og Klimaet alt andet end sundt.

**EM. Z. SVITZER'S BJERGNINGS-ENTREPRISE**

TELEFON Nr. 5195-7278 KØBENHAVN K. STATS TELEFON NR. 2

Telegram-Adresse:
»SVITZERSALVAGE«**KJØBENHAVNS
HANDELSBANK**ETABLERT 1873
Aktiekapital (fuldt indbetalt) Kr. 50.000.000
Reservefond Kr. 29.559.110

HOVEDKONTOR: HOLMENS KANAL 2

Afdelinger:

Amagertorv 29 · Bredgade 77 · Frederiksbjerggade 1
Gl. Kongevej 98 · Nørrebrogade 26 · Store Kongens-
gade 58 · Strandvej 96 · Sølvgade 84 · Østerbrogade 29

Filialer i:

Aabenraa · Aarhus · Esbjerg · Graasten · Haderslev
Horsens · Kalundborg · Odense · Randers
Rønne · Sønderborg · Toflund
Tønder · Viborg**CHR. JENSEN**EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORGTelefon .. 2256
Statstelefon 40Telegr.-Adr.:
»SØBORG«**M. KJÆR · AALBORG**

VESTERAAGADE · VED PONTONBRØEN

Alle Maskin- og Skibsreparationer
udføres hurtigt

TELEGRAM-ADRESSE: »MASKINKJÆR« · TELEFON NR. 2371

**DEN
DANSKE
LANDMANDSBANK**

GRUNDLAGT 1871

DE FORENEDE JERNSTØBERIER

AKTIESELSKAB

HOLMBLADSG. 47 · KØBENHAVN S.

TELEFON: 1630



KABYS- KOMFURER OG SKIBS- OVNE

I ALLE STØRRELSER TIL KUL OG OLIEFYRNING

POSITIONSLISTE PR. 27. OKTOBER 1924

MEDDELT AF «DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING»

A

s.s. *A. P. Bernstorff* i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Aalborg*, Egeholm, ank. London 21.10.
 s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i København-Aalborg Ruten.
 s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i København-Aarhus Ruten.
 s.s. *Absalon*, Hansen, ank. Manchester 28.10.
 m.s. *Afrika*, Svarrer, ank. Calicut 24.10.
 s.s. *Aggersund*, Petersen, ank. Ardrossan 26.10.
 s.s. *Agnete Mærsk*, Rasmussen, afg. Alexandria 29.10.
 s.s. *Aladdin*, Nielsen, i Leningrad.
 s.s. *Alexandra*, Holst, afg. Algier 21.10. til London.
 s.s. *Alf*, Thorkildsen, afg. West Hartlepool 22.10.
 s.s. *Alfred Hage*, Bjørn Andersen, ank. London 23.10.
 s.s. *Algarve*, Sundvig, ank. Tunis 26.10.
 s.s. *Alssund*, Nielsen, afg. Danzig 24.10.
 s.s. *Amaljenborg*, Hansen, ank. Santos 14.10.
 s.s. *Angelica Mærsk*, Rask, afg. Casablanca 14.10.
 s.s. *Anine*, Risøe, afg. Irmingham 25.10. til Nr. Sundby.
 m.s. *Annam*, Rasmussen, ank. København 17.10.
 s.s. *Anna* ank. London 24.10.
 s.s. *Anneberg*, Korff, ank. Hull 24.10.
 s.s. *Arabien*, Harder, afg. Port Kempla 22.10. til Nauru.
 s.s. *Argentina*, Wenck, afg. Madeira 24.10. til København, Korsør, Aarhus og Odense.
 m.s. *Arizona*, Sonne, pass. Finisterre 13.10. paa Rejse til Montevideo.
 s.s. *Arkansas*, Snedker, afg. Hampton Roads 13.10. til Esbjerg, Aalborg, København og Randers.
 s.s. *Arnold Mærsk*, Stabenow, afg. Danzig 19.10.
 m.s. *Asia*, Dahl, ank. San Francisco 20.10.
 s.s. *Astrid*, Bjark, ank. Haukipudas 25.10.
 s.s. *Atlantehavet* ank. Montreal 22.10.
 s.s. *Atlantic*, Lund, afg. København 23.10. til Cardiff.
 m.s. *Australien*, Møller pass. Perim 24.10. paa Rejse til Belfast via Suez.
 m.s. *Avance*, Andrup, afg. København 27.10. til Blyth.
 m.s. *Avant*, Sørensen, afg. Halifax 1.10. til Antwerpen.
 s.s. *Æxel*, Maglebye, afg. Northshields 23.10. til Barcelona.

B

s.s. *Baldur*, Damm, i København-Bogense-Vejle Ruten.
 s.s. *Beira*, Kjær, afg. Libau 23.10. til London.
 s.s. *Belgien*, Hansen, ank. Grangemouth 24.10.
 s.s. *Bellona*, Thrane, ank. Odense 27.10.
 s.s. *Benedikt*, Madsen, i København-Haderslev-Aabenraa-Sønderborg Ruten.
 s.s. *Bergenhus*, Andresen, ank. København 25.10.
 s.s. *Berlin*, Vinding, pass. Gibraltar 22.10. paa Rejse til Neapel.
 s.s. *Bertha*, H. Lassen, afg. Barry 21.10. til Melilla.
 s.s. *Betty Mærsk*, Thun, afg. Houton 12.10.
 s.s. *Birgit*, Clausen, pass. Gibraltar 25.10. paa Rejse til Port de Bouc.
 s.s. *Birte*, Christensen, afg. Hamburg 11.10. til Charleston.
 s.s. *Bjarke*, Poulsen, ank. Kalundborg 24.10.
 s.s. *Bodil* ank. Cadiz 26.10.
 s.s. *Bogø*, Rasmussen, ank. Hull 11.10.
 s.s. *Bolivia*, Beldring, ank. Vancouver 20.10.
 s.s. *Bornholm*, Hansen, afg. Quebec 24.10.
 s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Burntisland 27.10.
 s.s. *Botnia*, Lydersen, afg. Reykjavik 26.10. til Isafjord.
 s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, ank. London 23.10.
 s.s. *Brattingsborg*, Christensen, ank. Göteborg 24.10.
 s.s. *Bretagne*, Hartmann, afg. Gibraltar 21.10.
 s.s. *Bretland*, Larsen, afg. København 24.10. til Blyth.
 s.s. *Brynhild*, Huus, ank. Antwerpen 21.10.
 s.s. *Bryssel*, Jensen, afg. Kemi 25.10. til Uleåborg.
 s.s. *Børglum*, Møllerup, pass. St. Abbshead 24.10.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Bloch, i København-Frederikshavn-Kristiania Ruten.
 m.s. *California*, Pedersen, afg. Bahia Blanca 25.10. til Buenos Aires.
 s.s. *Charkow*, Petersen, afg. Oporto 25.10. til København.
 m.s. *Chastine Mærsk*, Lundgreen, pass. Cape Good Hope 3.10.
 m.s. *Chile*, Hansen, afg. San Francisco 25.10. til Seattle.
 s.s. *Chr. I. Kampmann* ank. Wiborg 20.10.
 s.s. *Christiansborg*, Lund, ank. Antwerpen 19.10.
 s.s. *Cimbria*, Svan, i København-Randers Ruten.
 s.s. *Cito*, Jensen, ank. Rouen 24.10.
 s.s. *Clara*, Jacobsen, ank. Kalundborg 25.10.
 s.s. *Copenhagen*, Njelsen, ank. Norrkøbing 25.10.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Poulsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Danebrog*, Andresen, ank. Calais 25.10.
 s.s. *Danefelt*, Simonsen, ank. Calais 17.10.
 s.s. *Danefærd*, Grøndal, afg. København 24.10. til Brahestad.
 s.s. *Daneholm*, Petersen, ank. Aarhus 26.10.
 m.s. *Danekonge*, Petersen, afg. Leghorn 18.10. til Safaja Bay.
 s.s. *Danelag*, Stage, pass. Kielerkanal 23.10. paa Rejse til Boulogne.

s.s. *Danemark*, Hausgaard, pass. Gibraltar 25.10. paa Rejse til Savona.
 s.s. *Danery*, Voss, afg. Ivigtut 18.10. til København.
 s.s. *Danevirke*, Jørgensen, pass. Las Palmas 22.10. paa Rejse til Santos.
 s.s. *Dania*, Bencke, ank. Hurum 24.10.
 s.s. *Dansborg*, Matthiasen, afg. Bordeaux 21.10.
 s.s. *Delaware*, Hejede, afg. Montreal 9.10. til København og Horsens.
 s.s. *Diana*, Tramp, ank. Newsastle 26.10.
 s.s. *Dorrit* pass. Brunsbüttel 27.10.
 s.s. *Douro*, Jørgensen, afg. London 24.10. til Libau.
 m.s. *Drogden*, Hansen, pass. Skagen 24.10.
 s.s. *Dronning Maud*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Dublin*, Krogh, ank. New York 25.10.

E

s.s. *E. M. Dalgas* ank. Antwerpen 27.10.
 s.s. *Ebba*, pass. Dunnethead 25.10.
 s.s. *Ebro*, Rosenhøj, afg. København 24.10. til London.
 s.s. *Egholm*, Christensen, afg. Denia 26.10. til Almeria.
 s.s. *Eleonora Mærsk*, Mortensen, afg. Narva 18.10.
 s.s. *Elie*, Duhn, ank. Boulogne s/Mer 16.10
 s.s. *Elisabeth*, Petersen, pass. Gibraltar 23.10. paa Rejse til Bastja.
 s.s. *Ella* opl. i København siden 30.9.
 s.s. *Ellen*, Fischer, ank. Sikea 24.10.
 s.s. *Ellensborg*, Andersen, ank. Newport Mon. 16.10.
 s.s. *Elsborg*, Palm, afg. Catania 18.10.
 s.s. *Emanuel*, Svane, ank. Grimsø 18.10.
 s.s. *Emilie Mærsk*, Andersen, afg. Jacksonville 22.10.
 s.s. *Emma Mærsk*, Mærsk-Møller, afg. Batavia 17.10.
 s.s. *Energi*, Jensen, ank. Trångsund 21.10.
 s.s. *England*, Stengade-Petersen, ank. Barry 21.10.
 s.s. *Enigheden*, Christensen, ank. Uleåborg 20.10.
 s.s. *Erik*, Christensen, ank. Calais 22.10.
 s.s. *Erik Boye* ank. Portland W. 21.10.
 s.s. *Erindring*, Nielsen, ank. Cherbourg 20.10.
 s.s. *Erle*, Arentz, ank. Sønderborg 27.10.
 s.s. *Esbern Snare*, Dreyer, i Hamburg-Aalborg Ruten.
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Hamburg-Aarhus Ruten.
 s.s. *Ester* ank. Swansea 25.10.
 s.s. *Esther Maria*, Bang, ank. Wiborg 18.10.
 s.s. *Estland*, Sørensen, ank. Patras 21.10.
 s.s. *Estonia*, Christensen, afg. New York 22.10. til København.
 s.s. *Expres*, Fjeldborg, i København-Samsø-Odense Ruten.

F

s.s. *Falken*, Rasmussen, i Ruten København-sydfynske m. fl. Pladser.
 m.s. *Falstria*, Sørensen, ank. Bangkok 20.10.
 s.s. *Fanø*, Michelsen, ank. Bordeaux 22.10.
 s.s. *Ficaria*, Ankensen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Fiona*, Petersen, i København-Nakskov-København-Mariagerfjord Ruterne.
 m.s. *Fiona*, Skjoldam, pass. Perim 24.10. paa Rejste til London via Suez Kanal.
 s.s. *Flora*, Andresen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Florida*, Holm, ank. Esbjerg 25.10.
 s.s. *Flynderborg*, Lund, afg. Porto Empedocle 25.10.
 s.s. *Fredensborg*, Nielsen, ank. New Orleans 21.10.
 s.s. *Fredensbro*, Olsen, pass. Gibraltar 26.10. paa Rejse til Massowah.
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, ank. Genoa 26.10.
 s.s. *Frederiksborg*, Larsen, afg. Georgetown 16.10.
 s.s. *Frejr*, Jensen, opl. i Esbjerg siden 1.7.
 s.s. *Frieda*, Westergaard, pass. København 25.10. paa Rejse til Grangemouth.

SKIBS PROVIANTERINGS- HANDLERE

København:

J. Andersen & Co., Toldbodvej 7.
 Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24.

Esbjerg:

H. P. Nielsen, Strandbygade 18.
 Th. Thygesen Kirkegade 7.

Frederikshavn:

P. Saxbergs Eftf., N. Mogensen.

Helsingør:

K. F. Marstrands Eftf.

Randers:

A. L. Nielsen, ogsaa aut. Forhryngskontor.

A/s SVENDBORG SKIBSVÆRFT & MASKINBYGGERI

NYBYGNINGER & REPARATIONER · 2 FLYDEDOKKER
 NUMER 1: FOR SKIBE INDTIL 600 TONS LADEEVNE
 NUMER 2: FOR SKIBE INDTIL 4000 TONS LADEEVNE

TELEFONER: 76-269

TELEGRAM-ADRESSE: FLYDEDOKKEN

STATSTELEFON 21

SVENDBORG

H. P. NIELSEN

Strandbygade 18 · Esbjerg
 Skibshandler

Telefon: 197 · Telegr.-Adr.: Skibsnelsen

ESBJERG

ESBJERG JERNSTØBERI & MASKINFABRIK

JENSEN & OLSEN
 Telegr. »Thore« Esbjerg Telef. Nr. 31

udfører Skibsreparationer af enhver Art

ESBJERG MASKINFABRIK

JERN- & METALSTØBERI
 CHRISTOFFERSEN & LARSEN

Specialitet:

ELEKTRISK SVEISNING · SKIBS-, MASKIN- OG KEDELARBEJDE
 HURTIG STØBNING AF METAL OG JERN
 KOBBERARBEJDE UDFØRES

J. LAURITZEN'S MÆGLERFORRETNING Esbjerg

BEFRAGTNING · KLARERING · SPEDITION
 TELEGRAM-ADRESSE: »LAURITZEN« · TELEFON Nr. 3 & 822

„Alpha“ Motoren

Leveres
 saavel i 4 Takt
 som i 2 Takt

A/s Frederikshavns Jernstøberi & Maskinfabrik
 F R E D E R I K S H A V N

FREDERIKSHAVN

N I C . P E D E R S E N

HARALD CHRISTENSENS EFTERF.
 SKIBSMÆGLER

FREDERIKSHAVN

Telegr.-Adr.: »Harkristensen« · Statstelefon 14 · Jydsk Telefon 10

I FREDERIKSHAVN

provianteres de Herrer Skibsførere bedst
 og billigst hos

P. Saxbergs Eftfl. · N. Mogensen

Telegr. Adr. »Saxberge« · Telefoner 244 & 482

Skibshandel

AARHUS

SKIBSREPARATIONER

VIGGO JENSEN A/s MASKINFABRIK

TELFON: 2437

AARHUS

MOUNTSTUART TØRDOKKE OG SHEARMANS LIMITED

CARDIFF

Telegram-Adresse: MOUNTSTUART
 Telefon 5103

NEWPORT

Telegram-Adresse: MORDEY
 Telefon 2174

BARRY

Telegram-Adresse: SHEARMAN
 Telefon 275

AVONMOUTH

Telegram-Adresse: SHEARMAN
 Telefon 54

TØRDOK-EJERE · SKIBSREPARATØRER & INGENIØRER

CARDIFF

ANDREW LEITCH & CO.

KUL EKSPORTØRER
 SKIBSMÆGLERE · SPEDITØRER · BUNKERKUL
 BUNKERKUL ENTREPRENØRER

DUNDEE & GLASGOW

TELEGR.-ADR.: »LEITCH, DUNDEE

GLASGOW

E. VON MEHREN & CO.

GLASGOW · NEWCASTLE · GREENOCH
 Telegram-Adresse: »Vonmehrene«

SKIBSMÆGLERE · BUNKERKUL ENTREPRENØRER

Agent for Norge: *

ROB. NILSON & NYQUIST, Christiania.

Telefon: 14346, 33647 H · Telegr.-Adr.: »Lipaloc«

Telegrams: »Mactaggart«, Methil.
 Codes: A. B. C. 5th Edition · Scotts' 10th Edition · Watkins 1904

LAWSON & MITCHEL

Skibsmæglere & Skibsfarts Agenter

METHIL, Fife

DANSK VICEKONSULAT

FORSYNING AF BUNKERS

METHIL

Dæk- og Maskinforsyning

C. A. G. FYHN

SKIBSHANDLER OG KREDITOPLAG
 EAST HIGH STREET
 METHIL

Første Klasses Varer i Skinker, Smør, The, Ost, Mel, Konserver etc.
 Agent for W. B. Dick & Co., Ltd., Maskinolie etc.

s.s. *Frigga*, Andersen, i Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Frode*, Juul Larsen, afg. Ayr 21.10. Havana.
 s.s. *Fylla*, Callesen, pass. Falmouth 24.10. paa Rejse til San Feliu.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, afg. København 25.10. til Danzig, Riga og Reval.
 s.s. *Gautatyr*, Nielsen, ank. Uleåborg 19.10.
 s.s. *Geysir* i Time Charter.
 s.s. *Gorm, Christensen*, ank. New Orleans 23.10.
 s.s. *Grønland*, Kruse, ank. Kotka 26.10.
 s.s. *Grønsund*, Nielsen, ank. Dieppe 17.10.
 s.s. *Guðrun Mærsk*, Nielsen, afg. Durban 8.10.
 s.s. *Gunver* afg. Barcelona 28.10.

H

s.s. *H. A. Hansen*, Hansen, ank. Honfleur 23.10.
 s.s. *H. Pontoppidan* ank. Terneuzen 27.10.
 s.s. *Hadsund*, Hansen, pass. Brunsbüttel 27.10.
 s.s. *Halfdan*, Ørbech, ank. Riga 25.10.
 s.s. *Halland*, Christiansen, ank. Sharpness 24.10.
 s.s. *Hammershus*, Hveissel, afg. Montreal 23.10.
 s.s. *Hans Broge*, Christensen, ank. Valencia 22.10.
 s.s. *Hans Mærsk*, Slavensky, afg. St. John 21.10.
 s.s. *Hans Tavsén*, Th. Hansen, ank. Drammen 24.10.
 s.s. *Harald*, Pedersen, afg. Piræus 26.10. til Bourgas.
 s.s. *Harriet* afg. Bordeaux 28.10.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, ank. København 24.10.
 s.s. *Hekla* afg. Garston 22.10. til Odense.
 s.s. *Helene* ank. København 26.10.
 s.s. *Helga* afg. Memel 28.10.
 s.s. *Hellig Otav*, Peronard, afg. København 19.10. til New York.
 s.s. *Hengest*, Folkenberg, ank. København 27.10.
 s.s. *Henry Tegner*, Nielsen, ank. Rochester 22.10.
 s.s. *Hermod*, Clausen, ank. Zwyndriant 22.10.
 s.s. *Hertha Mærsk*, Møller, afg. Sevilla 24.10.
 s.s. *Hindsholm*, Møller, ank. København 25.10.
 s.s. *Hjelm*, Falk, opl. i København siden 19. Juli.
 s.s. *Hjortholm, Heiede*, afg. Liverpool 23.10. til Swansea.
 s.s. *Holland*, Jørgensen, afg. West Hartlepool 22.10.
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, ank. Hull 25.10.
 s.s. *Hugo*, Thorkelin, ank. København 24.10.
 s.s. *Hulda Mærsk*, Schou, afg. København 24.10.

I

s.s. *I. D. S. Adolph* ank. Torneå 22.10.
 m.s. *Indien*, Jacobsen, afg. Moji 26.10. til Vancouver.
 s.s. *Inga*, Nielsen, afg. Piteå 24.10. til Grangemouth.
 s.s. *Inge Mærsk*, Hansen, ank. Fleetwood 17.10.
 s.s. *Inger* ank. Sevilla 28.10.
 s.s. *Irene Maria*, Clausen, ank. Methil 26.10.
 s.s. *Island*, Frandsen, ank. København 19.10.
 s.s. *Ivar*, Nielsen, afg. København 24.10. til Montreal.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Falck, ank. Libau 26.10.
 s.s. *J. C. la Cour*, Sandborg, i Dok i Helsingør siden 20.10.
 s.s. *Jakob Mærsk*, Hansen, afg. Texas City 16.10.
 s.s. *Jan*, Kurtzhals afg. Kotka 26.10. til Norfolk.
 m.s. *Java*, Knudsen, ank. Shanghai 26.10.
 s.s. *Jelling*, Andersen, afg. New York 23.10.
 s.s. *Jenny* pass. Gibraltar 26.10. paa Rejse til London.
 s.s. *Jessie Mærsk*, Høgstedt, afg. Danzig 23.10.
 s.s. *Johanne*, afg. Kotka 23.10.
 s.s. *Jolantha*, Strufve, i Stettin-København-Christiania Ruten.
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, pass. Skagen 22.10.
 s.s. *Josey*, Nielsen, ank. Tampico 20.10.
 s.s. *Jungshoved*, Horn, ank. Buenos Aires 22.10.
 m.s. *Jutlandia*, Kolls, afg. Colombo 24.10. til Penang.
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, pass. Brunsbüttel 23.10.

K

s.s. *Kai*, Frijs, ank. Sauda 24.10.
 s.s. *Karen*, Brinck, ank. Genua 23.10.
 s.s. *Karla* ank. Ritea 26.10.
 s.s. *Kasan*, Sørensen, ank. Esbjerg 20.10.
 s.s. *Katholm*, Petersen, ank. Libau 23.10.
 s.s. *Kejserinde Dagmar*, Uldall, ank. Memel 28.10.
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, afg. Montreal 25.10. til Danmark.
 s.s. *Kina*, Nielsen, ank. Galveston 18.10.
 s.s. *Kirsten Mærsk*, Bærentzen, afg. Galveston 9.10.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, i København-Aarhus Ruten.
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, ank. Caen 24.10.
 s.s. *Knud*, Clemmensen, afg. Algier 21.10. til Levanten.
 s.s. *Koldinghus*, Madsen, i Dok i Svendborg siden 3.10.
 s.s. *Kong Haakon*, Possont, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Kronborg*, Hillebranth Lund, afg. Methil 22.10.
 s.s. *Kronprins Frederik*, Hejlsøe, afg. København 27.10. til Nysted.
 s.s. *Kurland*, Berndsen, afg. Casablanca 19.10.
 m.s. *København*, Mortensen, afg. Delagoa Bay 25.10. til Beira.

L

s.s. *Lars Kruse* ank. Grangemouth 25.10.
 s.s. *Laura Mærsk*, Løber, afg. Troon 11.10.
 m.s. *Leise Mærsk*, Houmann, afg. Anacortes 3.10.

s.s. *Lexa Mærsk*, Bærentzen, ank. Kallundborg.
 s.s. *Lifland*, Haure Petersen, ank. Aberdeen 18.10.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, ank. København 26.10.
 s.s. *Lily*, Poulsen, afg. Trångsund 23.10. til Traguier.
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i København-Limfjords Ruten.
 s.s. *Lithuania*, Jørgensen, afg. København 23.10. til Halifax.
 s.s. *London*, Caspersen, ank. København 25.10.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, ank. Bahia Blanca 13.10.
 m.s. *Lynetten*, Jensen, ank. Aalborg 25.10.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i København-Kristiania Ruten.
 s.s. *Magnus*, Magnus, afg. Antwerpen 25.10. til København.
 s.s. *Maine*, Brocks, ank. Baltimore 24.10.
 s.s. *Maj*, Holm Nielsen, ank. Valencia 25.10.
 s.s. *Maja*, Tvergaard, opl. i København siden 11.10.
 m.s. *Malaya*, Kruse, ank. Rotterdam 24.10.
 s.s. *Margrete*, Matthiasen, pass. Lydd 23.10. paa Rejse til Malaga.
 s.s. *Marie* afg. Cartagena 27.10.
 s.s. *Marie Mærsk*, Kristensen, ank. Bombay.
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Aalborg 26.10.
 s.s. *Martin Carl*, Olsen, ank. Rouen 22.10.
 s.s. *Martin Goldschmidt*, Lauritzen, ank. Lindholm 28.10.
 s.s. *Mary*, Stabell, ank. Koivusaari 21.10.
 s.s. *Maryland* afg. West Hartlepool 22.10. til Golfen.
 m.s. *Mexico*, Wolf-Jørgensen, afg. Houston 15.10. til København.
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, ank. Hull 18.10.
 s.s. *Minsk*, Egense, ank. København 27.10.
 s.s. *Moskov*, Jørgensen, ank. Danzig 25.10.
 s.s. *Møen*, Olsen, i København-Stege og København-Nykøbing F. Ruten.

N

s.s. *N. F. Høffding* ank. Uleåborg 27.10.
 s.s. *Natal*, Røder, ank. Aalborg 28.9.
 s.s. *Nautik* ank. London 25.10.
 s.s. *Neptun* afg. Odense 28.10.
 s.s. *Nevada*, Fischer, afg. Norfolk Va. 15.10. til Bremen, Korsør, Kalundborg og Horsens.
 s.s. *Nibha*, Andersen, afg. København 25.10. til Dover.
 s.s. *Nidaros*, Thomsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, ank. København 26.10.
 s.s. *Niobe* ank. Watchet 25.10.
 s.s. *Nordland*, Clausen, ank. Kotka 22.10.
 s.s. *Nordsøen* ank. Kramfors 27.10.
 s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, afg. Archangel 17.10.

O

s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-København-Göteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, Damholt, ank. Boulogne sur Mer 21.10.
 s.s. *Olga*, Th. Toft, afg. Kotka 25.10. til Gravelines.
 s.s. *Oluf Bager*, Tvergaard, i København-Frederikshavn og København-Aalborg Ruterne.
 s.s. *Oluf Mærsk*, Hansen, afg. Philadelphia 17.10.
 m.s. *Oregon*, Mühlendorff, afg. Bahia Blanca 21.10. til Brasilien.
 s.s. *Orion*, Berndsen, ank. W. Hartlepool 21.10.
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, ank. København 21.10.

P

s.s. *P. Madsen* afg. Aalborg 24.10.
 s.s. *P. N. Damm* ank. Kotka 18.10.
 s.s. *Pacific*, Matthiessen, ank. Aarhus 22.10.
 s.s. *Palnatoke*, Schou, afg. London 25.10.
 m.s. *Panama*, Hjernum, ank. Hankow 25.10.
 s.s. *Parana*, Heisterberg, afg. Newcastle 4.10. til Pacific Coast.
 s.s. *Paris*, Ovesen, afg. Mobile 25.10. til Havana.
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, ank. Aalborg 25.10.
 m.s. *Peru*, Larsen, pass. Dungeness 12.10. paa Rejse til St. Thomas.
 s.s. *Peter Mærsk*, Knudsen, ank. Emden 24.10.
 s.s. *Polaris*, Holm, afg. Uleåborg 21.10. til Terneuzen.
 s.s. *Polly*, Nielsen, ank. Haderslev 22.10.
 s.s. *Primula*, Jacobsen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
 s.s. *Prins Knud*, Kock, pass. Helsingør 26.10. paa Rejse til Grangemouth.

R

s.s. *Randi* afg. Hamburg 26.10.
 s.s. *Rask*, Theiland, pass. København 26.10. paa Rejse til Antwerpen.
 s.s. *Rhodesia*, Madsen, afg. East London 24.10. til Delagoa Bay.
 s.s. *Rhone*, Thomsen, ank. København 26.10.
 s.s. *Rigmor*, Jørgensen, ank. Newport 25.10.
 s.s. *Rita*, Nikolaisen, i København-Hamburg Ruten.
 s.s. *Robert Mærsk*, Mikkelsen, afg. Bordeaux 18.10.
 s.s. *Roma*, Bejer, pass. Belle Isle 24.10. paa Rejse til Montreal.
 s.s. *Romø*, Olesen, ank. Nystad 20.10.
 s.s. *Rosenborg*, Jans, afg. Newport Mon 21.10.
 s.s. *Rota*, Rivoldt, ank. Leith 26.10.

S

s.s. *Saga*, Henriksen, afg. Kiel 25.10. til Antwerpen.
 m.s. *Sally Mærsk*, Andersen, afg. Brake 11.10.
 s.s. *Scandia*, Simonsen, pass. 10 miles Syd for Cape Race 24.10. paa Rejse til Nyborg Kanal.

NEW ORLEANS

JOHN S. SAREUSSEN · FINN SILCHENSTEDT
 INDEHAVERE AF:
NEW ORLEANS SHIPCHANDLERY CO. INC.
 TELEGRAM-ADRESSE: »NOSCO«
 NEW ORLEANS

NEW YORK

UNION TRANSPORT COMPANY, INC.
 HOVEDKONTOR: 42, BROADWAY, NEW YORK
 TELEGRAM-ADR.: TRANSPORT, NEW YORK

Stevedorer —

Med egne moderne Pierer og en vidtspændende Organisation til vor Raadighed opgiver vi »flat rates« inkluderende alt Arbejde i Forbindelse med Losning og Lastning.

NEW YORK

THE C. T. SWETT COMPANY

SLAGTERE & SKIBSHANDLERE
 DÆKS- & MASKIN-FORSYNING

PORTLAND, MAINE

Telefon: 6930 · 130-132 Commercial Street · Nat-Tel.: 1520

Telegram Adresse: OSHIPCO · Alle Coder benyttes
 Telefon: Broad 1753-4-5

OCEAN SHIPCHANDLERY Co., LTD.

*En gros Handel i Fødemidler
 Skibshandel & Sejlmageri*

60 PEARL STREET, NEW YORK

PORTLAND,
MAINE

JONATHAN MAY & SØNNER

Etableret 1876 · Telegram-Adresse »May« Philadelphia, Penna. Deleware Ave · Lombard & Swansea Sts.

DAMPSKIBS-FORSYNINGER · EN GROS HANDEL I KOLONIAL, KØD OG
 FØDEMIDLER · DÆK-, MASKIN- OG RESTAURATØR-
 UDRUSTNING

PHILADELPHIA

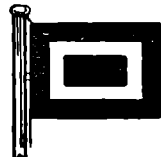
AUGUST P. MOE · PHILADELPHIA PA.

Nattelef. Merchantville 132 W. NO. 10 PINE STREET Telf. Lombard 7263 · Main 2105

A. MOE & COMPANY

Almindelige Skibs-Reparationer · Elektriske Reparationer og Forsyninger
 GENERALAGENTER FOR MORRIS METALLIC PACKING CO.

BALTIMORE



PRIVAT SIGNAL

DOCTOR F. C. WILLARD

DOCTOR JOHN D. FISKES EFTFLG.

BALTIMORE, MD.

★

SÆRLIG BETJENING AF SKIBE

Sekretær: E. T. REIERSEN. Telefon: Wolfe 9059

BO'NESS

L. WESTERGAARD

A. LARSEN

L. WESTERGAARD & CO.

EN GROS HANDEL I KOLONIALVARER

Skibs- & Maskin-Forsyning

Manila · Kabeltov · Bomuld · Duck

Telef. Calvert 3768

35, South Gay Street

Baltimore, MD.

TELEFON NR. 51

TELEGRAM-ADR.: JOYCE, BO'NESS

JOYCE & CO.

Skibsforsyninger fra Lager og Frilager

8 KINNEIL STREET

BO'NESS

LIGE OVERFOR DOCK-PORTENE

ETABLERED 1875

GRANGEMOUTH

NORSK VICEKONSULAT SHIPPING FEDERATION LTD.

JAMES MITCHELL

SKIBSMÆGLER OG SPEDITØR

BURNTISLAND

Telegram-Adr.: »Mitchell«
 Telf. Nr. 15

BEFRAGTINGS AGENT FOR FORSKELLIGE KULGRUBER I FIFESHIRE

BURNTISLAND

BUCHAN & HOGG

Skibsredere · Skibsmæglere · Speditører

GRANGEMOUTH

Faste Ruter: Grangemouth, Middlesbro', Antwerp

Telegr.-Adr.: »Steam« · Telefon: 59 & 189, Privat 59 a

s.s. *Seine*, Baryic, ank. Bordeaux 25.10.
 m.s. *Selandia*, Himmelstrup, pass. Ushant 26.10. paa Rejse til Colombo via Suez.
 m.s. *Siam*, Poulsen, afg. Soerabaya 17.10. til Brisbane.
 s.s. *Sigrîd*, Winther, afg. Birkenhead 24.10. til Burntisland.
 s.s. *Sigrun*, Jensen, pass. Hanstholm 25.10. paa Rejse til Antwerpen.
 s.s. *Sigvald*, Andersen, ank. Uleåborg 22.10.
 s.s. *Silkeborg*, Larsen, afg. New Orleans 25.10.
 s.s. *Simone*, Christensen, ank. Methil 25.10.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Cardiff 25.10.
 s.s. *Skagerak*, Hansen, afg. Belfast 27.10. til Mumbles.
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, ank. Göteborg 20.10.
 s.s. *Skjold*, Nielsen, ank. Aarhus 26.10.
 s.s. *Skodsborg*, Grove, ank. København 15.10.
 s.s. *Skotland*, Iversen, afg. København 23.10.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, ank. København 24.10.
 s.s. *Slesvig*, Weichardt, ank. Hull 8.10.
 s.s. *Smut*, Hansen, afg. Odense 28.10. til Blyth.
 s.s. *Sophie*, Thomsen, ank. Denia 18.10.
 s.s. *Spigerborg*, Jensen, ank. Algiers 24.10.
 s.s. *Stal*, Clausen, ank. Santiago 10.10.
 s.s. *Stegelborg*, Nielsen, afg. København 24.10.
 s.s. *Stella* pass. Hook of Holland 25.10.
 s.s. *Susan Mærsk*, Petersen, ank. Savona 23.10.
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, ank. Wales 12.10.
 s.s. *Svanholm*, Petersen, ank. Liverpool 25.10.
 s.s. *Svava*, Christensen, ank. Newport 26.10.
 s.s. *Svend Pii* afg. Sunderland 25.10.
 s.s. *Svend*, Karstensen, afg. Helsingør 25.10. til Wartsala og Jacobstad.
 s.s. *Søborg*, Madsen, pass. København 27.10.
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, ank. Göteborg 25.10.
 s.s. *Sønderjylland*, Jensen, i Ruten København-Horsens-Vejle.

T

s.s. *T. M. Werner* ank. Torneå 19.10.
 s.s. *Taarnborg*, Knudsen, afg. København 26.10.
 s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, ank. Manchester 26.10.
 s.s. *Taasinge*, Ankensen, opl. i København siden 1.9.
 s.s. *Texas*, Dragsdahl, afg. Baltimore 17.10. til Golfen.
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, ank. København 26.10.

s.s. *Thyra* (Progress), Schmidt, ank. Hamborg 27.10.
 s.s. *Tiber*, Sonne, ank. Fredericia 27.10.
 s.s. *Tjaldur*, Munch, i København-Riga Ruten.
 s.s. *Tomsk*, Mikkelsen, afg. Antwerpen 27.10. til Tanger.
 m.s. *Tongking*, Topp, pass. Flores 26.10. paa Rejse til Hamborg.
 s.s. *Transvaal*, Bronér, afg. Kobe 28.9. til Seattle.
 s.s. *Trondhjem*, Pedersen, ank. Bergen 26.10.
 s.s. *Tula*, Christensen, ank. Genoa 26.10.
 s.s. *Tyr*, Jensen, ank. Hull 26.10.

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, i Dok i Frederikshavn siden 10.10.
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, ank. Bordeaux 25.10.
 s.s. *Ulrik Holm*, Toft, ank. Hull 27.10.
 s.s. *United States*, Voldborg, afg. New York 23.10.
 s.s. *Urianienborg*, Agerlîn, ank. Montreal 22.10.

V

s.s. *Valborg*, Hansen, ank. San Carlos 27.10.
 s.s. *Vega*, Madsen afg. Uleåborg 26.10. til Terneuzen.
 s.s. *Venus*, Terkildsen, afg. Hartlepool 23.10. til Leningrad.
 s.s. *Vera*, Larsen, afg. Rouen 25.10. til Immingham.
 s.s. *Veratyr*, Pedersen, afg. Kotka 24.10. til Calais.
 s.s. *Viborg*, Winther, ank. Civita Vecchia 20.10.
 s.s. *Vidar*, Nielsen, ank. Newcastle 26.10.
 Bark *Viking*, Ankersøe, ank. Santos 22.9.
 s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), Jacobsen, i Dok i Helsingør siden 1.10.

W

s.s. *Wien*, Jørgensen, ank. London 14.10.
 s.s. *Wilh. Colding*, Østergaard, ank. København 26.10.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, afg. Methil 25.10. København.

Y

s.s. *Ydun*, Schmidt, i København-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Yokohama*, Bast, afg. Falmouth 27.10. til London.
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Rasmussen, i København-Hamburg Ruten.

Ø

s.s. *Ørkild*, Jensen, ank. København 27.9.
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, pass. Brunsbüttel 26.10.

POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE

m.s. *Willemoes*, Eriksen, ank. Wiborg 26.10.
 Bark *Ingrid*, Godtfredsen, afg. Orange 3.9. best. Queens-town f. O.
 4m. Sk. *Kaj Hvilsom*, Wulff, ank. Setubal 20.10.
 4m. Sk. *Nordborg*, Hansen, ank. Setubal 18.10.
 3m. Sk. *Concordia*, Henriksen, afg. Lovisa 15.10. til Charles-town.
 3m. Sk. *Gefion*, Lund, afg. Fr.havn 13.10. til Concarneau.
 3m. Sk. *Minerva*, Sørensen, afg. Fr.havn 15.10. til Castletown.
 3m. Sk. *Zampa*, Jørgensen, afg. Hernösand 15.10. til Morlaix.
 3m. Sk. *Concordia*, Møller, ank. Dysart 20.10.
 3m. Sk. *Dagny*, Petersen, ank. Landerneau 17.10.
 3m. Sk. *Else*, Jensen, ank. Fowey 12.10.
 3m. Sk. *Elisabeth Eff*, Nielsen, afg. Hudiksvall 27.10. til Stugsund.
 3m. Sk. *Jens Nielsen*, Njelsen, ank. Ærøeskøbing 22.10.
 3m. Sk. *Pallesen*, Jensen, ank. Dysart 8.10.
 3m. Sk. *Rossing*, Baagøe, ank. Söderhamn 15.10.
 3m. Sk. *Vega*, Hansen, ank. Torquay 13.10.
 3m. Sk. *Falken*, Rasmussen, ank. Kotka 26.10.
 3m. Sk. *Dronning Louise*, Hansen, ank. Kotka 24.10.
 3m. Sk. *Marie*, Rasmussen, ank. Wasa 24.10.
 3m. Sk. *Neptun*, Sørensen, ank. Kotka 23.10.
 3m. Sk. *N. P. Petersen*, Larsen, ank. Wiborg 23.10.
 3m. Sk. *Vesta*, Kristensen, ank. Ærøeskøbing 22.10.
 3m. Sk. *Ørnen*, Rasmussen, ank. Porsgrund 26.10.
 3m. Sk. *Johanne*, Marcussen, report. Helsingør 16.10. til Haukipudas.
 3m. Sk. *Norden*, Olsen, report. Helsingør 3.10. til Concarneau.
 3m. Sk. *Cathrine*, Købke, report. Helsingør 20.10. til Vannes.
 3m. Sk. *P. Rasmussen*, Larsen, report. Helsingør 16.10. til St. Brieu.
 m.t. *K. Hay*, Petersen, ank. Struer 19.10.

3m. Sk. *Clytia*, Hansen, ank. Douglas Man 20.10.
 Motorsk. *Polarstjernen*, Hansen, afg. Nykøbing F. 20.10.
 3m. Sk. *Glory*, Christensen, afg. Tønsberg 18.10.
 3m. Sk. *Mercur*, Hansen, ank. Carlshamn 19.10.
 3m. Sk. *Fuglen*, Schmidt, ank. Painpol 20.10.
 3m. Sk. *Frem*, Jørgensen, ank. Göteborg 20.10.
Sigrîd, Hansen, ank. Vannes 20.10.
Poseidon, Rasmussen, ank. Littlebay (N.F.) 21.10.
San, Petersen, ank. Dysart Red 27.10.
Altæa, Andersen, ank. til Norköping 27.10.
 3m. Sk. *Hans*, Christensen, ank. Dysart Red 22.10.
Valdemar, Christensen, ank. Dahouet 21.10.
 3m. Sk. *Elisabeth*, Groth, ank. Sølvborg 23.10.
Castenschiold, Christensen, ank. Hull 23.10.
Dronning Louise, Hansen, ank. Kotka 24.10.
Roma, Petersen, pass. Helsingør 24.10. til Quimper.
Vera, Larsen, ank. Wiborg 23.10.
Ludvig, Jørgensen, ank. Exeter 23.10.
C. V. Petersen, Petersen, afg. Methil 24.10. til Svendborg.
P. R. Nielsen, Petersen, ank. Aalborg 24.10.
 m.s. *Herkules*, Bager, ank. Sønderborg 24.10.
Kongstadt, Kristensen, ank. Sunderland 24.10.
 m.s. *Bien*, Petersen, ank. Næstved 24.10.
Fortuna, Jørgensen afg. Raumo 24.10.
Primula, Jørgensen, ank. Ornsköldsvik 24.10.
Ellen, Andersen, afg. Råfsö 25.10. til Aarhus.
 4m. Sk. *Gerda*, Staugaard, ank. Barryport 24.10.
 3m. Sk. *Arietis*, Rasmussen, ank. København 24.10.
 3m. Sk. *Nathalia*, Eriksen, ank. Logrevy 24.10.
Philip, Petersen, ank. Frederikssund 27.10.
Olga, Mouritzen, afg. Fleetwood 26.10. til Plymouth.
Urda, Petersen, ank. København 24.10.

DANSK SØFARTS TIDENDE

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

Abonnement
 i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
 VESTRE BOULEVARD 38, KØBENHAVN B.

Telefon 2070 - 12 610

samt paa alle Postkontorer

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

Sct. Anna Plads 28

Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

AF NYBYGNINGER

*

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

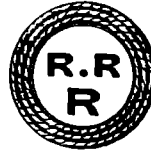
N. C. BACH

EDSV. SKIBSMÆGLER

NØRRESUNDBY

Telefon 1047-2161

Telegram-Adr.: BACH

A/S RANDERS REBSLAAERIHamp- og Staalraadstougværk-Fabrik
RANDERSTougværk af Hamp, Manila, og Cocos i alle
Dimensioner. Transmissionstouge. Jern- & Staal-
touge til Skibsbrug og Elevatorer

Oplag i København:

ANTON JENSEN • STRANDGADE 44**BOLINDERS** RAAOLIE-MOTORER
FOR SKIBE OG STATIONÆRIngen Vandindsprøjtning. Ingen Kompressor. Øjeblikkelig Igangsætning ved elektrisk Starteanordning. Meget ringe Brændstofforbrug.
ÆLDRE BOLINDERTYPER MODERNISERES Forlang Tilbud. OVER 15.000 BOLINDERMOTORER I DAGLIG DRIFTEnerepræsentant for Danmark: **HARRY LEVIN** (Ingeniørfdlg.), Frederiksgade 1, Kbhvn. Telf.: Central 59-5995. Teleg.-Adr.: »Fairlevins**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus**LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER****V. & E. MATHIESEN**

BLIKKENSLAGER · SKIBSINVENTAR

Kabys- & Baadinventar, Lanterner med
Certificat, Kompashætter. Fortinning.**ALT SKIBSARBEJDE UDFØRES
TOLDBODGADE 6, KØBENHAVN · TELEF 9445****KAY DYHR**Kvæsthusgade 1 - København K.
Telefon: Cent. 8901-6885 · Teleg.-Adr.: Kaydyhr-København
Kunstig Træk- og Oliefyrrings-Anlæg
fra James Howden & Co.
GLASGOW

KIRKEGADE 7 ESBJERG TELEFON 266

TH. THYGESEN

SKIBSPROVIANTERING

GRUNDLAGT 1893

FRILAGER · VARER FOR UDFØRSEL

Gammel Torv
16**JULIUS MARSING**Telf.: Central
12,516Frihavnslager af bedste SUPERIOR MANILLATOV
højeste Styrke **MARSING KVALITET** største Holdbarhed
Levering i alle inden- og udenlandske Havne. Kassér ikke gammelt
Manillatov, højeste Dagspris betales. Afhentning direkte ved Skib.**J. ANDERSEN & CO****SHIPS OUTFIT**

TOLDBODVEJ 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

F. V. T. NIELSEN
SKIBSBYGNINGSINGENIØR
(fhv. Overkonstruktør ved Orlogsværftet)Udarbejdelse af Projekter og Tegninger til forskellige
Arter af Skibe og Fartøjer. Raadgivende ved Værftanlæg.
Tilsyn med Nybygninger.

Store Regnegade 5 III, København K · Telf.: Byen 1386 x

RAAOLIEMOTORER
FRA 2 TIL 140 HK.AKTIESELSKABET
MOTORFABRIKEN „DAN“
BRAGESGADE 10, L.
TELEFON C. 8006-8007**A. E. ERICKSON & Co, A.B. · ÅBO · FINLAND**

STEVEDORES

ÅBO AND DISTRICT

Telegrams: "ERICKSON", Åbo Finland. * Established 1889
Members of The Stevedores' Federation of Finland.Loading places and
depth of water:

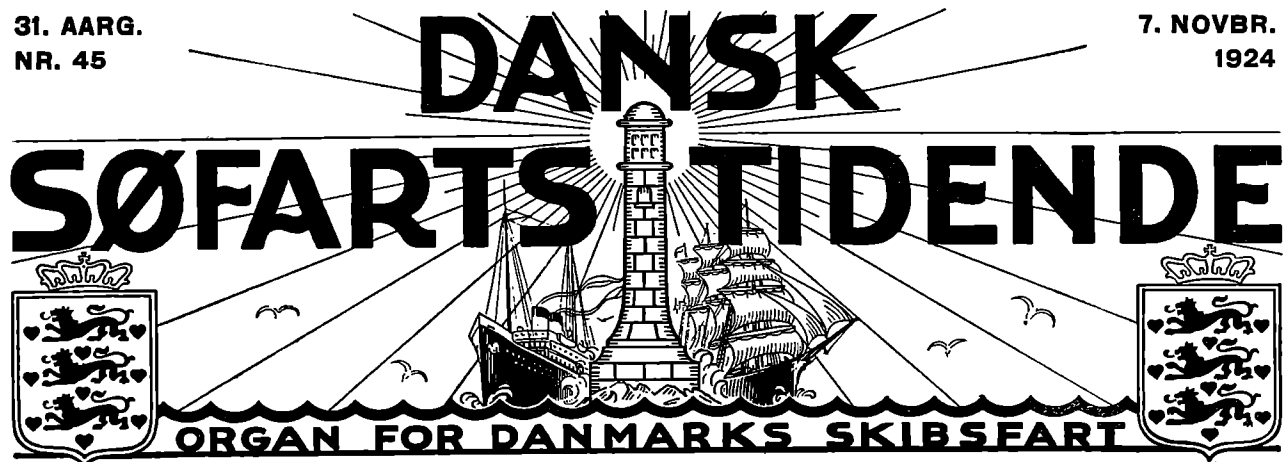
AT ÅBO:

Quay 22 ft.
Inner road 24 »
Outer road 25 »

IN THE DISTRICT:

Nådendal 20 ft.
Harvaluoto 18 »
Attu 20 »
Wartsala inner road . . . 16 »
« outer road 20 »
Strömma inner road . . . 16 »
« outer road 20 »
Hakkaala 19 »

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

DANSKE LLOYD

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-
AKTIESELSKAB
STIFTET 1899

TELEFON:
CENTRAL 1160



TELEGR.-ADR.:
DANSKELLOYD

KJØBENHAVN
AMALIEGADE 29 B

AADNESEN & DAHL LIMITED

FILIALER:
NEWPORT · SWANSEA · PORT TALBOT
TELEGRAM-ADR.: "DAHL"

CARDIFF

*

SKIBSMÆGLERE &
KULEKSPORTØRER

12

BUNKERKUL I
ALLE HAVNE VED BRISTOLKANALEN

ODENSE STAALSKIBS- VÆRFT

VED A. P. MØLLER

Telefon: 1869 ODENSE Statistelf.: 62

Telegram-Adr.: „Staalværft“

*

KONTOR I KØBENHAVN:
KONGENS NYTORV 8

*

NYBYGNING AF STAALSKIBE
INDTIL 10,000 TONS D.W.

*

SPECIALITET:
DIESELMOTORSKIBE

FORSIKRINGSAKTIESELSKABET NATIONAL

KØBENHAVN
GRUNDLAGT 1905
Telefon C. 75 65 · Statistefon 507
TELEGRAM-ADR.: »NATION«

TEGNER

SØ- & TRANSPORT FORSIKRINGER

Iøvrigt overtages
alle Arter Forsik-
ringer til de billigst
mulige Præmier

FORLANG TILBUD · AGENTURER OVERALT

AKTIESELSKABET
DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI
 (THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

KØBENHAVN
FILIALER: BANGKOK OG SINGAPORE

Egne Agenturer: Soerabaya, Shanghai, Hankow, Vladivostock, Dalny, Harbin, New York, Valparaiso, San Francisco, Durban og Johannesburg. — Regelmæssig Rutebart paa Siam, Kina, Japan, Sydafrika, Australien, Java, Vestindien, Meksiko og Vestkysten af Nord- og Sydamerika. — Import til Europa af østasiske og andre oversøiske Produkter, Teak- og andre Træsorter. — Export til oversøiske Pladser af europæiske Produkter. — Skov- og Savmølle drift i Siam.

ALLE NÆRMERE OPLYSNINGER
ERHOLDES VED HENVENDELSE PAA KOMPAGNIETS HOVEDKONTOR,
HOLBERGSGADE 2, KØBENHAVN K.

C. K. HANSEN

DAMPSKIBSREDERI
 DAMPSKIBS-, HAVARI- OG ASSURANCE-AGENTUR
Befragtning og Køb og Salg af Damp- og Sejlskibe

KØBENHAVN
 29 B, Amaliegade
 Filial: **HELSINGØR**
 2, Soflegade

Telegr.-Adr.: HANSEN
 Telefon: { Central 72 (10 Ledninger)
 — 50589 (8 Em. — 9 Fm.)
 Statstelef. 13 (2 Ledninger)

Telegr.-Adr.: HANSEN
 Telefon. Helsingør 972

Wiltons

ENGINEERING & SLIPWAY CO

SKIBSBYGGERE
 MARINE-, ELEKTRISKE OG ALMINDELIGE
 INGENIØRARBEJDER

KEDELSMEDIE · JERN- OG MESSING-STØBERIER
REPARATIONSVÆRFT

2000 TONS DAMP-HYDRAULISK SMEDEMASKINE
 4 FLYDEKRANER MED INDT. 120 TONS LØFTE-ØVNE

En Ponton-Dok for Skibe op til 850 Fods Længde, Løfte-Øvne 46,000 Tons	
En » » » » 550 » » » 14,000 »	
En » » » » 480 » » » 8,000 »	
En » » » » 420 » » » 4,500 »	

Sidebeddinger for Dampere paa indtil 300 Fods Længde

TELEGR.ADR.: **WILTON, ROTTERDAM** TELEFON-NR.: 7303, 7304, 7305, 7325, 6707, 6708

ALFRED CHRISTENSEN

Tlgr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 24 Telf. 221-1735-5390

Dampskibsreder
Dampskibs- og Havariagent
Befragtningsforretning

FLETCHERS (STEVEDORES) LIMITED

ETABLERET I OVER 50 AAR

TELEGRAM-ADR.:
 "DISCHARGE, CARDIFF"
 TELEFON: 1893

Stevedores og
Kørsel

ROYAL STUART BLDGS.,
 JAMES STREET
CARDIFF

STEGMANN
 N.F. EDSV. SKIBSMÆGLER
 TELEFONER 18 & 918 TELEGRAFER „STEGMANN“
NØRRE SUNDBY

KONSIGNER DERES SKIBE TIL
SHELLEN'S SHIPPING & AGENCY CO. SOC. AN.

ROTTERDAM ANTWERPEN HAMBURG

Skibsredere, Skibsmæglere, Befragtere, Speditører,
 Toldklarere. Spec: Baltic & White Sea Befragtning

Telegram-Adresser:

Rotterdam:	Antwerpen:	Hamburg:
SHELLEN	SCHESHIP	SHELLENSHIP

A. N. PETERSEN

A/S DET DANSK-FRANSKE DAMPSKIBSELSKAB
 Telef.: 1243-12843 — Telegr. Adr.: Danskfransk
 FREDERIKSGADE 9

Befragtning, Assurance, Køb og Salg af Skibe
 Befragtningsagenter for Herrer Helsing & Grimm, Riga, Libau, Windau

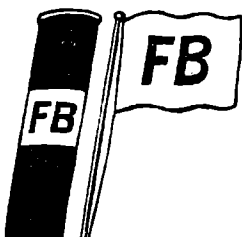
A/S DAMPSKIBSELSKABET

"PACIFIC"

AMALIEGADE 29 A

Telefon: 4211 - Telegram-Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH
 Korreponderende Reder



DE FORENEDE BUGSERSELSKABER

Telef.: Toldboddommen: Central 3944 TELEGRAM-ADRESSE: Nattelef. for Bugsering: Veste 575 v
 Kontoret: Central 291 - 13101 - 10592 »TUGBOATS« Natlif. i Strandingstilfælde: Strand 130

Bugsering · Bjergning · Vandforsyning

STØRST OG ÆLDST I KØBENHAVN

AMALIEGADE 36

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM. 45

FREDAG 7. NOVEMBER 1924

31. AARG.

F R A U G E T I L U G E

SKIBSFARTEN OG ERHVERVSMINISTERIET

For mange er det kommet som en Overraskelse, at Rederne har modsat sig Tanken om at overføre Administrationen af Fyr- og Vagervæsen samt Vejrmedlinger fra Marineministeriet til Erhvervsministeriet. Ganske overfladisk set er denne Overraskelse forstaaelig. Rederne har selv, første Gang i 1899, udtrykt Ønske om Oprettelse af et særlig Departement til at varetage Handels- og Søfartsinteresser. Dette Ønske blev i 1908 igen fremsat. Paa det Tidspunkt var Generalkonsul *Johan Hansen* lige udnævnt til Danmarks første Handelsminister, og Rederne mente ganske naturligt, at Generalkonsulen var særlig kvalificeret til at organisere et Departement, der paa effektiv Maade kunde varetage Søfartens Interesser. Ingen af disse Henvendelser, heller ikke senere Drøftelser, førte imidlertid til noget Resultat.

Fortonet mod denne historiske Baggrund kunde det tilsyneladende se ud som om Rederne havde skiftet Standpunkt, naar de paa Mødet forleden — *hvor alle større Rederier var repræsenteret* — enstemmigt udtalte sig imod en Overførelse af de nævnte »Væsner« til Erhvervsministeriet. Dette er imidlertid ikke Tilfældet. Rederne har ikke skiftet Standpunkt, men Forholdene har, siden de i sin Tid drøftede en eventuel Overførelse, ændret og udviklet sig paa en saadan Maade, at en Overførelse fra Marineministeriet til Erhvervsministeriet vilde være uforsvarlig af forskellige Grunde — navnlig af nationaløkonomisk Karakter — for hvilke vi i det efterfølgende skal redegøre. At Redernes Holdning skulde være dikteret af politiske Antipatier, som insinueret andetsteds, er, behøver vi næppe at fremhæve, bevidst Usandhed. Det er ingen Hømmelighed, at Rederne i høj Grad anerkender de Motiver, der ligger bag den nuværende Erhvervsministers og hans Embedsmænds Bestræbelser for virkelig at være vor Skibsfart til Nytte. Denne redebonne Anerkendelse af Ministeriets Motiver har endda faaet det slet informerede *Sofarten* til at misforstaa Situationen i den Grad, at det — tilsyneladende i ramme Alvor — hævder, at Direktøren for Dansk Dampskibsrederiforening har udtalt, at Foreningen var stemt for en Overførelse. *Sancta Simplicitas!*

Der er et »Væsen«, som Rederne, enkeltvis som organisationsmæssigt, ønsker overført til Erhvervsministeriet, det er — Havnevæsenet. Det sorterer i Øjeblikket under Ministeriet for offentlige Arbejder, der har vist ringe Forstaaelse af Søfartens Krav, antagelig fordi det er ganske uegnet til og mangler de nødvendige Kvalifikationer til at varetage handels-økonomiske Interesser.

Man ved hvad man har —

Efter denne lille Afstikker lad os saa vende tilbage til Fyr- og Vagervæsenet og Meteorologisk Institut samt de gode og vægtige Grunde, hvorfor Rederne foretrækker disse Institutioners fortsatte Tilknytning til Marineministeriet.

Rederne har aldrig haft Anledning til og har aldrig klaget over vort Fyr- og Vagervæsen. Det er en gan-

ske fortræffelig Institution. Kun et eneste Lands Fyrvæsen kan siges at være en lille Smule bedre — Frankrigs, som iøvrigt, hvad vist er almindelig bekendt, har været det værdige Forbillede for det danske. Man ved, hvad man har, men man ved ikke, hvad man faar. Vi har under Marineministeriets dygtige Ledelse et udmærket Fyr- og Vagervæsen. Hvorfor i Alverden saa gøre Springet ud i det uvisse og skabe et nyt under Erhvervsministeriets Auspicer? Det er muligt, at ogsaa Erhvervsministeriet kan skabe et udmærket Fyr- og Vagervæsen, det er muligt, men man ved det ikke. Man ved kun een Ting aldeles bestemt, og det er, at en Overflyttelse af disse »Væsner« til Erhvervsministeriet vil koste Penge, og at Driften vil blive langt dyrere. De fleste skatteydende Borgere vil sikkert give Rederne Ret i, at Tidens Krav ikke gaar i Retning af flere Udgifter og flere Embedsmænd.

Hvorfor virker Fyr- og Vagervæsen saa fortrinligt under den nuværende Ledelse, og hvorfor frygter Rederne inderst inde for, at Overførelsen til Erhvervsministeriet vil være ensbetydende med Tilbagegang? Forklaringen ligger snublende nær. Under den nuværende marineministerielle Ledelse faar unge Søløjtnanter og Kaptajner en meget efterspurgt Chance til at vise, hvad de duer til. De dygtigste af dem faar deres Tørn ved Fyr- og Vagervæsenet, og enhver, der har haft en Smule Berøring med denne Virksomhed, kan simpelthen ikke undgaa at beundre den Lyst og Iver og Dygtighed, hvormed disse Mennesker gaar op i deres Gerning. Den Interesse, de viser for deres Arbejde, er saa levende, at man tør betvivle, om en *fast* civil Stab vilde være i Stand til igennem de mange Aar at gaa bare halvt saa meget op i deres Gerning.

Nye Koste fejer bedst.

Inden for Fyr- og Vagervæsenet er Fyrdirektøren den eneste, hvis Stilling er *fast*. Hans Næstkommanderende, Fyr- og Vagerinspektøren, der er i direkte Kontakt med alle de underordnede, skifter hvert tredje Aar, hvorved det friske Tempo bevares. Hænder det menneskelige, at man til Fyr- og Vagerinspektør vælger en Mand, som ikke er Stillingen voksen, eller som indfører Reform, der ikke er Reform, er han heldigvis ikke som civile Embedsmænd, der faar en Udnævnelse, limet fast til Inspektoratet. Naar de tre Aar er omme, kommer der en ny Kost, der kan feje det ud, der ikke er værd at bevare. Der er dem, der mener, at Inspektørens treaars Periode er for kort et Tidsrum til at gøre en virkelig Indsats i Arbejdet. Men de Herrer glemmer, at Fyr- og Vagerinspektøren som ung Løjtnant har haft sin første Tørn i paagældende Administration, og altsaa ikke skal sætte sig ind i sit *job*, naar han overtager det. Han ved, hvor han skal tage fat.

Civiladministration og Strejke-Risiko.

Der er mange Fordele ved den nuværende Ordning. Først og sidst den militære Disciplin, der sætter Fart i Tingene. Der er noget ungt og frisk over hele Aanden i Fyr- og Vagervæsenet til Trods for de mange

— hele 76 — Aar, det har eksisteret under Marine-ministeriet. Derfor har der heller aldrig været skellig Grund til Klager som overfor Lodsvesenet, hvor Disciplinen er civil. Og Strejker kender man ikke til. Men var man garanteret mod Strejker, hvis den militære Disciplin afløstes af en civil? Der er altid en Strejke-Risiko ved en civil Besætning, og Fyrskibe og Prikker kan ikke ligge og vente, indtil det behager strejkende at genoptage Arbejdet — det kan betyde Liv eller Død for Søfarende. Civil Besætning vilde antagelig ogsaa hurtigt blive ensbetydende med to à tre Hold Besætninger i Lighed med Besætningerne paa Statsbanernes Færger. Hvad det vilde koste, behøver vi vist ikke at gaa nærmere ind paa.

Lad os et Øjeblik tænke den Mulighed, at Fyr- og Vagervæsen blev overført til Erhvervsministeriet. Hvorlænge vilde det saa ikke vare, inden alting igen kom til at fungere tilfredsstillende? En meget lang og kostbar Tid. Maaske var denne Overgangsperiode ikke engang til Ende, inden Europa laa i en ny Krig, eller vi selv blev draget ind i en saadan Ulykke — det er vi nemlig ikke ene om at bestemme — saa var en Tilbageføring af Fyr- og Vagervæsenet til Marineministeriet jo nødvendig. For selv en socialdemokratisk Regering vilde ikke og turde ikke overlade til et civilt Ministerium de Krigsopgaver, som der paahviler Fyr- og Vagervæsen. Det har man i alt Fald ikke Lov at tro.

Marineministeriet arbejder hurtigere.

Det Samarbejde, der i Aarenes Løb er kommen i Stand imellem Skibsfarten og Marineministeriet, har været saa lykkeligt, at Rederne ikke ønsker at afbryde det. Det vilde ogsaa være troløst af dem, naar de Gang paa Gang har ladet forstaa, at Marineministe-

riet arbejder bedre og hurtigere end de andre Departementer, der har at gøre med Skibsfarts-Sager. Tag for Eksempel Meteorologisk Institut, som Regeringen ogsaa har tænkt at overføre til Erhvervsministeriet. Mon der gives nogen individuel dansk Skibsreder, der ikke har Grund til at være den Institutions sømilitære Ledere taknemlig for den hurtige og lidet bureaukratiske Maade, hvorpaa de har været Skibsfarten behjælpelig under vanskelige og ekceptionelle Forhold, senest under den svære Isvinter iaar. En ejendommelig Maade at vise sin Taknemlighed paa vilde det være, hvis man anmodede Regeringen om at »civilisere« denne fortræffelige Institution og overføre den til et andet Ministerium.

Som vi allerede har paapeget i Begyndelsen af denne Artikel, har Erhvervsministeren sikkert fremsat Planen med det Forsæt at ville give et af Landets bærende Erhverv — Skibsfarten — al mulig Støtte. Naar han nu ser, at Skibsfarten ikke ønsker Støtte i den Form, er der kun Grund til at tro, at han vil lade sin Plan falde og søge ad andre Veje at give den en Haandsrækning. Meget kan tyde derpaa. Saasnart han blev gjort opmærksom paa Skibsfartens Holdning, meddelte han Finansudvalget, at han var villig til at afæske Administrationskommissionen en Erklæring om Betimeligheden for at henlægge Fyr- og Vagervæsenet under Erhvervsministeriet. Dette viser, at Overførelsen ikke er et Principspørgsmaal for Ministeren, og at den danske Skibsfart kan forvente, at der vil blive taget Hensyn til dens Ønsker.

FORANDRING I HAVNEAFGIFTERNE I FORSKELLIGE FRANSKE HAVNE

Den franske Republiks Præsident har udstedt en Række Dekreter, hvorved Havneafgifterne i forskellige franske Havne ændres som anført nedenfor:

Dunkerque.

Fra den 17. September 1924 skal der af Kul, Kokes, Fyrretræ, Minetømmer, Brænde, Sand, Grus, Skærver, Fosfat, Svovlkis, Jernmalm betales 0.40 Frs. pr. Ton eller Brøkdæl deraf.

Honfleur.

Fra den 17. September skal Skibe, der løber ind eller ud af Havnen lastede, saafremt de kommer fra eller er bestemt til en udenlandsk Havn, er beskæftigede med Fiskeri paa fremmede Have, eller kommer fra Kolonierne, betale pr. netto Ton 2 Frs. Saafremt de kommer fra en fransk Havn eller afgaar til en saadan, skal de, ligesom Skibe, der gaar i Kystfart, betale 80 Centimer.

Skibe, der ankommer lastede og afgaar ballastede eller ankommer ballastede og afgaar lastede, fra eller til en udenlandsk Havn, Storfiskeri eller Kolonierne betaler 1 Frs. 50 Centimer pr. netto Ton.

Kommende fra eller afgaaende til fransk Havn eller i Kystfart betaler Skibe 60 Centimer.

Ovennævnte Afgifter nedsættes med 85 pCt. for Skibe, der gaar i regelmæssig Fart med mindst 2 Afgange pr. Uge, hvis deres Ladninger ved Ankomst og Afgang tilsammen ikke andrager $\frac{1}{4}$ af deres netto Tonnage, i alle andre Tilfælde med 65 pCt.

Afgifterne nedsættes med 50 pCt. for Skibe, der har anløbet eller skal anløbe franske Havne, i hvilke der opkræves lokal Tonnageafgift, for at lade eller losse Varer, bestemte til eller kommende fra Udlandet eller de franske Kolonier.

Afgifterne paa 80 og 60 Centimer nævnt ovenfor nedsættes med 25 pCt. for Rutebaade med mindst 2 Afgange pr. Uge.

Rutebaade med daglig Afgang og hovedsagelig givende sig af med Passagerfart, fritages for ovennævnte Afgifter, saafremt det Kvantum Varer, der er paa hvert Skib, ikke overstiger $\frac{1}{6}$ af det paagældende Skibs netto Tonnage.

Afgifter paa Varer:

35 Centimer pr. Meterton af lossede Varer med en Reduktion til 12.5 Centimer for Varer, kommende fra fransk Havn.

Indladede Varer betaler pr. Meterton: Champagne, Likører, Fjerkræ og Vildt 4 Frs., frisk Bordfrugt 3 Frs., Vin og Cider 1 Francs og andre Varer og Produkter 50 Centimer.

Smaa Kolli under 50 kg betaler kun 50 Centimer.

Disse Afgifter nedsættes til 10 Centimer pr. Meterton for Varer bestemte til fransk Havn.

Sainte-Maxime.

Fra 3. Oktober 1924 betales af alle Varer, der indlades eller losses i Sainte-Maxime, en Afgift af 1 Frs. 30 Cent.

Tréport.

Fra 3. Oktober 1924 forhøjes den Afgift paa 55 Centimer pr. Registerton, som opkræves i Tréport, til 95 Centimer.

Saint Brieuc.

Fra 5. Oktober 1924 er Handelskamret i Saint Brieuc bemyndiget til at opkræve i Havnen Lannion følgende Afgifter:

A. 50 Centimer pr. brutto Ton af Skibe kommende fra eller bestemte til Udlandet samt franske Kolonier eller Protektorater.

Af Skibe i Kystfart 20 Centimer pr. brutto Ton.

B. Sand til Bygningsbrug 0.40 Francs pr. Meterton.

Alle andre Varer, hvorfra de end kommer, og hvortil de end er bestemt, 0.50 Francs.

HØJERE AMORTISATIONS-PROCENT NØDVENDIG FOR DIESELSKIBE

OLIE KONTRA KUL

Christiania Rederiforenings Møde forleden Aften indlededes med en Orientering af Advokat *Schønning* angaaende Spørgsmaalet om Amortisationsprocenten for Dieselskibe, som iflg. *N. H. & S. T.* herunder bl. a. udtalte:

Ifølge Rigsskattevesenets Amortisationsbestemmelser, som igen tjener som Vejledning for Ligningsraadene, skal Dieselskibe amortiseres efter den samme Sats som Dampskibe. Den store Kontrahering af Dieselskibe, som har fundet Sted i den senere Tid, gør det imidlertid nødvendigt at optage denne Sats til Diskussion, da jeg tror, at der er en almen Opfattelse af, at Satsen er for lav og at den derfor bør sættes til 7 à 8 pCt. Rigtignok er som sagt Rigsskattevesenets Bestemmelser kun vejledende, saaledes at der skulde være Anledning for Ligningsraadene til at godkende f. Eks. 7 pCt.; men Bestemmelserne bør ikke destomindre forandres, for at man ikke skal løbe den Risiko, at Raadene nægter at godkende en saadan Amortisationsssats.

Et Motormaskineri slides hurtigere op end et Dampskibs Maskineri. Rigtignok hævdes det, at et Maskineri leveret af et første Klasses Byggeri og med første Klasses Vedligeholdelse kan paaregne ligesaa lang Levetid som et Dampskib. Her maa det dog præciseres, at den Erfaring, man nu har, ikke er lang nok til, at man kan fælde en afgørende Dom herom. Det er ikke mere end 12 Aar siden at »Selandia«, det første Motorskib, blev sat i Fart. Dette Skib har netop passeret 3. survey, vistnok med tilfredsstillende Resultat; men det staar endnu tilbage at høste Erfaringer med 4-takts Motorer af andre Typer, foruden 2-takts Motorerne. Der er saaledes Rum for Usikkerhed paa dette Omraade, som Rederne ønsker at gardere sig mod ved at faa Adgang til at nedskrive Dieselskibene saa snart som mulig.

Amortisationen bør ske hurtigst muligt.

Et andet Moment, som taler for en hurtig Nedskrivning, er af mere forretningsmæssig end teknisk Beskaffenhed. Disse Dieselskibe er nemlig som bekendt kostbarere i Anskaffelse end Dampskibe. Denne øgede Kapital mener Rederne at kunne amortisere bort ved Dieselskibenes bedre Fragter og mindre Driftsudgifter. Men for begge disse Poster gælder det, at man ingen Sikkerhed har for, hvor længe disse Forhold kan vare. Fragtdifferensen er en reel Forskel saa længe Dampskibene er i Majoritet og derved bestemmer Fragterne. Men med den vældige Ekspansion, som nu foregaar, maa man regne med, at Dieselskibene om ikke lang Tid er i Majoritet og dermed kommer til at bestemme det internationale Fragtniveau. — Naar dette indtræffer, vil man ikke længer kunne være sikker paa at faa Fragter, som er istand til at amortisere Skibenes større Anskaffelsespris, som derfor bør bortamortiseres snarest mulig.

Forholdet mellem Olie- og Kulpriser totalt ændret.

Ser man saa hen til Driftudgifterne, f. Eks. for 8,000 Tonnere i Rederens egen Fart, finder man, at et Dieselskib bruger 10 à 11 Tons Olje pr. Døgn, et oljebrændende Dampskib ca. 30 Tons Olje og et kulfyrende Dampskib ca. 40 Tons Kul. Lige indtil for 12 Maanedere siden betød dette en overordentlig stor Besparelse i Dieselskibets Favør, men nu er Forholdet totalt forandret, idet Oljepriserne er steget, mens Kulpriserne er faldet. Det Skib, som først slaas ud, er naturligvis det oljebrændende Dampskib, men disse kan paa den anden Side uden større Ulemper omlægges til Kulfyring. Anderledes stiller det sig for Dieselskibene. Ser man paa de Priser, som bydes paa Kontrakt for 1925, ser man, at Oljen noteres med 16 à 17 Dollars pr. Tons, mens Kullene noteres i 4.50 Dollars pr. Tons.

Bunkerregningen bliver da praktisk talt den samme for Dieselskibet som for det kulbrændende Dampskib. Dette er et Resultat, som sikkert ikke et Menneske regnede med for 12 Maanedere siden. Og Priskurven er stort set stigende, dels som Følge af de Aftaler, som er truffet mellem de store Oljeselskaber, og dels som Følge af, at der ikke længer er saa store Oljemængder tilstede paa de lettere tilgængelige Felter.

Er Oliebeholdningerne tilstrækkelige?

Et andet overordentlig vigtig Spørgsmaal, som melder sig, er: Hvor længe vil Oljen vare? Herom hersker der som bekendt delte Meninger. Mange Ekspertter hævder, at vi endnu kun er ved Begyndelsen af Eksploiteringen af Verdens Oljebeholdning; andre hævder, at Oljens Dage snart vil være talt med det nuværende stærkt stigende Forbrug. Man vil derfor maaske til sin Tid komme til at drøfte Konvertering af Dieselskibe til Dampskibe paa samme Maade som man nu taler om Konvertering fra Damp til Diesel.

Jeg vil dog reservere mig mod at blive opfattet som en Sortseer paa Grundlag af, hvad jeg har fundet at burde trække frem til Belysning. Min personlige Opfattelse er den, at Udsigterne for Dieselskibene er gode; men de er befængt med en god Del Usikkerhed, som bør faa sit forretningsmæssige Udtryk ved en højere Amortisationsprocent, som tillader Bedriften snarest mulig at afskrive Merudgifterne. Gaar Myndighederne med til 7 à 8 pCt., øver de en god og gavnlig Gerning mod den norske Skibsfart, saameget mere som hverken Stat eller Kommune vil lide noget Tab ved at knæsette en saadan Procentsats. Jo før vil man nemlig komme ned paa det Niveau, hvorpaa Nedskrivningen ophører; og sælges et saadant Skib forinden, vil Salgsbeløbet skaffe et større Skattebeløb i Kompensation.

Taleren vilde derfor foreslaa, at Foreningen henstiller til Rederforbundet at indgaa til Myndighederne med Anmodning om, at der i Rigsskattevesenets Vejledning bliver gjort den Forandring, at en Amortisationsssats af 7 à 8 pCt. tillades for Dieselskibe.

Prisen for Motorskibe bør kun ligge 25 pCt. over Dampskibsprisen.

Advokaten afsluttede sit Indlæg med at understrege, at der ikke bør være Tale om at værdsætte et Motorskib til mere end 25 pCt. over et tilsvarende Dampskib. De Offerter, som Advokaten har haft Anledning til at gøre sig bekendt med, viser ogsaa, at Værkstedernes Forlangender ligger 25 pCt. over Prisen for Dampskibe. Han henstillede til Rederforbundets tekniske Udvalg at være opmærksom paa dette Forhold, naar Forbundets Værdiansættelsestabel skal udfærdiges.

Skibsreder *Kloster* kunde i et og alt tiltræde Advokat *Schønning*s Udtalelser. Man bør absolut holde paa 8 pCt., da man maa regne med, at Dieselmaskinen slides og værdiforringes hurtigere end de langt billigere Dampmaskiner. Ligesaa bør man tage i Betragtning, at Udviklingen kan gaa saa hurtigt, at de nuværende Dieselmaskiner inden faa Aar bliver betydelig mindre værd. Forøvrigt fandt han, at der var Trang til en forøget Amortisationsprocent ogsaa for Dampskibe.

Skibsreder *Ditlev-Simonsen* lovede, at det tekniske Udvalg skulde tage Hensyn til Advokat *Schønning*s Henstilling. Naar Udvalget i sin Tid havde fikseret et Tillæg paa 30 pCt. for Dieselskibe, støttede den sig til de Oplysninger, som var indhentet. Den Aktivitet, de kontraktungrende Skibsbyggerier, særlig paa Kontinentet, har vist, har ogsaa formentlig været medvirkende til, at der er sket en Forskydning i Forholdet.

Nedskrivning til Ophugningsværdi.

Skibsreder *Hjelm Waage* fandt, at der var meget som talte for, at Tonnagen bør nedskrives til den lovhjemlede Lavgrænse, 25 pCt., i Løbet af 12 à 15 Aar, for jo før man naar denne Grænse, jo bedre vil det være for alle Parter. Det var forøvrigt et stort Spørgsmaal om der ikke ved en Lovforandring bør blive Adgang til at nedskrive Tonnagen til Ophugningsværdien, d. v. s. til ca. 1 Pund pr. Ton d.w., da man let risikerer et betydelig Tab, naar man maa sælge Skibe, som er nedskrevet kun til 25 pCt.

Skibsreder *Paust* anførte som Eksempel paa den Fare, der ligger i Oljeprisernes Stigning, at da »Selandia« blev sendt ud til Østen paa sin første Rejse, var Oljeprisen derude 10/-; nu er den 62/- à 65/-. I 1913

kostede meksikansk Olje 15/-, nu ca. 40/-. Hvis denne Stigning vedvarer endnu nogen Tid, vil Fordelen ved Diesel kontra Damp snart være bortelimineret, idet de store Oljeselskaber tager den Fortjeneste, Rederne havde regnet med. Det Samarbejde, som nu finder Sted mellem Oljeselskaberne, kan blive skabesvangert for Dieselmotorskibsejerne. Taleren var enig med *Waage* i, at Ophugningsværdien burde danne Grænsen for Amortiseringen, saa meget mere som en Køber af et Skib, nedskrevet til 25 pCt., har Adgang til at faa det amortiseret ned til Ophugningsværdien.

Skibsreder *N. A. P. Staubo* hævdede, at 40 pCt.s Tillægget for Frugtskibe, saaledes som fastsat ved Rederforbundets Værdiansættelsesplanche, nok kan være godt nok for ganske nye Baade, men ikke for ældre.

SVERIGES HANDELSFORBINDELSE MED SYDAFRIKA**KRYDSEREN "FYLGIA" S TOGT**

Den svenske Krydser »Fylgia« afgaar i Løbet af nogle Dage paa et Togt til Sydafrika, hvor den vil vise Flaget i de vigtigste Havne og søge at styrke og udvide de bestaaende Handelsforbindelser mellem Sverige og Sydafrika.

Svensk Eksportforenings Tidsskrift *Svensk Export* benytter Lejligheden til at rekapitulere nogle Fakta angaaende Handelsforholdet mellem Sverige og Sydafrika. Det er, bemærker Bladet, ikke saa livligt, som vi kunde ønske, men paa vor Side vil vi gøre, hvad vi kan for at styrke det, da vi har nogle gode Ting at tilbyde og kan faa adskillige Produkter fra Sydafrika, som vi nu faar andetsteds fra eller gennem Mellemhandlere.

Aaret 1904 var et betydningsfuldt Aar i Sveriges Samhandel med Sydafrika. Paa Initiativ af afdøde Kaptajn *Lundgren*, et fremragende Navn indenfor moderne svensk Skibsfarts Historie, dannedes »Nike Skibsfarts Selskab« (nu Transatlantic), der drev regelmæssig Fragtfort mellem de to Lande. Tidligere transporteredes svensk Tømmer, der er Sveriges vigtigste Eksportartikel til Sydafrika, af svenske Trampbaade eller af udenlandsk Tonnage, hvilket medførte Omladning og saaledes bidrog til at forhøje Varens Pris paa Bestemmelsesstedet. Denne direkte Rute, der nu har eksisteret i 20 Aar, har i høj Grad medvirket til at ændre Karakteren af Sveriges Handel med Sydafrika. I 1903 f. Eks., da Sveriges Eksport til Sydafrika var usædvanlig stor, androg Tømmeret over 99 pCt. af hele Eksporten, men allerede i 1905 sendtes adskillige andre Varer til Sydafrika, uden Tvivl som Følge af den direkte Rute, og blandt Varerne var der nu kemiske Præparater, Cement, Centrifuger og andre Maskiner, Papir, Sten, Konserves og Tændstikker. Eksporten af Stykgods er tiltaget jævnt siden da, saaledes at Tømmerek eksporten i 1923 kun androg $\frac{2}{3}$ af hele Eksporten, hvilket er et godt Vidnesbyrd om den voksende Betydning af Sydafrikas Import af forskellige svenske Industriprodukter.

Sveriges Eksport jævnt stigende.

Medens svensk Eksport til Sydafrika er steget jævnt i Løbet af de sidste 10 Aar, har Importen fra Sydafrika svinget og ikke været af større Betydning. Sydafrikanske Eksportører synes af finansielle og andre Grunde at foretrække at lade Eksporten gaa over Storbritannien. Maaske vilde det dog betale sig for dem at forsøge at aabne direkte Forbindelser med Sverige, da den svenske Industri trænger til mange af de Raaprodukter, der frembringes i Sydafrika. For hidtil er kun Jernmalm og Bark blevet sendt direkte og kun i ringe Omfang.

Stigningen i Sveriges Eksport til Sydafrika fremgaar af følgende Tal for Aarene 1921-1923 nemlig: 8,109,000 Kr., 11,521,000 Kr. og 15,578,000 Kr.

Eksporten i 1923 omfattede 136,000 Kubikmeter Træ,

hovedsagelig skaarne og høvlede Brædder, og den næstvigtigste Artikel var Papir, hovedsagelig Avis- og Indpakkingspapir, af hvilket der udførtes 6,000 Tons. Af Staalvarer udførtes ca. 1,000 Tons, og de sydafrikanske Miner og industrielle Foretagender synes at kunne afgive et paalideligt Marked for disse Specialartikler. Af forarbejdede Metalvarer i Form af Rør, Støbegods, Økser og Isenkramvarer indførtes fra Sverige for 854,000 Kr. Af andre svenske Varer solgt til Sydafrika kan nævnes Kemikalier, Telefon- og Telegrafmateriel, elektriske Maskiner, Centrifuger, pneumatisk Værktøj, Fyrtaarnsudstyr og Specialmaskiner.

Gode Udsigter for Fremtiden.

Trods den store Afstand mellem de to Lande har Handelen dog udviklet sig ret betydeligt omend noget ensidigt. Ved en nøjere Betragtning bliver Grunden hertil ganske klar. De svenske Varer er Kvalitetsvarer, Sverige kan ikke konkurrere med de store Industrielandene, hvad angaar Produktion af Masseartikler, men er nødsaget til at rette sine Bestræbelser mod Fremstillingen af Artikler af høj Kvalitet, ved hvilke det udmærkede svenske Jern og Staal og omhyggelige og samvittighedsfulde Arbejdsmetoder giver Sverige en vis Fordel. Disse faktiske Forhold volder svenske Varer Vanskeligheder paa mange andre Markeder — i Kina og Indien f. Eks. køber Importørerne almindeligvis ikke de dyrere Varer, fordi de lokale Købmænd tjener mere ved at sælge en billigere Vare og faa større Omsætning —, men i Sydafrika er Købeevnen stor, og Folk dér køber, hvad de mener er fordelagtigst.

Vi er dog ikke helt egennyttige, og i dette Tilfælde mindre end ellers. Vi er fuldkommen tilfredse med Handelssamkvemmet mellem de to Lande, og i Tidens Løb vil Omsætningen sikkert stige automatisk, da vi har mange Varer, som burde kunne sælges i Sydafrika, og som er de Penge værd, der forlanges for dem, medens vi til Gengæld har Brug for nogle af dets Produkter, og Tendensen synes i hvert Fald at gaa i Retning af en yderligere Udvidelse af Handelsforbindelsen.

RUSSISK-ITALIENSK SKIBSFARTS-OVERENSKOMST

Folkekommissærernes Raad har den 26. August godkendt en Overenskomst mellem Statsselskabet »Russflot« og det italienske Dampskibsselskab »Societa Trietina di Navigazione Cosulich« i Triest.

Efter Overenskomsten overgiver det italienske Dampskibsselskab til »Russflot« sit Generalagentur for Rusland. Overenskomsten gaar hovedsagelig ud paa Passagertrafik fra Rusland til Amerika med det italienske Selskabs Skibe.

EKSPORTEN AF DANSKE LANDBRUGSVARER TRANSPORTEN MANGELFULDT TILRETTELAGT AF EKSPORTØRERNE

Stort Spild af Plads i Eksportbaadene

Gennem de senere Aar har D. F. D. S., som det vil vides, foretaget en gennemgribende Modernisering af Selskabets Flaade af Eksportdampere. En Række af de ældre og ikke ganske tidssvarende Baade er skudt ud, og der er med en Bekostning af paa ca. 7.5 Mill. Kr. anskaffet et Antal nye, hurtiggaaende Dampere, fuldt moderne udstyrede med Køleanlæg osv. — altsammen for, at de danske Landbrugsprodukter skal kunne naa frem til England i bedst mulig Stand.

Imidlertid vil man nu fra interesseret Side vide, at der er en vis Skævhed i Forholdet vedrørende Transporten af Landbrugsprodukterne. Det gøres iflg. *Sv. Amtst.* gældende, at Landbrugsprodukterne kommer for spredt til de danske Afskibningshavne, og at Re-

sultatet bliver, at der gaar en Mængde Plads til Spilde i Baadene. Det nævnes saaledes, at paa de ca. 500 Afskibninger, der har fundet Sted i den forløbne Del af 1924, er ikke mindre end 80 pCt. af Lasterummet spildt — med andre Ord, Skibene kunde have taget et saa meget større Kvantum med, eller Afgangen Antal kunde være reduceret i ret tilsvarende Grad, hvis Landbrugsvarerne var indkommet mere planmæssigt og regelmæssigt.

Hvorvidt Ulempen kan rettes, er en anden Sag. Det vil maaske støde paa forskellige Vanskeligheder. Men man er i alt Fald i de landbrugsinteresserede Kredse bleven gjort opmærksom derpaa og vil sikkert beskæftige sig med Forholdet.

“DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

Det bedste, der kan siges om den forløbne Uge, vil være, at den ligner de to foregaaende.

Nord- og Sydamerika er stadig uden ringeste Bedring, og for flere Markeders Vedkommende er Raterne endog gaaet yderligere ned. Hvad der maa forundre mest er, at *Montreal* ikke engang har kunnet holde Stillingen, idet de faa afsluttede Forretninger er gjort til yderlig reducerede Rater, endskønt Tidspunktet for Skibsfartens Ophør paa St. Lawrencefloden rykker nærmere for hver Dag, der gaar. Der regnes dog nu med en Forandring til det bedre, og ifald Forventningerne om, at endnu ret betydelige Partier skal afskibes i denne Sæson holder Stik, bør der kunne ventes en Bedring inden længe. En væsentlig Faktor er selvfølgelig, at Tilgangen af Tonnage ikke bliver alt for stor, samt at Rederne holder igen længst muligt. Allerede nu synes Rederne, som naturligt er, at være mere tilbageholdende, men der er saa sandelig heller ingen Anledning for dem til senere at gøre Isbryder-tjeneste paa St. Lawrence til Dagsraten.

Nordstaterne, *Gulften* og *Pacific* har kun taget faa Baade og for alles Vedkommende til nedadgaaende Rater.

Om *Sydamerika* kan kun siges det samme, medens derimod *Australien* og *Indien* ikke alene har taget mange Baade, men begge Markeder — og i Særdeleshed sidstnævnte — er gennemgaaende absolut faste. Som et Resultat af Eftersommerens voksende Aktivitet paa alle oversøiske Markeder berettes, at en stor Del af den oplagte Tonnage atter er bragt i Fart. Dette er forsaavidt kun glædeligt, men det er vist ikke usandsynligt, at denne Forøgelse af Tonnagemængden vil virke hæmmende paa Raternes Forbedring, saavel som den har været medvirkende til at bringe Raterne yderligere ned, end Tilfældet ellers vilde have været. En stor Del af de nævnte Baade er imidlertid kun lokket ud af de høje og stadig stigende Rater, der betaltes i Begyndelsen af Eftersommeren, og vil utvivlsomt under de øjeblikkelige ugunstige Forhold blive oplagt efter Udlosningen i Europa. For de fleste af disse Fartøjers Vedkommende er der Tale om saa godt som urentable Skibe, hvad enten Aarsagen hertil er høj Alder og Umodernitet eller Skibe af den Art og Kvalitet, der byggedes saa mange af under og lige efter Krigen uden smaalige Hensyn til »Biting« som Kulforbrug etc. Der meddeltes for kort Tid siden, at »Shipping Board« havde sat en Del af sin Tonnage ind i Kornfarten, og at yderligere et Antal Skibe vilde følge efter, ligesom der vilde blive gjort Skridt til i videre Omfang, end Tilfældet er, at konkurrere med de europæiske Redere, hvor Talen er om Afskibning af amerikanske Produkter. Om Bestræbelserne i denne Retning bliver indskrænket til, at det henstilles til

amerikanske Befragtere af c.i.f.-Ladninger saa vidt muligt kun at slutte amerikanske Baade, eller om der vil blive gjort disse sidste endnu større Indrømmelser med Hensyn til Afgifter etc., end Tilfældet allerede er, vides endnu ikke.

TRÆLASTMARKEDET

Der har i den forløbne Uge fundet ret talrige Afslutninger Sted og til faste og stigende Rater. De fleste Redere holder igen og løber Baadene temmelig prompte — og hidtil uden Risiko. Der er dog Afslutninger, der tyder paa enkelte Rederes ringe Sans for at »smede medens Jernet er varmt«! Saaledes er en engelsk ca. 600 Stds. Dampers sluttet Raumo/Sharpness til 51/6d., medens en noget større, græsk Dampers sluttedes til samme Plads fra Trångsund til endog kun 50/-. Dette er henholdsvis 3/6d. og 5/- mindre, end der burde være opnaaet. Større Baade har uden nævneværdig Vanskelighed fornylig opnaaet 55/- til Cardiff fra Mellem- og Sydfinland, og omend der kan regnes med forholdsvis billigere Losning i Sharpness, saa er de øvrige Udgifter til Gengæld meget betydelige, ligesom flere Dages Ophold paa Grund af Tidevandet ikke er usandsynligt. Hertil kommer sikkert en daarlig Ekspedition samt Forsejling til anden Plads efter udgaaende Last. Det er saadanne Afslutninger, der vanskeliggør Opnaaelsen af en berettiget Rate til denne og andre Vestkysthavne, omend de nævnte Afslutninger kun maa betragtes som de isolerede Tilfælde, de er; thi det er en Kendsgerning, at d'Hrr. Befragtere og disses Agenter med anderledes Iver udbasunerer billige Afslutninger, end Rederne indbyrdes rapporterer en Afslutning til særlig god Rate til behagelig Underretning og som Eksempel til Efterfølgelse.

I Tilknytning til vore Udtalelser i sidste Uge om Ekspeditionerne i London kan anføres, at selv London-Mæglere i de sidste Rapporter om de stadig tilfredsstillende Losseforhold nu taler om Muligheden af Tonnageophobning i Slutningen af denne Maaned eller Begyndelsen af December. Som det var at vente, har den finske Regering atter (ifølge Meddelelse til The Baltic & White Sea Conference) suspenderet Dækslastbestemmelsen. Det vil være i god Tid, allerede inden denne Sæson er sluttet, at udtale sig om, hvad den kommende vil bringe. Fra »neutral« Kilde meddeles imidlertid, at de meget betydelige Afskibninger fra *Finland* i Aar næppe vil kunne ventes gentaget i samme Omfang i 1925, og det synes, som adskillige Savmøller i *Finland* indstiller sig paa en betydelig mindre Produktion næste Aar. Det er en Kendsgerning, at *Finland* til næste Aar maa regne endnu mere med russisk Konkurrence — ogsaa med Hensyn til Props og Pulpwood — ydermere som Priserne og Kvaliteten af disse sidste

Sorter fra Rusland er henholdsvis billigere og bedre end for det finske Produkts Vedkommende.

Af de afsluttede Befragtninger kan anføres: 750 Stds. dbb Wasa/London 53/6d.; 800 Stds. dbb Trångsund/London 52/6d.; 800 Stds. dbb Trångsund/London 50/-; 725 Stds. 2 Hernösand/London 55/- for dbb, 20/- for 2/250 Tons Papir; 530 Stds. dbb Örnskjöldsvik/Brysselskanalen 45/-; 750 Stds. dbb 3 Hernösand/Boulogne 44/-; 550 Stds. dbb Borgå/Räfsö/Liverpool 61/3d.; 850 Favne Props Sydfinland/Calais 41/6d.; 900 Favne Props 3 Pladser Kotka-Björkö/E.C.C.P. 53/6d. i.p.f. 100 Losning og 24 Timer Klausulen paa Lossepladsen; max. 1,040 Stds. dbb Trångsund/Rouen 43/-, primo December.

KUL, KOKS ETC.

I den forløbne Uge har der været ganske god Efterspørgsel efter Tonnage til Danmark; men Raterne er stadig for lave. Det synes, som om svenske og norske Redere holder deres Baade borte fra Kul- og Koks-laster til Danmark paa Grund af de lave Rater, men naar disse sidste stiger igen, vil Baadene sikkert blive tilbudt til danske Befragtere, og hvorledes det saa vil gaa med Raterne, maa Fremtiden vise.

Af Afslutninger kan anføres: 1,650 Forth/Vejle 7/-; Humber/Kolding 1,550 Koks 9/6d.; Tyno/Aarhus 5/4½d., 3,300 Tons; Forth/Skive 750 Tons 8/6d. Fra London er der sluttet en 2,400 Kokstonner til 9¼ Kr. med 500 Losning til København eller Aarhus, medens en norsk 1,750 Kokstonner — ret prompt — refuserede Fastbud 9¼ Kr. paa samme Betingelser.

Middelhavet. — Kulmarkedet til det nærmere Kontinent er stadig daarligt. Ordrene er faa og Raterne lave. 4/-, 4/3d. er Maksimum for 15/1,600 Tonnere til Nordfrankrig, og større Baade akcepterede 3/9d.-3/10½d. Spaniere stadig næsten uden Tilgang af nye Ordre. Efterspørgselen til Italien og fjernere Pladser er jævn god. Genoa betalte 9/3d.-10/- for store Baade; yderligere kan anføres; 2,600 Tons Malta 9/6d.; 7,000 Tons Pt. Said 10/6d.; 2,500 Tons Algiers 8/9d. ppt.; 2,000 Tons Barcelona 10/6d. prompt; 5,000 Tons Piræus 11/9d. prompt, alt fra Vestkysten. Hjemgaaende: Frugt ligger stadig omkring 27/- til 30/-, og Efterspørgselen er jævn god. Der rapporteres dog at være sluttet Januar Tonnage for consecutive Rejser til 25/-. Der er sluttet adskillige Dampere for Salt til Vestnorge, og der søges adskillige 2/5,000 Tonnere hovedsagelig fra Trapani.

Sortehavet — Donau. — Dette Marked har udvist en yderligere Stigning samt fortsat god Efterspørgsel.

Fra Sortehavet er betalt: 7,500 Tons Continent 16/6d. 2 Pladser; 9,000 Tons Cont. 15/9d., eller Vestkyst/U.K. 16/3d. December; 5,500 Tons Danmark 17/6d., 3 Havne, prompt. Fra Donau opnaaedes endog 18/- for 4,000 Tonner U.K./Cont. denne Maaned, og særlig herfra er Efterspørgselen god.

Syd-Amerika. — Der er sluttet adskillige Baade til La Plata, men til vigende Rater, og Befragternes Forventninger om billigere Fragter er for en Del slaet til. For middelstore Baade til Buenos Ayres er akcepteret fra 12/6d. til 13/3d., og mere end 13/6d. er næppe opnaaet. Hjemgaaende er Sydamerika som nævnt uden nogen Aktivitet af Betydning. Prompte Baade er yderst vanskelige at anbringe, og for saadanne store Baade opnaas vanskeligt mere end 20/-, omend dette for-gæves er budt for prompte store Baade.

Nord-Amerika — Gulfen — Canada. — Udgaende er der kun ringe Aktivitet, medens derimod adskillige Baade fandt Beskæftigelse for Kul fra Hampton Roads sydover, dog gennemgaaende til noget lavere Rater, f. Eks. 3.30 Dollars til Rio. Fra Montreal betales: 14½ Cents til Antwerpen direkte denne Maaned; 4/6d. 2 Havne til Middelhavet; 7,000 Tonner Middelhavet 20½ Cents een, 21 Cents 2 Havne denne Maaned; 6,500 Tons Marseilles 4/4½d., og senere 15½ Cents til fransk Atlanterhavshavn. Fra *Nordstaterne* akcepterede 7,000 Tonner 18 Cents til Middelhavet. Fra *Gulften*: 7,000 Tonner 4/3d. Cont., option U.K. 4/4½d. eller Vestitalien 4/7½d., 10. December Annullering; 7,000 Tonner 4/6d. U.K., eller Cont. 4/3d., eller Middelhavet østligst Vestitalien 4/4½d. een, 1½d. ekstra for hver yderligere Havn, max. 3 Havne, November. *Nord-Pacific* tog kun ganske faa Baade og til forringede Rater; for 30/11 Annullering betales 35/6d. Lumber til Australien sluttedes til 10.25 Dollars 2 Pladser begge Sider, Novbr.

ØSTEN

Der er atter betalt 23/- fra Karachi til 1 Havn U.K./Cont., 23/9d. 2 Havne, November, Scale; fra Bombay 7,500 Tonner 27/- d.w., 20/12 Annullering; 26/6d. d.w. Decbr./Januar. *Australien* er fast for Januar Baade, der er særlig efterspurgt, og der er betalt op til 47/6d., medens Febr./Marts stadig slutes til kun 45/6d. Fra *Sydafrika* opnaas stadig 27/6d., og en Del prompte Baade er sendt til dette Marked, idet Rederne har foretrukket dette frem for at akceptere de lave Rater fra Syd-Amerika. Saavidt vides er der i den forløbne Uge ikke anbragt flere Sejlskibe fra Australien.

DANSK NAUTISK ALMANAK 1925

Fra Firmaet *Iver C. Weillbach & Co.s* Indehavere, Skibsførerne *K. Prahl* og *E. Sølvér* har vi modtaget Firmaets nautiske Almanak for 1925.

Almanakken, der omfatter astronomiske Elementer af Interesse for Navigatører ordnet paa en let overskuelig Maade, har vundet stor Udbredelse i danske Skibe, idet den er en betydelig Forbedring af alle tidligere i Skandinavien udgivne nautiske Almanakker, ligesom den ogsaa efter hvad Firmaet udtaler til os i Norge benyttes meget.

I Udgaven 1925 er der foretaget en Forandring i Angivelse af astronomisk Tid, der tidligere regnedes fra Middag til Middag, idet Tiden fra 1ste Januar 1925 regnes fra Midnat (0 Timer) fortløbende til den følgende Midnat (24 Timer) altsaa følgende borgerlig Tid. Denne Ordning betyder en stor Lettelse i de astronomiske Beregninger til Søs, og denne Almanak er indrettet i Overensstemmelse hermed.

Af nyere Artikler kan vi fremhæve »Den Nautiske Afstandsmaaler«, et Instrument, der vil faa Betydning i Fremtiden ved Navigering i Sigte af Land, »Paulin's Barometer«, der forener Kviksølvbarometrets Paalidelighed og Følsomhed med Aneroidbarometrets praktiske Form, samt »Brown's Gyroskopkompass«, der omhandler en ny Konstruktion af dette interessante Kompass, hvor den største Hindring for Gyroskopkompassers Anvendelse i Handelsmarinen, nemlig den uhyre Pris, er overvundet, idet det kun koster Halvdelen af de tidligere kendte Systemer.

Almanakken indeholder ligeledes en Artikel om »Radiopejlapparater«, der paa Grundlag af talrige Erfaringer giver

et Billede af det Standpunkt, paa hvilket Radiopejlinger staar i Øjeblikket og et Blik ud i den nærmeste Fremtid.

Alle Artikler er skrevet i et let tilgængeligt Sprog og omhandler Emner, der har Bud til enhver Navigator med Interesse for sit Fag, og Almanakken kan paa det bedste anbefales.

SØFORSIKRING OG HAVNERISIKO

Der er udsendt en revideret Tekst til, hvad der er kendt som Warranty »A« of Institute Standard Port Risk Clause, der er paaført Søforsikrings-Policerne. Teksten til det reviderede »warranty«, der traadte i Kraft den 1. November, lyder som følger:

»Warranted free from any claim arising directly or indirectly under Workmen's Compensation or Employer's Liability Acts and any other statutory or comon law liability in respect of accidents to or illness of Workmen, or any other person employed in any capacity whatsoever by the assured or others in, on, or about or in connection with the insured ship or her cargo, materials or repairs.«

Det reviderede »warranty« indeholder visse Ord, der ikke findes i det tidligere. Resultatet skulde være, at Søforsikringsselskaber fritages for Forpligtelser, som hævdes det, i Virkeligheden tilkommer dem, der overtager Arbejdsgivernes Arbejderforsikring.

NEDGANG I DEN OPLAGTE TONNAGE

Den i den sidste Tid indtraadte Bedring paa Fragtmarkedet giver sig tydeligt til Kende i en af det britiske Skibsfartskammer udsendt Beretning over Tonnage oplagt i Storbritanniens og Irlands vigtigste Havne den 1. Oktober i Aar.

Af Beretningen fremgaar, at der af britisk og fremmed Tonnage var oplagt ialt 333,810 Tons eller 136,263 Tons mindre end 1. Juli 1924.

Nedenstaaende Oversigt, der kun omfatter Skibe paa 1,000 Tons og derover, viser Situationen i de sidste 5 Kvartaler:

1. Oktober 1923	395 Skibe	755,101 Tons
1. Januar 1924	317 —	629,763 —
1. April 1924	255 —	410,365 —
1. Juli 1924	310 —	470,073 —
1. Oktober 1924	278 —	333,810 —

Den store Nedgang i den oplagte Tonnage skyldes aabenbart hovedsagelig den stærke Efterspørgsel efter Tonnage til Transporten af Korn, men andre Aarsager, som f. Eks. Ophugning af forældet Tonnage, Tab ved Forlis og formindsket Virksomhed paa Skibsværfterne har dog ogsaa været medvirkende.

§ 28 I THE MERCHANT MARINE ACT

I Slutningen af April Maaned d. A., d. v. s. inden »The Interstate Commerce Commission« tilbagekaldte Dekretet om Section 28's Ikrafttræden, indbragtes der, efter hvad vi erfarer, et Lovforslag i Repræsentanternes Hus, gaaende ud paa at udsætte Section 28's Ikrafttræden til den 1. April 1925, samt, som noget helt nyt, at bemyndige »The Interstate Commerce Commission« til ved eventuelt fornyet Suspension af Section 28 paa »Shipping Board«s Indstilling at lade Suspensionen gælde for visse Havne, hvilket formentlig nærmere vil være at forstaa saaledes, at det er »The Shipping Board«, som i sin Indstilling skal angive, at der i visse bestemte Havne ikke haves tilstrækkelig amerikansk Tonnage, saaledes at en Suspension udkræves for disses Vedkommende.

MEDLAND WHARF I LONDON

Medland Wharf aabnedes i 1922 for at imødekomme de Redere, der er engagerede i den spanske Frugtfart. Før den nævnte Mole aabnedes for Trafikken var det ingen Sjældenhed, at Skibene maatte vente paa Tur til at losse som Følge af Mangel paa Kajer til Losning af denne Art Varer, og Medland Wharf har siden sin Aabning haft en stor Sukes grundet paa dens Beliggenhed lige ved London Markederne og den tilfredsstillende Betjening Dampskibsrederne har faaet i Retning af hurtig »dispatch«.

S/S. »Lily«, tilhørende Rederiet *Marius Nielsen & Søn* lossede f. Eks. i Fjor 16,000 Kasser Appelsiner i 8 Arbejdstimer, hvilket maa anses for en Rekord for hurtig Losning i London, og under almindelige Forhold kan man regne med at kunne losse 12,000 Kasser i 8 Arbejdstimer ved Medland Wharf.

Da Molen ligger i Regent Canal Dock, flyder Skibene altid, hvilket utvivlsomt er en stor Fordel for Rederne, og de er

endvidere fritagne for Dokafigter, naar de lossere Frugtladninger. Alle Kraner paa Kajer er elektrisk drevne og er byggede af Armstrong, Main & Co., hvilket skulde være tilstrækkelig Garanti for deres Ydedygtighed.

BESTEMMELSER FOR DÆKSLAST FRA FINLAND

Den finske Regering har ligesom i Fjor suspenderet Paragrafferne 12 og 13 i de finske Bestemmelser af 18. Oktober 1920, hvilket er ensbetydende med, at Skibe, naar de stuer deres Dækslast ordentligt og gør den fast ved Hjælp af tilstrækkelig høje Støtter, kan indtage Dækslast til næsten enhver Højde, uanset Sæsonen, saaledes at der ingen indskrænkende Bestemmelser eksisterer for Dækslast i Tiden fra 15. Oktober til 1. April, som Tilfældet var under de gamle Bestemmelser.

SKIBS
PROVIANTERINGS-
HANDLERE

København:

J. Andersen & Co., Toldbodvej 7.
Bjærch-Jensen & Co., Holbergsgade 24.

Aarhus:

Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 26.

Esbjerg:

H. P. Nielsen, Strandbygade 18.
Th. Thygesen Kirkegade 7.

Frederikshavn:

P. Saxbergs Eftf., N. Mogensen.

Helsingør:

K. F. Marstrands Eftf.

Randers:

A. L. Nielsen, ogsaa aut. Forhryngskontor.

NORDISK SKIBSREDERFORENING

Ekstraordinær Generalforsamling

til endelig Bestemmelse angaaende det paa den ordinære Generalforsamling i Septem-ber vedtagne Forslag til Forandring i Lovenes § 8, 2., indkaldes herved til Afholdelse paa Foreningens Kontor, Drammensvej 21, Kristiania, Onsdag den 10. December Kl. 1

(H.O.14961)

POSITIONSLISTE PR. 3. NOVEMBER 1924

MEDDELT AF »DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Aalborg*, Egeholm, afg. London 1.11.
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i København-Aalborg Ruten.
s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i København-Aarhus Ruten.
s.s. *Absalon*, Hansen, ank. Manchester 28.10.
m.s. *Afrika*, Svarrer, afg. Calicut 28.10. til Penang.
s.s. *Aggersund*, Petersen, afg. Ardrossan 27.10.
m.s. *Agnes*, Frederiksen, ank. Kolding 2.11.
s.s. *Agnete Mærsk*, Rasmussen, afg. Oran 31.10.
s.s. *Aladdin*, Nielsen, pass. Kielerkanalen 3.11. p. R. t. Amsterdam.
s.s. *Alexandra*, Holst, afg. London 2.11. til Antwerpen.
s.s. *Alf*, Thorkildsen, afg. West Hartlepool 22.10.
s.s. *Alfa* ank. St. Louis 3.11.
m.s. *Alfa*, Christensen, ank. Räsö 1.11.
s.s. *Alfred Hage*, Bjørn Andersen, afg. London 1.11.
s.s. *Algarve*, Sundvig, afg. Genua 3.11. til Livorno.

s.s. *Atlantic*, Lund, ank. Cardiff 28.10.
s.s. *Alssund*, Nielsen, ank. Troon 31.10.
s.s. *Amalienborg*, Hansen, ank. Santos 14.10.
m.s. *Andreas*, Rasmussen, afg. Neapel 15.10.
s.s. *Angelica Mærsk*, Rask, ank. Svendborg 31.10.
s.s. *Anine*, Risøe, afg. Nr. Sundby 1.11. til Trångsund.
m.s. *Annam*, Rasmussen, ank. Kristiania 30.10.
s.s. *Anneberg*, Korff, ank. Hull 24.10.
s.s. *Arabien*, Harder, ank. Nauru 31.10.
s.s. *Argentina*, Wenck, ank. København 1.11.
m.s. *Arizona*, Sonne, pass. Finisterre 13.10. p. R. t. Montevideo.
s.s. *Arkansas*, Snedker, ank. Esbjerg 31.10.
s.s. *Arnold Mærsk*, Stabenow, afg. London 30.10.
m.s. *Asia*, Dahl, afg. San Francisco 30.10. til Hamburg via Panama Kanal.
s.s. *Astrid*, Bjark, afg. Haukipudas 1.11. til Cardiff.
s.s. *Atlantehavet* ank. Montreal 22.10.

ESBJERG**Dybder ved daglig Højvande:**

Paa Graadysbarren 2,7-5,8 m undtagen i en 200 m bred Rende, hvor der er 7,5 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Slusetærskelen 5,6 m, i østre Forhavn 4,7-7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,6-8,8 m, i Fiskerhavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Fløjetønder og flere Fyrlinier.

Havneafgifter (pr. Reg.-Ton):

Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre.

Lods- og Bugserafgifter:

Lodsstationen, en Lodskutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdamper. Taksten er 100 Kr. pr. halve Time + 5-15 Øre pr. Reg.-Ton + 25 Kr. pr. Time for Bugserov.

Ballast- og Vandafgifter:

Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast 5 Kr. pr. Ton.
Vand til Skibs- og Maskinbrug 2 Kr. pr. Gang + 150 Øre pr. m³.

Losning og Lastning:

Losning og Lastning besørges af herværende Firmaer til faste Priser.

Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne.

Jernbanespor ved alle Kajer.

Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttetæde.

To mindre Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder.

Frilager ved Tolboden.

HOLBÆK

Dybden i den gravede Rende over Isefjordbarren c. 6 m. Brede 50 m, Dybden i Indsejlingsrenden i Holbæk Fjord 5,65 m, Brede 30 m, samme Dybde i Trafikhavnen. Bolværkerne 1,8 m. over D. V. Ourøløbet er afmærket med 5 Lystønder og Fjordløbet med to Ledefyr.

Havneafgifter pr. Reg.-Ton (saavel for ind som for udg.): Indenbys: Sejlskibe 12 Øre, Sejlsk. med Skruer 16 Øre, Damp- og Motorskibe 20 Øre. Udenbys det dobbelte.

Ingen Lodetvang. Lods faas i Spodsbjerg og Rørvig.

Ballastafgift 6 Øre pr. Reg.-Ton.

Vand 1.50 Kr. pr. m³.

Losning og Lastning besørges af Stevedor efter faste Takster.

Jernbanespor overalt ved Bolværkerne. I den ny Trafikhavn tre-dobbelte Spor. Elektrisk Havnebelysning overalt. Gode Oplagspladser, Kornelevatorer og Pakhuse.

KORSØR

I Indsejlingen 8 m Vand, 630 m Bolværk med 8 m Vand og 1430 m Bolværk med fra 5-6 m Vand.

Skibsafgift pr. Netto Ton (saavel for indg. som for udg.): Indenbys: Sejlskibe 12 Øre, Sejlsk. med Skruer 16 Øre, Damp- og Motorskibe 20 Øre. Udenbys det dobbelte.

Lods og Bugsering Lodstvang for Skibe over 20 ts Brutto Reg.-Ton. Bugsering kan altid faas.

Ballastpenge 6 Øre pr. Netto Ton.

Vand: Drikkevand Kr. 2,50 pr. m³, Kedelvand Kr. 1,50 pr. m³.

Losning og Lastning besørges af Arbejdsgriverforeningens Havnekontor til faste Takster. Transport, elektrisk Hejsejær m. m.

Dobbelte Jernbanespor Havnen rundt. Træskibsværft med Repara-tionsværksteder. Motor- og Maskinfabrik. Jernstøberi, Kølhalings-plads, 4 Kulkraner, 3 Kornelevatorer, 1 fast elektrisk dreven 10 Tons Kran, elektriske, transportable Spil. I Havnen findes en Ophaler-bedding for Skibe paa 450 ts. Egenvægt og i Baadehavnen en do. for Skibe paa 70 ts Egenvægt. Havnen isfri. Svitzers Bjergnings-damper fast Station samt lokale Bjergnings- og Slæbedampere.

FREDERICIA

Ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode. Ny Havn med indtil 24 Fod Vand. **Pr. Reg. Ton:** Indg. 10 Øre. Udg. 10 Ø. For Tiden et Tillæg af 25 % for over 100 Netto Regist.-Ton. **Bugsering uforud.** Lods faas saavel Nord efter til Skågen som Syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst. **Ballastafgift til Havnen:** 2 Øre pr. Reg.-Ton. **Ballast** severes paa Siden. **Vand:** Kr. 1,80 pr. Ton. **Losning og Lastning,** hovedsagelig ved Speditørfirma til faste Takster. Maskinværksted, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jernbanespor langs begge Havnens Sider.

FREDERIKSHAVN

Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 Meter; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 Meter. **Skibsafgift pr. Reg.-Ton indtil:** Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre, Kul- eller Oliefyldere, som tage mindst 10 Tons Kul eller 1,5 Ton Olie, ere fri. Naar **Lods** benyttes, betales efter Danmarks Lods-takster af 1903 midlertidig fordoblet, Kulfyldere dog ca. 1/4 mindre. Bugsering efter Aftale. **Ballastafgift** til Havnen 4 Øre pr. Ton af Skibets Netto-Tonnage. **Vand 8 à 10 Øre Hektoliter.** **Losning og Lading** foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Privat Kran løftende 25 Tons. Privat Flydedok med 2400 Tons Bæreevne. Flere Skibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

KJØBENHAVN

Til Frihavnen en Dybde af 10,0 m. Til Larsens Plads en Dybde af 8,1 m. Til Islands Brygge Nord fra gennem Broerne en Dybde af 7,5 m, ved Bolværkerne ved Kalvebod Brygge af 6,9 m, i Gasværkshavnen af 6,2 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Teglhølvmen 7 m og i Teglværkshavnen fra 5-7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 5,6 à 5,9 m. - Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. **Afgift af Fartøjer m. m.** 15 Øre pr. Ton af Netto-Registertonnage. 20 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Sejlfartøjer paa 50 Netto Reg. Tons og derunder betaler, hvad enten de er forsynede med Motor eller ej, kun Halvdelen af oven-nævnte Afgifter) og 10 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bøjer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Sidstnævnte Afgift betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsformøndenheder o. v. Ind- og Udtagning af Ballast. Afgifterne opkræves indtil videre med et Tillæg af 20 %. Modereret Afgift for Rutekartøjer og reparerende Fartøjer m. m. Fartøjer, der udelukkende anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrrings- eller Motorolie til Fartøjets eget Brug, Proviant eller andre Skibsformøndenheder, for at skifte Mandskab, landsætte syge eller døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vinddrivere, er fritagne for Afgift. Opholdets Varighed maa dog ikke udstrækkes over 4 løbende Døgn, for Sejlskibe paa 50 Net. Reg. Tons og derunder, hvad enten de er forsynede med Motor eller ej, ikke over 14 løbende Døgn. **Ingen Lodstvang.** Lods-penge betales efter Skibets Dybtgaende, Drægtighed og den Distance, der lodes, og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. **Bugsering** af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 36 Kr. til 240 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat. **Ballast** leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 3 Kr. Vand betales med Kr. 1,75-2,50 pr. Ton. **Losning og Lading. I F. Havnen** besørges Losning og Lading efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I **Toldhavnen** efter nærmere Overenskomst med vedkommende Arbejderformand (Stevedor). 5 Tørdokke for Skibe op til ca. 158 m Længde, 5 Flydedokke, den ene ca. 170 m lang med Bæreevne 13,600 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskin-værksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatorer, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Lade-apparater, 2 flydende Kraner til Løft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Løft af 75 Tons (Orlogsværfts), 14 faste Kraner med Løft indtil 25 Tons samt 2 private faste Kraner (Burmeister & Wain) m. Løft indtil 100 T. Vandfors. v. Bolværk. Jernbane langs Havnen.

NEXØ

Indsejlingen 38 m bred, 5 m dyb. Indløbet til Inderhavnen 12,50 m bredt. Dybde ved Bolværk 5 m. Højden over daglig Vand 1,9 m. **Havneafgift pr. Netto Ton** 35 Øre. Skibe, der indkommer for Kulforsyning, Proviantering o. l., 10 Øre pr. Ton, alt saavel for Ind- som Udgaende.

Ved Havnen er ansat 2 Lodsere, der lodsere uden Vederlag.

Ballastpenge 5 Øre pr. Ton.

Losning og Lading besørges af Modtageren.

Ved Havnen er Tørdok (Længde 51,80 m, Portaabning 10 m, Dybde paa Tærskelen 3,77 m) samt Skibstømmer, Maskin- og Motorfabrik, Vand fra Værk, Kul m. v.

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 Hjelpekruer 32 Ø., Damp- og Motorskibe 40 Ø., for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. **Vareafgift:** Moderat. **Bugser-damp. uforud.** Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iverdigt moder. Afg. **Ballastafg.:** 4 Ø. pr. Reg.-Ton. **Vand:** Kr. 2,00 pr. Ton. **Losn. og Lastn.** besørges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

ODENSE

Med daglig Højvande: I Fjorden, Kanalen og den ny Havn 24 Fod, i den gamle Havn 12 à 14 Fod.

Havneafgifter pr. Reg.-Ton

Indenbys 20, 22, 25 Øre, Udenbys 30, 35, 40 Øre saavel for Ind- som Udgaende.

Lods- og Bugserafgifter:

Fra Søen til Stige Lods-frihed. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto.

Bugsering: Faste billige Takster ved Havnens Dampere og Motorbaade.

Ballastafgift: 6 Øre pr. Reg.-Ton.

Ballastpris: 3 Kr. 10 Øre pr. Ton.

Vand: Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.

Losning og Lastning

besørges af Handelsforeningens Stevedor efter faste Takster.

Jernbanespor rundt Havnen, Svingkran til 10,000 kg, Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Skibsværter, kraftig Isbryder, som selv i strenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig. Svajepads for Skibe indtil 150 m (ca. 490 Fod eng.) Længde.

m.s. *Australien*, Møller, afg. Port Said 30.10. til Belfast.
 s.s. *Avance*, Andrup, afg. Blyth 1.11. til København.
 m.s. *Avant*, Sørensen, ank. Antwerp 30.10.
 s.s. *Axel*, Maglebye, afg. North Shields 23.10. til Barcelona.

B

s.s. *Baldur* opl. i København siden 31.10.
 s.s. *Beira*, Kjær, afg. London 31.10. til Windau, Libau via Nr. Sundby.
 s.s. *Belgien*, Hansen, afg. København 31.10.
 s.s. *Bellona*, Thrane, ank. Leith 2.11.
 s.s. *Benedikt*, Madsen, i København-Haderslev-Aabenraa-Sønderborg Ruten.
 s.s. *Bergenhus*, Andresen, ank. København 1.11.
 s.s. *Berlin*, Vinding, ank. Neapel 28.10.
 s.s. *Betty Mærsk*, Thun, afg. Hampton 26.10.
 s.s. *Birgit*, Clausen, afg. Port de Bouc 3.11. til Iviza.
 s.s. *Birte*, Christensen, afg. Hamburg 11.10. til Charlestown/Brunswick.
 s.s. *Bjarke*, Poulsen, ank. Raumo 3.10.
 s.s. *Bogø*, Rasmussen, afg. Immingham 31.10. til København.
 s.s. *Bolivia*, Beldring, ank. Vancouver 20.10.
 s.s. *Bornholm*, Hansen, afg. Quebec 27.10.
 s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Aarhus 3.11.
 s.s. *Botnia*, Lydersen, afg. Thorshavn 2.11. til København via Leith.
 s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, ank. Blyth 31.10.
 s.s. *Brattingsborg*, Christensen, afg. København 1.11.
 s.s. *Bretagne*, Hartmann, afg. Dakar 2.11.
 s.s. *Bretland*, Larsen, ank. København 1.11.
 s.s. *Britta* ank. Raumo 3.11.
 s.s. *Brynhild*, Huus, afg. Antwerpen 2.11. til Piræus.
 s.s. *Bryssel*, Jensen, afg. Uleåborg 29.10.
 s.s. *Børglum*, Møllerup, pass. St. Albshead 24.10.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Bloch, i København-Frederikshavn-Kristiania Ruten.
 m.s. *California*, Pedersen, ank. Buenos Aires 27.10.
 m.s. *Caroline*, Jørgensen, afg. Nykøbing Sj. 31.10. til Wartsala.
 s.s. *Charkow*, Petersen, ank. København 31.10.
 m.s. *Chastine Mærsk*, Lundgreen, afg. Soerabaya 31.10.
 m.s. *Chile*, Hansen, ank. Vancouver 30.10.
 s.s. *Chr. I. Kampmann* pass. København 2.11.
 s.s. *Christiansborg*, Lund, afg. Antwerp 30.10.
 s.s. *Cimbria*, Swan, i København-Randers Ruten.
 s.s. *Cito*, Jensen, ank. Hull 2.11.
 s.s. *Clara*, Jacobsen, afg. Kalundborg 31.10. til Björkö/Kotka.
 s.s. *Copenhagen*, Nielsen, ank. Husum 2.11.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Poulsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Danebrog*, Andresen, ank. Calais 25.10.
 s.s. *Danefelt*, Simonsen, afg. Boness 1.11. til Odense.
 s.s. *Danfærd*, Grøndal, ank. Brahestad 28.10.
 s.s. *Daneholm*, Petersen, afg. Aarhus 31.10. til Jakobstad.
 m.s. *Danekonge*, Petersen, pass. Port Said 30.10. p. R. t. Safaja Bay.
 s.s. *Danelag*, Stage, afg. Boulogne 31.10. til Leith.

RUDKJØBING

Indsejlsløbet Nord fra til Havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg. pr. Reg.-T.: Sejlere: Indg. 24 Øre, Udg. 24 Ø. Dampskibe Indg. 35 Ø, Udg. 35 Ø. Ingen Lodstvang uden ved Bugsering (se Lodsl.). Bugsering faste billige Takster. Ballastafgift 4 Ø. pr. R.-T. Ballastpris f. Tiden 2,50 pr. T. Vand til Skibsbrug 3 Ø. pr. R.-T., til Maskinbrug 2 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slinger benyttes. Losnings- og Lastningsomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibssmedie. Ophalerbedding til Skibe indtil 275 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

RØNNE

Indsejlingen fra 9 til 8 $\frac{1}{2}$ m. Ved Bolværk indtil 7 m. Bolværkerens Højde over daglig Vande 1,8 à 2,0 m.
 Havneafgifter pr. Reg.-Ton
 Indenb. 12 Øre, Udenb. 30 Øre. Dampskibe, der indkommer for Kulforsyning og Proviantering indtil 24 Timer, 5 Øre pr. Ton.
 Ingen Lodstvang.
 Naar Lods benyttes:
 Indenbys Fartøjer 10 Øre pr. Ton
 Udenbys Fartøjer 20 — — — — —
 Er Lodshjælp benyttet for Indgaaende betales $\frac{1}{2}$ for Udgaaende.
 Ballastafgift til Havnen 5 Øre pr. Reg.-Ton.
 Vand: 2 Kr. pr. m³, dog ikke under 2 Kr. Til Maskinbrug 1 Kr. pr. m³, dog ikke under 5 Kr.
 Losning og Lastning udføres efter faste Takster.
 Maskinfabriker, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Dykkerassistance forefindes. Kølhalingsafgift 5 Øre daglig pr. Reg.-Ton. Jernbanespor ved Øst-, Vest- og Sydsiden. Kuloplag med elektrisk Kulløsningskran ved Kaj.

s.s. *Danemark*, Hausgaard, ank. Savona 30.10.
 s.s. *Danery*, Voss, ank. København 3.11.
 s.s. *Danevirke*, Jørgensen, pass. Pernambuco 1.11. p. R. t. Santos.
 s.s. *Dania*, Bencke, ank. Ardrossan 2.11.
 s.s. *Dansborg*, Matthiasen, ank. London 25.10.
 s.s. *Delaware*, Heiede, afg. København 3.11. til Horsens.
 s.s. *Diana*, Tramp, ank. København 30.10.
 s.s. *Douro*, Hansen, ank. Libau 1.11.
 s.s. *Dronning Maud*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 m.s. *Drogden*, Hansen, ank. Campbeltown 30.10.
 s.s. *Dublin*, Krogh, afg. Baltimore 1.11. til Havana.

E

s.s. *E. M. Dalgas* ank. Antwerp 27.10.
 s.s. *Ebro*, Rosenhøj, afg. London 1.11. til København.
 s.s. *Egholm*, Christensen, afg. Lissabon 1.11. til København.
 s.s. *Eleonora Mærsk*, Mortensen, afg. Bruges 31.10.
 s.s. *Elie*, Duhn, ank. Blyth 30.10.
 s.s. *Elisabeth*, Petersen, afg. Bastia 2.11. til Valencia.
 s.s. *Ella* oplagt i København siden 30. September.
 s.s. *Ellen*, Fischer, afg. Sikeaa 29.10. til Sables d'Olonne.
 s.s. *Ellensborg*, Andersen, afg. Newport Mon. 27.10.
 s.s. *Elsborg*, Palm, pass. Gibraltar 1.11.
 s.s. *Emilie Mærsk*, Andersen, afg. Sabine 30.10.
 m.s. *Emma Mærsk*, Mærsk-Møller, afg. Batavia 17.10.
 s.s. *Emanuel*, Svane, ank. Holbæk 31.10.
 s.s. *Energi*, Jensen, pass. Kiel Kanal 2.11. p. R. t. Antwerp.
 s.s. *England*, Stengade-Petersen, ank. Barry 21.10.
 s.s. *Enigheden*, Jensen, afg. Uleåborg 24.10. til Kings Lynn.
 s.s. *Erik*, Christensen, afg. Calais 28.10. til Swansea.
 s.s. *Erik Boye* afg. Portland W. 29.10.
 s.s. *Erindring*, Nielsen, ank. Sønderborg 2.11.
 s.s. *Erle*, Arentz, ank. København 2.11.
 s.s. *Esbarn Snare*, Dreyer, i Hamburg-Aalborg Ruten.
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Hamburg-Aarhus Ruten.
 s.s. *Ester*, pass. Dover 4.11. p. R. t. Swansea.
 s.s. *Esther Maria*, Bang, afg. Kotka 31.10. til Preston.
 s.s. *Estland*, Sørensen, afg. Malta 3.11.
 s.s. *Estonia*, Christensen, afg. København 2.11. til Danzig.
 s.s. *Expres*, Fjeldborg, afg. Odense 3.11. til København.

F

s.s. *Falken*, Rasmussen, i Ruten København-sydlynske m. fl. Pladser.
 m.s. *Falstria*, Sørensen, afg. Bangkok 1.11. til Singapore.
 s.s. *Fanø*, Michelsen, afg. Bordeaux 31.10. til Leningrad.
 s.s. *Ficaria*, Hansen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Fiona* i København-Nakskov og København-Mariagerfjord Ruterne.
 m.s. *Fionia* afg. Port Said 29.10. til London.
 s.s. *Flora*, Andresen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Florida*, Holm, ank. Cardiff 3.11.
 s.s. *Flynderborg*, Lund afg. Termini 30.10.
 s.s. *Fredensborg*, Nielsen, afg. Campeche 30.10.
 s.s. *Fredensbro*, Olsen, pass. Malta 30.10. p. R. t. Massawah.
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, afg. Algier 3.11. til Gibraltar.
 s.s. *Frederiksborg*, Larsen, afg. New Orleans 2.11.
 s.s. *Frejr*, Jensen, oplagt i Esbjerg siden 1. Juli.
 s.s. *Frieda*, Westergaard, ank. Grangemouth 29.10.
 s.s. *Frigga*, Ankersen, i Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Frode*, Juul Larsen, afg. Ayr 21.10. til Havana.
 s.s. *Fylla*, Callesen, ank. San Felio 3.11.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, ank. Riga 2.11.
 s.s. *Gautatyr*, Nielsen, afg. Uleåborg 2.10. til St. Nazaire.
 s.s. *Gorm*, Christensen, afg. New Orleans 1.11. til København og Odense.
 s.s. *Grønland*, Kruse, afg. Trångsund 2.11.
 s.s. *Grønsund*, Nielsen, afg. Hull 1.11.
 s.s. *Gudrun Mærsk*, Nielsen, afg. Durban 8.10.
 s.s. *Gunver* afg. Burriana 4.11.

H

s.s. *H. A. Hansen*, Hansen, ank. Honfleur 23.10.
 s.s. *H. Pontoppidan* afg. Terneuzen 2.11.
 s.s. *Hadsund*, Hansen, afg. Rotterdam 1.11.
 s.s. *Halfdan*, Ørbeck, ank. Reval 30.10.
 s.s. *Halland*, Christiansen, ank. Sharpness 24.10.
 s.s. *Hamlet* afg. København 4.11. til Korsør (Prøvetur).
 s.s. *Hammershus*, Hveissel, afg. Montreal 23.10.
 m.s. *Handicap*, Bull, ank. Norrköping 30.10.
 s.s. *Hans Broge*, Christensen, pass. Gibraltar 2.11. p. R. t. London.
 s.s. *Hans Mærsk*, Slavensky, ank. Havana 29.10.
 s.s. *Hans Tausen*, Hansen, ank. Drammen 24.10.
 s.s. *Harald*, Pedersen, ank. Bourgas 30.10.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, ank. Newcastle 2.11.
 s.s. *Hekla*, Bosch Kronika, ank. Odense 30.10.
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, ank. New York 30.10.
 s.s. *Hengest*, Folkenberg, afg. København 4.11. til Libau.
 s.s. *Henry Tegner*, Nielsen, afg. East Hartlepool 1.11. til Cannes.
 s.s. *Hermod*, Clausen, ank. Antwerp 30.10.
 s.s. *Hertha Mærsk*, Møller, afg. Casablanca 28.10.
 s.s. *Hindsholm*, Møller, ank. Nr. Sundby 31.10.
 s.s. *Hjelm*, Falk, oplagt i København siden 19. Juli.

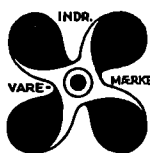
KØBENHAVN

ATLAS*A/s Atlas, Nørrebrogade 198 · København L.***SKIBS-DAMPTURBINER**

MED

TANDHJULSUDVEKSLING

i mest moderne Udførelse.



Brug
Holzapfels
Patent Farver
DEN INTERNATIONALE SKIBSFARVE-FABRIK
TELEFON: 5601 ST. ANNÆ PLADS 16 KØBENHAVN TELEGR. ADR: HOLZANDIA

KØBENHAVN

CARLBOM, PETERSON & CO., Ltd.

DIREKTØRER: *SKIPSMÆGLERE* KONTORER:
JOHN O. CARLBOM (SVENSK) JOHN CARLBOM & CO., Ltd.
FRANK G. CASTLETON, F.I.C.S. GRIMSBY, HULL, IMMINGHAM,
NEWCASTLE-ON-TYNE

Coder: *Telegram-Adresser:*
Watkins' "Receptive, Phone, London" London: Avenue 2184 & 2185
Scott's "Receptive, London" (Foreign) Grimsby: Central 2073 & 2871
A.B.C. "Carlbon, Grimsby" Hull: Central 5093 (two lines)
Ballie "Carlbon, Hull" Immingham: Central 38
"Carlbon, Newcastle-on-Tyne" Newcastle: City 144

110, FENCHURCH STREET, LONDON E. C. 3.

LONDON

MAX MØLLER A/S
DÆK OG MASKIN STORES

Telefon: Central 7986 12536

Telegr.-Adresse: Powermax

KØBENHAVN K

NYHAVN 44

J. A. FINZI & YOUNG

8, FENCHURCH BLDGS.

LONDON, E. C. 3

TELEFON: AVENUE 8289

SKIBSMÆGLERE OG BEFRAGTERE

MEXIKANSKE FRIHAVNE

Den Mexicanske Regering, der har gjort sig klart, hvad en Frihavn vilde betyde for en Interocéansk Jernbane, har givet Ordre til Antæggelse af saadanne Frihavne i Sallna Cruz og Puerto Mexico, hvor der er udmærkede Betingelser for Ind- og Udladning af Varer, og herved tilbydes der Forretningsverdenen specielle Pladser paa Mexico's Kyster, hvor den internationale Kapital og Foretagsomhed kan finde de bedste Vilkaar.

Industrivirksomheder, som etableres indenfor disse frie Zoner, vil være fritagne for Skatter, saavel til Kommunen som til Forbundsstater og til Centraladministrationen.

Paa disse gunstige Betingelser tilbyder den Mexicanske Nation Europa Adgang til disse frie Zoner, og alle og enhver kan benytte sig af dette Tilbud til her at etablere et Hovedkvarter for kommerciel Foretagsomhed, og det drejer sig her om Steder, hvor man let finder nye Markeder for sine Produkter uden at støde paa Hindringer, som andre Steder gør saadanne Transaktioner vanskelige.

Derfor vil Frihavnene paa Tehuantepec-Landtangen betyde en meget stor Fordel, ikke alene for den Mexicanske Nation, men for hele Verden.

Disse Frihavne paa Tehuantepec-Istmen har ogsaa den særlige Fordel, at de kan byde Industridrivende alle Slags mexicanske Raastoffer; thi Territoriet der omgiver Istmen er umaadelig rigt paa alle Slags naturlige Hjælpekilder, som nærmere beskrevet i Brochuren *"Mexican free ports"*. Industriherrer, som etablerer sig i disse Frihavne vil blive i Stand til at forene Anvendelsen af mexicanske Raamaterialer med udenlandske Produkter paa den mest fordelagtige Maade, saaledes at de kan levere den øvrige Verden deres Varer med de lavest mulige Fremstillingsomkostninger.

FREE PORTS OF MEXICO:**PUERTO MEXICO · RINCÓN ANTONIO · SALINA CRUZ · GUAYMAS**Representante: *LÁZARO BASCH, Cónsul de México*

KØBENHAVN, Amagerbrogade 105

MEXICO

GLASGOW

NORTH EASTERN MARINE ENGINEERING CO., LTD

WALLSEND-ON-TYNE SUNDERLAND

Telegr.-Adr.: »News, Wallsend« & »News, Sunderland«

Maskinbyggeri*Kedelsmedie · Jernstøberi · Metalstøberi · Kobbersmedie*

Krumtapaksler og Skrueaksler leveres fuldt færdige.

Smedearb jde af enhver Art udføres.

*

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde

WALLSEND-ON-TYNE

GLASGOW

E. VON MEHREN & CO.

GLASGOW · NEWCASTLE · GREENOCH

Telegram-Adresse: »Vonnemehren«

SKIBSMÆGLERE · BUNKERKUL ENTREPENØRER

Agent for Norge:

ROB. NILSON & NYQUIST, Christiania.

Telefon: 14346, 33647 H · Telegr.-Adr.: »Lipaloz«

ANDREW LEITCH & CO.

KUL EKSPORTØRER

SKIBSMÆGLERE · SPEDITØRER · BUNKERKUL

BUNKERKUL ENTREPENØRER

DUNDEE & GLASGOW

TELEGR.-ADR.: »LEITCH, DUNDEE«

NEWCASTLE-ON-TYNE

WATTS, WATTS & CO., Ltd.

London, NEWCASTLE-ON-TYNE, Cardiff, Blyth, Liverpool & Newport (Mon.)

SHIPBROKERS · BUNKER CONTRACTORS · COAL EXPORTERS

Bunkers supplied at all ports between Blyth and Humber · Contractors for the supply of coals at all ports at home and abroad

Agent for Denmark: **R. A. ROBERT · COPENHAGEN, Amaliegade 29 A**Telegrams: *Robertus* · Telephones: 6357 · 6358 · Stats 188

s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Swansea 29.10. til København, Odense, Aarhus, Danzig og Stettin.
 s.s. *Holland*, Jørgensen, afg. West Hartlepool 1.11.
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, ank. København 2.11.
 s.s. *Hugo*, Thorkelin, ank. Kotka 2.11.
 s.s. *Hulda Mærsk*, Schou, ank. Leningrad 28.10.

I

s.s. *I. D. S. Adolph* ank. Kazkø 30.10.
 m.s. *Indien*, Jacobsen, afg. Moji 26.10. til Vancouver.
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Grangemouth 1.11.
 s.s. *Inge Mærsk*, Høgstedt, ank. Swansea 30.10.
 s.s. *Inger* afg. Malaga 3.11.
 s.s. *Irene Maria*, Clausen, ank. København 3.11.
 s.s. *Island*, Frandsen, ank. København 19.10.
 s.s. *Ivar*, Nielsen, afg. Ayr 30.10. til Montreal.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Falck, afg. Danzig 31.10. til London.
 s.s. *J. C. la Cour*, Sandberg, i Esbjerg-Antwerpen/Dunkirk Ruten.
 s.s. *Jakob Mærsk*, Hansen, afg. Texascity 16.10.
 s.s. *Jan*, Kurtzhals, ank. Tyne 2.11.
 m.s. *Java*, Knudsen, afg. Hongkong 30.10. til Singapore.
 s.s. *Jelling*, Andersen, ank. Santiago 31.10.
 s.s. *Jenny* afg. London 3.11.
 s.s. *Jessie Mærsk*, Petersen, ank. London 28.10.
 s.s. *Jolantha*, Strufve, ank. København 2.11.
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, ank. Birkenhead 28.10.
 s.s. *Josey*, Nielsen, ank. Pensacola 1.11.
 s.s. *Jungshoved*, Horn, afg. Buenos Aires 29.10.
 m.s. *Jyllandia*, Kolls, afg. Singapore 2.11. til Bangkok.
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, ank. London 25.10.

K

s.s. *Kai*, Friis, ank. Stavanger 24.10.
 s.s. *Karen*, Brinck, ank. Valencia 2.11.
 s.s. *Karla* afg. Skellefteå 2.11.
 s.s. *Kasan*, Sørensen, afg. Esbjerg 31.10. til Hamburg.
 s.s. *Katholm*, Petersen, afg. København 1.11. til Manchester, Liverpool og Swansea.
 s.s. *Kejserinde Dagmar*, Uldall, ank. Memel 28.10.
 s.s. *Kehtucky*, Nielsen, afg. Montreal 25.10. til København.
 s.s. *Kina*, Nielsen, ank. Galveston 18.10.
 s.s. *Kirsten Mærsk*, Bærentzen, afg. Norfolk 22.10.
 s.s. *Kjøbenhavn (D.F.D.S.)*, Christensen, i København-Aarhus Ruten.
 s.s. *Kjøbenhavn (Pacific)*, Larsen, ank. Caen 24.10.
 s.s. *Knud*, Clemmensen, afg. Saloniki 30.10. til Constantinopel.
 s.s. *Koldinghus*, Madsen, i København-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Possønt, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Kronborg*, Hillebranth Lund, pass. Belle Isle 2.11.
 s.s. *Kronprins Frederik*, Hejlsø, ank. Nystad 30.10.
 s.s. *Kurland*, Berndsen, ank. Cardiff 1.11.
 m.s. *København*, Mortensen, ank. Beira 29.10.

L

s.s. *Lars Kruse* ank. København 2.11.
 s.s. *Laura Mærsk*, Løber, afg. Troon 11.10.
 m.s. *Leise Mærsk*, Houmann, afg. Tampico 30.10.
 s.s. *Lexa Mærsk*, Bærentzen, ank. Riga 28.10.
 s.s. *Lifland*, Haure Petersen, ank. Newcastle 31.10.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, afg. København 31.10.
 s.s. *Lily*, Poulsen, ank. Treguier 3.11.
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, Rutefart København-Limfjordsstationerne.
 s.s. *Lithuania*, Jørgensen, afg. Halifax 1.11. til New York.
 s.s. *London*, Caspersen, ank. Trångsund 2.11.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, ank. Bahia Blanca 13.10.
 m.s. *Lynetten*, Jensen, afg. Aalborg 31.10.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i København-Kristiania Ruten.
 s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. København 1.11. til Antwerpen.
 s.s. *Maine*, Brocks, afg. Baltimore 28.10. til København.
 s.s. *Maj*, Holm Nielsen, pass. Gibraltar 1.11. p. R. t. Manchester.
 s.s. *Maja*, Tvergaard, oplagt i København siden 11.10.
 m.s. *Malaya*, Kruse, ank. Antwerp, 30.10.
 s.s. *Margrete*, Matthiassen, ank. Valencia 3.11.
 s.s. *Marie* afg. Valencia 3.11.
 s.s. *Marie Mærsk*, Kristensen, ank. Bombay 20.10.
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Aalborg 26.10.
 s.s. *Martin Carl*, Olsen, ank. Burntisland 3.11.
 s.s. *Martin Goldschmidt*, Lauritsen, ank. Nørresundby 28.10.
 s.s. *Mary*, Stabell, afg. Wiborg 1.11. til Terneuzen.
 s.s. *Maryland* afg. W. Hartlepool 22.10.
 m.s. *Mexico*, Wolff-Jørgensen, afg. Houston 15.10. til Kbhvn.
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, ank. Hull 18.10.
 s.s. *Minsk*, Egense, afg. København 30.10. til Mumbles Roads.
 s.s. *Mjølner*, Hansen, ank. Nordfjord 31.10.
 s.s. *Moskov*, Jørgensen, afg. London 4.11. til Danzig.
 s.s. *Møen*, Olsen, i København-Stege og København-Nykøbing F. Ruterne.

N

s.s. *N. F. Høfding* afg. Uleåborg 2.11.
 s.s. *Natal*, Røder, afg. Hamburg 31.10. til Middlesbrough.

s.s. *Neptun* afg. Riga 3.11.
 s.s. *Nerma* pass. Portland Harbour 2.11.
 s.s. *Nevada*, Fischer, ank. Bremen 31.10.
 s.s. *Nibha*, Andersen, afg. Dover 3.11. til Gibraltar.
 s.s. *Nidaros*, Thomsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, ank. København 2.11.
 s.s. *Niobe* ank. Newport 2.11.
 s.s. *Nordland*, Clausen, afg. Kotka 31.10.
 s.s. *Nordsøen* ank. Holmsund 3.11.
 s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, ank. Hull 29.10.

O

m.s. *Odense* i København-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-København-Göteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, Damholt, afg. Boulogne s/Mer 1.11. til Penarth eller Cardiff.
 s.s. *Olga*, Thoft, pass. Brunsbüttel 30.10. til Gravelines.
 s.s. *Oluf Bager*, Tvergaard i København-Frederikshavn og København-Aalborg Ruten.
 s.s. *Oluf Mærsk*, Hansen, ank. Sabine 29.10.
 m.s. *Oregon*, Mühlendorf, afg. Rio de Janeiro til København, Odense, Aalborg, Göteborg via Bahia og Madeira.
 s.s. *Orion*, Berndsen, ank. W. Hartlepool 21.10.
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, afg. Christiania 31.10.

P

s.s. *P. Madsen* ank. Wasa 27.10.
 s.s. *P. N. Damm* pass. København 3.11.
 s.s. *Pacific*, Matthiassen, ank. Limhamn 3.11.
 s.s. *Palnatoke*, Schou, ank. Holbæk 3.11.
 m.s. *Panama*, Hjernum, ank. Hankow 25.10.
 s.s. *Parana*, Heisterberg, ank. Aberdeen (Pacific) 29.10.
 s.s. *Paris*, Ovesen, afg. Havana 30.10. til Matanzas.
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, ank. København 29.10.
 m.s. *Peru*, Larsen, pass. Panama Canal 31.10. p. R. t. Los Angeles Harbour.
 s.s. *Peter Mærsk*, Knudsen, ank. Emden 24.10.
 m.s. *Philip*, C. Petersen, ank. Frederikssund 27.10.
 s.s. *Polaris*, Holm, ank. Terneuzen 29.10.
 m.s. *Polarstjernen*, Hansen, ank. Reval 26.10.
 s.s. *Polly*, Nielsen, ank. Trångsund 3.11.
 s.s. *Primula*, Jacobsen, i Dok i København siden 1.11.
 s.s. *Prins Knud*, Kock, ank. Grangemouth 30.10.

R

s.s. *Rask*, Theilland, ank. Antwerp 31.10.
 s.s. *Rhodesia*, Madsen, ank. Delagoa Bay 27.10.
 s.s. *Rhone*, Thomsen, afg. København 31.10. til London.
 s.s. *Rigmor*, Jørgensen, afg. Newport 28.10. til Corunna.
 s.s. *Rita*, Nikolaisen, i København-Hamburg Ruten.
 s.s. *Robert Mærsk*, Mikkelsen, afg. Bordeaux 18.10.
 s.s. *Roma*, Bejer, ank. Quebec 28.10.
 s.s. *Romø*, Olesen, pass. Brunsbüttel 2.11. p. R. t. Dunkerque.
 s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. Neapel 2.11.
 s.s. *Rota*, Rivoldt, afg. København 3.11. til Leith via Odense, Aarhus og Aalborg.

S

s.s. *Saga*, Henriksen, afg. Antwerpen 1.11. til København.
 m.s. *Sally Mærsk*, Andersen, afg. Brake 11.10.
 s.s. *Scandia*, Simonsen, pass. Fair Isle 3.11. p. R. t. Nyborg.
 s.s. *Seine*, Baryic, afg. La Rochelle 31.10. til Havre og Dunkirk.
 m.s. *Selandia*, Himmelstrup, pass. Gibraltar 29.10. p. R. t. Colombo via Suez Kanal.
 m.s. *Siam*, Poulsen, ank. Brisbane 29.10.
 s.s. *Sigrid*, Winther, afg. Burntisland 31.10. til Randers.
 s.s. *Sigrun*, Jensen, ank. Antwerpen 27.10.
 s.s. *Sigvald*, Andersen, afg. Uleåborg 31.10.
 s.s. *Silkeborg*, Larsen, afg. Mobile 29.10.
 s.s. *Simone*, Christensen, ank. Kalundborg 31.10.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Cardiff 25.10.
 s.s. *Skagerak*, Hansen, pass. Lundyisland 1.11. p. R. t. Tangier.
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, pass. Skagen 29.10.
 s.s. *Skjold*, Nielsen, ank. Odense 31.10.
 s.s. *Skodsborg*, Grove, afg. København 29.10.
 s.s. *Skotland*, Iversen, ank. Narva 26.10.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, afg. København 2.11. via Leith til Færøerne.
 s.s. *Slesvig*, Weichardt, afg. Hull 29.10.
 s.s. *Smut*, Hansen, afg. Blyth 3.11. til København.
 s.s. *Sophie*, Thomsen, pass. Gibraltar 31.10. p. R. t. London.
 s.s. *Spigerborg*, Jensen, afg. Bona 29.10.
 s.s. *Stal*, Clausen, ank. Santiago 16.10.
 s.s. *Stegelborg*, Nielsen, ank. Uleåborg 28.10.
 s.s. *Susan Mærsk*, Petersen, ank. Savona 23.10.
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. Wales 30.10. til Canada.
 s.s. *Svanholm*, Petersen, ank. Swansea 1.11.
 s.s. *Svava*, Christensen, afg. Newport 29.10. til Algiers.
 m.s. *Svendborgsund*, E. Christensen, ank. Burntisland 31.10.
 s.s. *Svend Pii* afg. København 1.11.
 s.s. *Svend*, Karstensen, afg. Wartsala 1.11. til Jacobstad.
 s.s. *Søborg*, Madsen, ank. Reval 30.10.
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, afg. Göteborg 1.11.
 s.s. *Sønderjylland*, Jensen, i Ruten København-Horsens-Vejle-Bogense.

NEW ORLEANS

JOHN S. SAREUSSEN · FINN SILCHENSTEDT
INDEHAVERE AF:
NEW ORLEANS SHIPCHANDLERY CO. INC.
TELEGRAM-ADRESSE: »NOSCO«
NEW ORLEANS

NEW YORK

SEABORD OPERATING COMPANY, Inc.
17, BATTERY PLACE, NEW YORK
TELEGRAM-ADR.: SOCIN NEW YORK
MED EGNE FORTRINLIGE PIER FACILITETER OG EN ERFAREN STAB TIL VOR RAADIGHED
BESØRGER VI ALT I FORBINDELSE MED LOSNING OG LASTNING I NEW YORKS HAVN

NEW YORK

THE C. T. SWETT COMPANY

SLAGTERE & SKIBSHANDLERE
DÆKS- & MASKIN-FORSYNING

PORTLAND, MAINE

Telefon: 6930 · 130-132 Commercial Street · Nat-Telf.: 1520

Telegram Adresse: OSHIPCO · Alle Coder benyttes
Telefon: Broad 1753-4-5

OCEAN SHIPCHANDLERY Co., LTD.

En gros Handel i Fødemidler
Skibshandel & Sejlmageri

60 PEARL STREET, NEW YORK

PORTLAND,
MAINE

PHILADELPHIA

JONATHAN MAY & SØNNER

Etableret 1876 · Telegram-Adresse »May« Philadelphia, Penna. Delaware Ave · Lombard & Swansea Sts.
DAMPKIBS-FORSYNINGER · EN GROS HANDEL I KOLONIAL, KØD OG
FØDEMIDLER · DÆK-, MASKIN- OG RESTAURATØR-
UDRUSTNING

CARDIFF

MOUNTSTUART TØRDOKKE OG SHEARMANS LIMITED

CARDIFF	NEWPORT	BARRY	AVONMOUTH
Telegram-Adresse: MOUNTSTUART Telefon 5103	Telegram-Adresse: MORDEY Telefon 2174	Telegram-Adresse: SHEARMAN Telefon 275	Telegram-Adresse: SHEARMAN Telefon 54

TØRDOKKEJERE · SKIBSREPARATØRER & INGENIØRER

METHIL

Dæk- og Maskinforsyning

C. A. G. FYHN

SKIBSHANDLER OG KREDITOPLAG
EAST HIGH STREET
METHIL

Første Klasses Varer i Skinker, Smør, The, Ost, Mel, Konserver etc.
Agent for W. B. Dick & Co., Ltd., Maskinolie etc.

BO'NESS

Telefon: London, Avenue 6746 & Cardiff 4625-4626
Telegram-Adr.: »Tuckerillo-Stock-London« & »Tuckerillo-Cardiff«

TUCKER, WOOD & CO.

(H. D. WOOD)
Skibs- og Forsikringsmæglere · Exchange Chambers

Adelaide House, Butte Docks, 24, St. Mary Axe,
CARDIFF LONDON E.C. 3

LONDON

TELEFON Nr. 51

TELEGRAM-ADR.: JOYCE, BO'NESS

JOYCE & CO.

Skibsforsyninger fra Lager og Frilager
8 KINNEIL STREET
BO'NESS

LIGE OVERFOR DOCK-PORTENE

ETABLERED 1875

GRANGEMOUTH

NORSK VICEKONSULAT SHIPPING FEDERATION LTD.

JAMES MITCHELL

SKIBSMÆGLER OG SPEDITØR
BURNTISLAND

Telegram-Adr.: »Mitchell«
Telf. Nr. 15

BEFRAGTNINGS AGENT FOR FORSKELLIGE KULGRUBER I FIFESHIRE

BURNTISLAND

BUCHAN & HOGG

Skibsredere · Skibsmæglere · Speditører
GRANGEMOUTH

Faste Ruter: Grangemouth, Middlesbro', Antwerp

Telegr.-Adr.: »Steam« · Telefon: 59 & 189, Privat 59a

T

s.s. *T. M. Werner* afg. Torneå 30.10.
 s.s. *Taarnborg*, Knudsen, ank. Boness 29.10.
 s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Manchester 1.11 til København via Liverpool og Swansea.
 s.s. *Taasinge*, Ankersen, oplagt i København siden 1.9.
 s.s. *Texas*, Dragsdahl, afg. Galveston 1.11. til Nr. Sundby, Aalborg, København, Horsens og Korsør.
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, ank. Newcastle 2.11.
 s.s. *Thyra* (Progress), Schmidt, pass. Holtenau 30.10. p. R. t. Luleå.
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. København 1.11. til Danzig, Riga og Reval.
 s.s. *Tjaldur*, Munch, i København-Riga Ruten.
 s.s. *Tomsk*, Mikkelsen, afg. Antwerpen 28.10. til Tanger.
 m.s. *Tongking*, Topp, ank. Hamburg 2.11.
 s.s. *Transvaal*, Bronér, ank. Seattle 18.10.
 s.s. *Trondhjem*, Pedersen, afg. Trondhjem 3.11.
 s.s. *Tula*, Christensen, afg. Catania 3.11. til Messina.
 s.s. *Tyr*, Jensen, afg. Hull 29.10. til Malmö/Halmstad.

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, afg. Frederikshavn 31.10. til Newcastle.
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, ank. Bordeaux 25.10.
 s.s. *Ulrik Holm*, Toft, ank. København 2.11.
 s.s. *United States*, Voldborg, ank. Kristiania 3.11.
 s.s. *Uranienborg*, Agerlin, afg. Montreal 1.11.

V

s.s. *Valborg*, Hansen, pass. Gibraltar 2.11. p. R. t. Antwerpen.
 s.s. *Vega*, Madsen, afg. Uleåborg 26.10. til Terneuzen.
 m.s. *Venus*, Boye, ank. Limhamn 2.11.
 s.s. *Venus*, Terkildsen, ank. Leningrad 30.10.
 s.s. *Vera*, Larsen, ank. Rønne 3.11.
 s.s. *Veratyr*, Pedersen, ank. Calais 1.11.
 s.s. *Viborg*, Winther, afg. Civita Vecchia 30.10.
 s.s. *Vidar*, Nielsen, afg. København 3.11. til Newcastle via Nakskov, Odense og Aarhus.
 Bark *Viking*, Ankersøe, afg. Santos 28.10. til Sydaustralien.
 s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), Jacobsen, ank. Lysekil Distr. 2.11.

W

s.s. *Wien*, Jørgensen, ank. Grangemouth 31.10.
 m.s. *Willemoes*, Eriksen, afg. Wiborg 2.11. til Aarhus.
 s.s. *Wilh. Colding*, Østergaard, afg. København 30.10. til Jacobstad.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, afg. København 1.11. til Hull.

Y

s.s. *Ydun*, Schmidt, i København-Horsens Ruten.
 s.s. *Yokohama*, Bast, ank. Hamburg 2.11.
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Rasmussen, i København-Hamburg Ruten.

Ø

s.s. *Ørkild*, Jensen, ank. Methil 1.11.
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. Terneuzen 28.10.

POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE

Bark *Ingrid*, Godtfredsen, pass. Queenstown 2.11. p. R. t. Leith.
Kaj Hvilsom, Wulff, afg. Setubal 1.11. til Malmö.
Nordborg, Hansen, afg. Setubal 1.11. til Malmö.
Olga, Mouritsen, afg. Fleetwood 26.10. til Plymouth.
Concordia, Henriksen, afg. Lovisa 15.10. til Charlestown.
Gefion, Lund, ank. Concarneau 27.10.
Minerva, Sørensen, ank. Castletown 28.10.
Roma, Petersen, pass. Helsingør 24.10. p. R. t. Quimper.
Zampa, Jørgensen, afg. Hernösand 15.10. til Morlaix.
Concordia, Møller, afg. Dysart 29.10. til Fjællebroen.
Dagny, Petersen, afg. Landerneau 31.10. til Dahouet.
Else, Jensen, afg. Fowey 28.10. til Göteborg.
Elisabeth Eff., Nielsen, ank. Stugsund 28.10.
Jens Nielsen, Nielsen, ank. Ærøskøbing 22.10.
Pallesen, Jensen, afg. Dysart 28.10. til Frederiksstad.
Rossing, Baagøe, afg. Söderhamn 2.11. til Flensborg.
Vega, Hansen, afg. Torquay 27.10. til St. Brieuc.
Falken, Rasmussen, ank. Kotka 26.10.
Dronning Louise, Hansen, ank. Kotka 24.10.
Marie, Rasmussen, ank. Wasa 24.10.
Neptun, Sørensen, afg. Kotka 3.11. til Quimper.
N. P. Petersen, Larsen, ank. Wiborg 23.10.
Vesta, Kristensen, ank. Ærøskøbing 22.10.
Ørnen, Rasmussen, ank. Porsgrund 26.10.
Johanne, Marcussen, ank. Haukipudas 27.10.
Norden, Olsen, ank. Concarneau 29.10.
Cathrine, Købke, pass. Helsingør 20.10. p. R. t. Vannes.
P. Rasmussen, Larsen, ank. St. Brieuc 27.10.
Christian, M. Rasmussen, afg. Poole 18.10. til Gustafsberg.
Noah, J. E. M. Jørgensen, ank. Courcelles 27.10.
Garibaldi, J. Jørgensen, af. St. Brieuc 27.10. til Lissabon.
Mercur, H. H. Lund, ank. Bideford 19.10.
J. M. Nielsen, A. P. Hansen, afg. Paimpol 2.11. til Bridgeness.
Sif, Raahauge, ank. Lovisa 30.10.
 3m. Sk. *H. C. Christensen*, afg. Port Talbot 18.10. til Cumana.
 3m. Sk. *Fuglen*, Schmidt, ank. Paimpol 20.10.
 3m. Sk. *Hans*, Christensen, ank. Dysart 24.10.
 3m. Sk. *Niels*, Rasmussen, ank. Reval 2.10.
 Sk. *Poseidon*, H. Rasmussen, afg. Littlebay i N. F. 3.11. til Malaga for Ordre.
Alf, L. Jørgensen, ank. Jakobsstad 23.10.
Glory, R. Stærke Christensen, ank. Christinestad 29.10.
Harris, Chr. Haagensen, ank. Tønsberg 18.10.
Astræa, P. J. Dam, ank. St. John 12.9.
 3m. Sk. *Energi*, Stegmann, ank. Sevilla 27.10.
 3m. Sk. *Pax*, Jensen, afg. Trinity 31.10.
 3m. Sk. *Marna*, Boye, ank. Lovisa 2.11.
 3m. Sk. *Albert*, Clausen, ank. Par 28.10.
 3m. Sk. *Arletis*, Rasmussen, afg. København 30.10. til Ekenäs.
 3m. Sk. *Ofelía*, Petersen, ank. Oporto 29.10.

Gerda, J. Staugaard, ank. Llanely 25.10.
Skandia, P. Harris, afg. Porsgrund 25.10. til Dysart.
Clytia, J. Hansen, ank. Douglas Mon 20.10.
Chr. H. Rasmussen, M. Boye, ank. Fogo, N. F. 20.9.
Aphrodite, A. Watson, ank. Rose Blanche, N. F. 1.10.
Elisabetha, Christensen, beligg. Havre.
Elisabeth, Groth, ank. Sølvesborg 23.10.
Frem, Jørgensen, afg. Göteborg 20.10.
Frida, Jørgensen, ank. Douglas 27.10.
Fylla, Kromann, ank. Ærøskøbing 22.10.
Galathea, Nielsen, afg. Norrköping 8.10.
Haabet, Groth, afg. Cadiz 6.10.
Helga, Madsen, ank. Glasgow 6.10.
Hertha, Christoffersen, afg. Swansea 13.10.
Mercur, Hansen, ank. Koivusaari 2.11.
Meta, Andersen, ank. Jacobstad 11.10.
Noah, Hansen, ank. Horten 2.11.
Norden, Grube, afg. Sundswall 12.10.
Nordstjernen, Hansen, ank. Kalmar 26.10.
Nordtrafik, Friis, beligg. St. Johns.
Emanuel, Kromann, ank. Falmouth 2.11.
Gertrud, Albertsen, beligg. St. Johns.
Husavik, Hansen, ank. Exmouth 16.10.
Nathalia, Eriksen, ank. Pontriec 25.10.
San, Petersen, ank. Dysart 22.10.
Sine, Christensen, ank. Aarhus 18.10.
Althea, C. Andersen, afg. Norrköping 31.10. til Borgå.
 3m. Sk. *Confidence*, Chr. Hvenegaard, afg. Southampton til St. Brieuc 31.10.
 3m. Sk. *Cornwall*, L. M. Madsen, afg. Holbæk 30.10. til Trångsund.
 3m. Sk. *Darnebrog*, J. P. Hansen, ank. W. Hartlepool 12.10.
 3m. Sk. *Flora*, Th. Nielsen, ank. Trångsund 28.10.
 3m. Sk. *Kurt*, G. Jørgensen, pass. Helsingør 24.10. p. R. t. Nuvry.
 3m. Sk. *Leif*, M. Jørgensen, ank. Charlestown 18.10.
 3m. Sk. *Ludvig*, E. Jørgensen, ank. Exeter 23.10.
 3m. Sk. *Martin Nissen*, Chr. Jensen, ank. Trångsund 22.10.
 3m. Sk. *Primula*, Johs. Jørgensen, ank. Örnsköldsvik 24.10.
 3m. Sk. *Valdemar*, C. P. Christensen, ank. Dahouet 25.10.
 3m. Sk. *Vera*, Th. Larsen, ank. Trångsund 23.10.
 3m. Sk. *Confidence*, Chr. Hvenegaard, afg. St. Brieuc 31.10.
Albert Mon, Rasmussen, afg. Raumo 31.10. til Shoreham.
Richard, Petersen, afg. Kotka 3.10. til Vannes, pass. Helsingør 17.10.
Sigrid, Hansen, ank. Vannes 20.10.
Ruth, Sørensen, ank. Weymouth 23.10.
 Sk. *Urda*, Petersen, afg. København 3.11. til Borgå.
Ellen, Andersen, afg. Råfsö til Aarhus 25.10.
Britannia, Fisker, ank. Courcelles 28.10.

DANSK SØFARTS TIDENDE

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

Abonnement
 i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
 VESTRE BOULEVARD 38, KØBENHAVN B.

Telefon 2070 - 12610
 samt paa alle Postkontorer

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

Set. Anna Plads 28

Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

AF NYBYGNINGER

*

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

Grundlagt
1848Teleg.-Adr.:
Amiante**M. B. COHIN**
TOLDBODV. 22. TELEFON · 1403

København K.

Skibsudrustning

Eneforhandling og Lager af

OCEAN OIL CO.s

Marine- og Cylinder-Olier

RIMER BROSS R. B. TURBINEOLIER

K. F. MARSTRANDS EFTFL.

CONSUL P. SVENDSEN FØRRETN. GRUNDL. 1832

HELSINGØR**SKIBSPROVIANTERING**All: Varer leveres ufortoldet
Naar en Ordre modtages ettidig
leveres Provia ten paa Reden
uden Ophold for Skibet**6 STORE FRILAGERE**Telegram-Adr.: »Marstrand«
Telefoner: Kontoret: 28-45-427
Priva: 237-1032-543
Nattelf.: 427-Statstlf.: 5**KAY DYHR**

Kvæsthusgade 1 - København K.

Telefon: Cent. 8901-6885 · Teleg.-Adr.: Kaydyhr-København

Kunstig Træk- og Oliefyrrings-Anlæg

fra James Howden & Co.

GLASGOW

**ESBJERG TOVVÆRKS-FABRIK A/S**

leverer det bedste

MANILA TOVVÆRK

Forlang derfor vort Fabrikat hos Deres Skibshandler

Gammel Torv
16**JULIUS MARSING**Telf.: Central
12,516

Frihavnslager af bedste SUPERIOR MANILLATOV

højeste Styrke **MARSING KVALITET** største HoldbarhedLevering i alle inden- og udenlandske Havne. Kassér ikke gammelt
Mannillatov, højeste Dagspris betales. Afhentning direkte ved Skib.**J. ANDERSEN & CO****SHIPS OUTFIT**

TOLDBODVEJ 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

STEVEDORES · ÅBO & DISTRICT

TELEGRAMS: FEDESTEVEDORE

O.Y. ÅBO STEVEDORING FEDERATION LTD.

ÅBO · FINLAND

DE PRIVATE ASSURANDEURER
LIMITERET.
STIFTET 1786

SØ OG TRANSPORTFORSIKRING
SLOTSHOLMSGADE 5
KØBENHAVN K.

TELEFON CENTRAL 6 & 4106 TELEGRAM ADRESSE „PRIVATE“
AGENTURER I DE FLESTE PROVINSBYER.

**DEN
KJØBENHAVNSKE
SØ-ASSURANCE-FORENING**

LIMITERET · STIFTET 1852

TEGNER

SØ & KRIGS

FORSIKRINGER PAA VARER-KASKO

FRAGT OG INTERESSE

TELEF. 42 · 3073

HOLBERGSGADE 1 · KJØBENHAVN K.

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

THE STEVEDORES FEDERATION OF FINLAND

POSTAL ADDR. HELSINGFORS, FINLAND
TELEGRAMADDRESS: STEVEFEDERATION, HELSINGFORS

*

MEMBERS:

BJÖRCKÖ-SUND: O.Y. Koiviston Stevedoring Co. A.B. Tel. »Stevedore, Koivisto«.

TRÅNGSUND: A.B. Trångsund Stevedoring Co. Tel. »Stevedore«.

FREDERIKSHAMN: H. Ahlqvist. Tel. »Ahlqvist« · A.B. The Federation's Stevedore. Tel. »Björkbom«.

KOTKA: A.B. Federation Stevedoring Ltd. Tel. »Federation« · A.B. J. Bruhn. Tel. »Bruhn«.

LOVISA: A.B. Gustaf Hamberg's Successor Ltd. Tel. »Hambergs« · A.B. The Federation's Stevedore. Tel. »Stevedore«.

BORGÅ: Borgå Stuveriaktiebolag. Tel. »Stevedore«.

HELSINGFORS: Aktiebolaget Stevedoring Osakeyhtiö. Tel. »Stevedore«.
F. O. Åkermann & Söner. Tel. »Stevedore Åkermann« · O.Y. Sörnäs Stevedoring A.B. Tel. »Sörnässteves«.

EKENÅS: J. A. Westerlund. Tel. »Westerlund«.

HANGÖ: A.B. Hangö Skeppstuveri-affär. Tel. »Stevedore«.

ÅBO: A. E. Erickson & Co. A.B. Tel. »Erickson«.

NYSTAD: Nystad Stevedoring. Tel. »Widberg«.

RAUMO: O.Y. Raumo Stevedoring Ltd. Tel. »Stevedoring«.

RÄFSÖ & BJÖRNEBORG: Werner Hacklin. Tel. »Hacklin, Räfsö«.

KRISTINESTAD: Kristinestads Stevedoring Company. Tel. »Carlström«.

KASKÖ: Elis Sylvin & Co. Tel. »Sylvin, Kaskö«.

WASA: A.B. Wasa Stevedoring Co. O.Y. late A. O. Blomberg & Co., Stevedoring. Tel. »Federation«.

NYKARLEBY: Nykarleby Stevedoring, Co. Tel. »Wilkman«.

JAKOBSTAD: A.B. Federation's Stevedoring. Tel. »Stevedoringco«, Alholm.

**GAMLAKARLEBY, YXPILA, MÖL-
LERSVIK and HIMANGO:** Yxpila Stevedoring Company. Tel. »Stevedoringco, Yxpila«.

BRAHESTAD: O.Y. Brahestad Stevedoring Ltd. Tel. »Stevedoring«.

ULEÅBORG: The Federation Stevedoring Co. Tel. »Federation« · The Loading, Discharging & Forwarding Co. of Uleåborg. Tel. »Despatch«, Uleåborg.

KEMI: Kemi Stevedoring Co. late Uno R. Hückerts Eft. Tel. »Hackzell«.

TORNEÅ: The Federation Stevedoring Company. Tel. »Federation Torneå«. Offices: Rböttä and Kuusiluoto.

GENFORSIKRINGS-AKTIESELSKABET

“ROSSIA”

KØBENHAVN

tegnor

SØ- & TRANSPORT- FORSIKRINGER

*Iøvrigt overtages
ALLE ARTER FORSIKRINGER
til de billigst mulige
Præmier*

*

AKTIEKAPITAL
6 MILLIONER KRONER
FULDT INDBETALT

HOVEDKONTOR: BORNHOLMSGADE 8
TELEFON: 12216 · TELEGRAM-ADR.: ROSSIAGEN

BIANCO LUNOS BOGTRYKKERI

SOLDENFELDTSGADE 3
KØBENHAVN B.

*

STATISTISKE
OG VIDENSKABELIGE VÆRKER
FORRETNINGSTRYKSAGER · FESTSKRIFTER
FARVETRYK · BLADE OG TIDSSKRIFTER
AKTIEBREVE · VÆRDIPAPIRER · ILLU-
STREREDE KATALOGER
MASSEOPLAG

*

TELEFONER: CENTRAL
781·1114·1134

AKTIESELSKABET
DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI
 (THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

KØBENHAVN
 FILIALER: BANGKOK OG SINGAPORE

Egne Agenturer: Soerabaya, Shanghai, Hankow, Vladivostock, Dalny, Harbin, New York, Valparaiso, San Francisco, Durban og Johannesburg. — Regelmæssig Rute fart paa Siam, Kina, Japan, Sydafrika, Australien, Java, Vestindien, Meksiko og Vestkysten af Nord- og Sydamerika. — Import til Europa af østasiske og andre oversøiske Produkter, Teak- og andre Træsorter. — Export til oversøiske Pladser af europæiske Produkter. — Skov- og Savmølle drift i Siam.

ALLE NÆRMERE OPLYSNINGER
 ERHOLDES VED HENVENDELSE PAA KOMPAGNIETS HOVEDKONTOR,
 HOLBERGSGADE 2, KØBENHAVN K.

**DET FORENEDE
 DAMPSKIBS-SELSKAB**

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

Telefon Nr. 6300, hvorigennem Omst. til samtlige
 Kontorer og Afdelinger i Kvæsthusgade Nr. 7 og 9.

C. K. HANSEN

DAMPSKIBSREDERI

DAMPSKIBS-, HAVARI- OG ASSURANCE-AGENTUR
Befragtning og Køb og Salg af Damp- og Sejlskibe

KØBENHAVN
 29 B, Amaliegade

Filial: HELSINGØR
 2, Sofiegade

Telegr.-Adr.: HANSEN
 Telefon: { Central 72 (10 Ledninger)
 — 50580 (8 Em. — 9 Fm.)
 Statetelef. 13 (2 Ledninger)

Telegr.-Adr.: HANSEN
 Telefon: Helsingør 972

FLETCHERS (STEVEDORES) LIMITED

ETABLERET I OVER 50 AAR

TELEGRAM-ADR.:
 "DISCHARGE, CARDIFF"
 TELEFON: 1898

*Stevedores og
 Kørsel*

ROYAL STUART BLDGS.,
 JAMES STREET
 CARDIFF

O. J. Eskildsen & Co.

Dampskibsselskabet BOTNIA, Aktieselskab

Telegr. Adresse:
 »DAMOTIA«

Sct. Annæplads 26, København · Telf.: Central 2796

OSCAR OVESEN

Telegr. Adr.: »Nescoe« · AMALIEGADE 29 B · Telefon 14450

Rederi og Befragtning

KØB OG SALG AF SKIBE

DAMPSKIBSSELSKABET

PATRIA A/S

A. P. MØLLER

KØBENHAVN

REDERI · BEFRAGTNING · KLARERING
 DAMPSKIPSEKSPEDITION · KØB OG SALG AF SKIBE
 SKIBSBYGNING

Stats-Telefon: 33 · Telefoner: 514 (Omst. til samtlige Afdelinger)
 Telegram-Adresse: »MERSK«

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

HOLM & WONSILD

Telegram-Adr.: "Holmøld"
 Amaliegade 36

CARL V. D. HUDE

SKIBSMÆGLER

AARHUS

Statstelefon No. 3

Telegr.-Adr. Hude

SKIBE

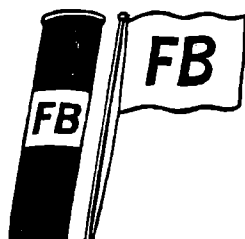
C. P. JENSEN

St. Annæ Plads 6 TELEFON 5430 KØBENHAVN K.

Telegram-Adr.: "FREIHTS"

A/S DAMPSKIBSSELSKABET

ORION



DE FORENEDE BUGSERSELSKABER

Telef.: Toldbodbommen: Central 3944 TELEGRAM-ADRESSE: Nattelef. for Bugsering: Veste 575 v
 Kontoret: Central 291 · 13101 · 10592 »TUGBOATS« Natl. i Strandingstilfælde: Strand 130'

Bugsering · Bjergning · Vandforsyning

STØRST OG ÆLDST I KØBENHAVN

AMALIEGADE 36

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM · 46

FREDAG 14 · NOVEMBER 1924

31 · AARG.

F R A U G E T I L U G E

NY HELSINGØR HAVN UPAAKRÆVET

Helsingør vil have en ny, kostbar Havn. Byens Borgere vil have Staten til at betale Broderparten af Udgifterne.

Lad os derfor begynde denne Artikel med straks at slaa fast:

Danmarks Skibsfart mener, at der ikke er Brug for en saadan Havn; dens forskellige Organisationer har enstemmigt vedtaget at fraraade en Anvendelse af Statens Penge til dette Formaal.

Indtil fornylig slog Helsingør til Lyd for Statsstøtte til sit Havne-Projekt med den Motivering, at en Havn ved Grønnehave, lige nord for Kronborg, vilde blive en stærkt tiltrængt isfri Havn. Denne Paastand tilbageviste Statsmeteorolog, Kaptajn Speerschneider saa eftertrykkeligt i »Berlingske Tidende« (Aften-Udgaven for 7. November), at Havneprojektets Forkæmpere ikke senere har ført dette Argument i Marken. Kaptajn Speerschneider slog nemlig fast paa Grundlag af det af ham og hans Institut i Aarenes Løb samlede Materiale, at »saafremt der er Tale om, at vore Eksportbaade eller andre Dampere skal have Forbindelse med en Havn paa Sjællands Nordkyst, er Isefjorden saa langt at foretrække for en Havn ved Kronborg.« Enhver praktisk Sømand vil give Statsmeteorologen Ret i, at Isforholdene ved Hundested i haarde Isvintre er langt gunstigere for Sejlads end ved Kronborg. Og det vilde ikke koste mere end et Par Millioner at gøre Hundested til en første Klasses Havn — altsaa en Brøkdel af den Sum, der vilde medgaa til den projekterede Nordhavn ved Helsingør. Saa Hundested er det rette Sted, hvor den isfri Havn burde ligge — hvis en saadan var paakrævet.

Hvorfor en isfri Havn er unødvendig.

Men, det er den ikke. Enhver, ogsaa det helsingørske Havne-Projekts Forkæmpere, ved udmærket vel, at en saadan Havn er upaakrævet. Sidste Vinter var en usædvanlig streng Isvinter. Vort fortrinlige Isbryder-Materiel — navnlig Statens »Isbjørn« gjorde Underværker — holdt ikke desto mindre Hovedruterne aabne, og Rutedamperne gik og kom praktisk talt paa Klokkeslet. Naar nu Provinshavnene faar deres Isbryder, og man eventuelt, hvis dette skønnes praktisk, sørger for et Samarbejde med Gøteborg's ny, store Isbryder, vil det være muligt at holde alle Ruter og alle, eller næsten alle danske Havne aabne selv i de strængeste Isvintre. Selvfølgelig kan det Undtagelsestilfælde indtræffe, at Isbrydere ikke kan slæbe Dampere igennem, naar for Eksempel N.V.-lig Storm pakker Isen sammen netop nord for Kronborg, hvor Helsingør foreslaar at lægge en ny Havn. I dette ene Undtagelsestilfælde, hvor en saadan Havn maaske kunde være til Nytte for Skibsfarten, vilde den ikke kunde besejles.

Indhug i Statens slunkne Kasse.

Forkæmperne for Havne-Projektet har derfor vise- ligt ladet det isfri Havne-Argument ligge. Derimod ikke selve Projektet. I Lørdags var den københavnske

Presse som saa ofte før det gæstfri Helsingørs Gæster. Den vennesele Borgmester Christensen og hans udmærkede Kolleger i Helsingør Byraad rullede en hel Film af andre Argumenter op for de Herrer Presse-mænd. Enhver snakker for sit. Og det er en kendt Sag, at ønsker en Kommune en kostbar Udvidelse, snakker den Fanden et Øre af for at faa Staten til at betale for den. Bagefter er det Rigsdagens og den offentlige Menings Pligt omhyggeligt at overveje, hvorvidt de fremførte Argumenter berettiger til et drabeligt Indhug i Statens slunkne Kasse.

Nogle af de fremsatte Argumenter kræver ingen eller liden Overvejelse. Man kan ikke i fuldt Alvor debattere, om Staten bør skaffe Helsingør en ny Havn, fordi den »først tog Sundtolden fra os og derefter Garnisonen«, rent bortset fra den historiske Kendsgerning, at det ikke var den danske Stat, der tog Sundtolden fra Helsingør, men hele den civiliserede Verden, der krævede denne Meningsløshed ophævet. Heller ikke, om den nuværende Havn er stor nok til at huse den internationale Lystsejler-Eskadre, der een eller to Gange om Aaret holder Kapsejlad i Farvandet ved Helsingør.

Tilstrækkeligt med Fiskerihavne.

Det er beklageligt, hvis Helsingørs nuværende Havn ikke er stor nok til ogsaa at være Fiskerihavn. Men Staten kan da ikke være pligtig til at bygge Fiskerihavn for enhver By, der ønsker en saadan, naar der i Forvejen er tilstrækkeligt med Fiskerihavne — Hundested og Gilleleje for Eksempel — til at tage sig af Kattegatsfiskerne. Hvis Helsingør à tout prix vil have en Fiskerihavn, saa maa dens Byraad virkelig overveje sammen med dens Borgere, om de selv har Raad til at anskaffe sig en saadan. Det er i alt Fald ikke en Statsopgave. Skønne Ord om at benytte den planlagte Fiskerihavn som Basis for et rationelt Kattegatsfiskeri er kun skønne Ord. Vore Fiskeriautoriteter trækker paa Skuldrene af den Art Skaaltale-Poesi. Kattegat-Fiskeriet har længe været dyrket saa rationelt, at Udbyttet stadig bliver mindre.

Saa kommer vi efterhaanden til det helsingørske Hovedargument: den projekterede Havn er en Livsbetingelse for Byens Trivsel. I den sidste Menneskealder er Byen sygnet hen, og store gamle Handelshuse er sunket i Grus. Nu vil vi tage fat igen, vi vil leve, arbejde og skabe Værdier. Vi har Vand paa tre Sider, vor Beliggenhed er fortrinlig, og vi skal nok faa noget at gøre.

Skønne Tanker og brutale Kendsgerninger.

En saare prisværdig Aand at ville arbejde og skabe Værdier og forsøge paa at standse en tilsyneladende ubønhørlig Udviklings Gang. Men er det forsvarligt at begynde denne Genrejsnings-Æra med at anvende Millioner af Byens Penge — foruden det Statstilskud, der drømmes om — paa en ny Havn, naar den nuværende mageligt overkommer de Krav, Havnebyens nuværende Omsætning stiller til den? Det er jo ogsaa

en Kendsgerning, indrømmet af Havne-Projektets Forkæmpere, at den nuværende Havn endda kan overkomme en meget stærk Forøgelse af Kultrafikken. Tidligere forsynede Helsingør et langt større Antal Skibe med Kul end den gør idag, og Havnen er i alt Fald ikke skrumpet ind siden den i 1891 havde 140 Anløb for Kulforsyning imod de betydeligt mindre idag. Var der ikke al mulig Grund til at oppebie de første praktiske Resultater af den arbejdende og værdiskabende Aand, der nu besjæler Byens Indbyggere? Burde rette Vedkommende ikke først undersøge og dokumentere, om Byen har et virkeligt Opland og Muligheder for at betjene dette? Der er mange, der betvivler det, deriblandt vi. Det er ikke nok at sige, at »vi skal nok faa noget at gøre«; der maa sandelig demonstreres hvorledes og hvordan. Helsingør er ikke tjent med at krøble sig selv finansielt for at blive et nyt Rødby, opleve at se sine skønne Drømme knust mod de barske Kendsgerningers Klippekyt. Staten har i alt Fald ikke Lov til at hjælpe Helsingør ud i et saadant Uføre.

Sammenligning er ikke mulig.

Den ny Havns Forkæmpere lader skinne igennem, at Helsingørs *deroute* skyldes paagaende Konkurrence fra svenske Havnes Side. Man marcherer frem med mægtige Tal i Kolonner for at vise, at Helsingborg har ofret saa og mange Millioner paa sin Havn, Landskrona saa og saa mange, og at Malmø har faaet en Frihavn. Ulykken er, at man kan ikke drage nogen Paralel mellem Udviklingen i Helsingborg og i Helsingør. To Ting er sket paa den svenske Side af Sundet siden 1891, det Aar, der danner en af de tragiske Milepæle i Helsingørs Nedgangs-Historie. I de 33 Aar har Sveriges Handelsflaade set sin mægtige Udvikling, og i samme Menneskalder har den sydsvenske Industri taget sit mægtige Opsving. Der har slet ikke været en lignende Udvikling i Helsingør-Distriktet i den samme Periode. Maaske har Helsingør, som dens Borgmester selv siger, sovet i de Aar. Eller der var slet ikke de Udviklingsmuligheder af mange forskellige Grunde, vel ikke mindst det manglende Opland. En meget stor Del af Trafikken paa de sydsvenske Havne besørgeades i 90-erne af danske Baade, der nu og da supplerede

deres bunkers i Helsingør. Nu besørger Hovedparten af denne Trafik af svensk Tonnage, der ganske naturligt ikke gaar ud af sin Vej for at tage Kul ind i Helsingør.

Staten i samme Baas som vi andre.

Hvem siger forøvrigt, at Sverige har handlet fornuftigt ved at binde saa mange Penge i ny Havneanlæg. Kloge, ansete Svenskere har skarpt kritiseret flere af disse Pengeanbringelser, for Eksempel Frihavnen i Malmø. Det kan være, at der senere bliver Brug for en saadan; i Øjeblikket er der ikke. For dem, der tænker paa at binde deres Kommunes og Stats Penge i Havneanlæg, vil vi anbefale et Besøg i Malmø. Maaske kommer de saa paa andre Tanker — for der er uhyggeligt tomt i Frihavnen der.

Men fordi Sverige under en Højkonjunktur har følt Trang til at anlægge kostbare Havne, hvortil der i Øjeblikket ikke er Trang, er der sandelig ingen Anledning til, at vi i pengeknappe Tider som disse »gækker« hen og gør ligesaa. Danske Borgere er for Tiden, og paa Statens udtrykkelige Forlangende, Ofre for en saa pinagtig Kredit-Indskrænkning, at selv gamle solide Foretagender har vanskeligt ved at skaffe de fornødne, likvide Midler. Det er derfor kun rimeligt, at Staten gaar i Baas med os andre og afholder sig fra Udgifter, der ikke er paatrængende nødvendige. Vi kan ikke tillade vor Fælleshusholdning at extravagere, naar vi maa spinke og spare i vore private Husholdninger. Staten maa vise os det gode Eksempel i spartansk Levesæt. Den maa ogsaa lære, at vore Udgifter i en Krisetid ikke skal rette sig efter, hvad vi trænger til, men efter hvad vi ikke kan undvære. Og Danmark kan saa udmærket godt undvære den projekterede Havn nord for Helsingør — den trænger ikke engang til den.

Og saaledes begrundet er Danmarks Skibsfart kommen til den Konklusion, at Anbringelse af Kapital i en saadan Havn ikke er nogen landsgavnlig Handling.



FORBUDSLOVEN GÆLDER OGSAA FOR PHILIPPINERNE

Spiritusforbudet i De Forenede Stater har hidtil Sikke været gennemført paa Phillippinerne. Ganske vist afgav De Forenede Staters fungerende Attorney General den 24. Juni 1920 et Responsum gaaende ud paa, at Forfatningens Spiritusforbud ogsaa omfattede Phillippinerne, men det phillippinske Justitsdepartement var af den Mening, at hverken det 18. Tillæg til den amerikanske Forfatning eller Volstead-Loven omfattede Phillippinerne, før dette vedtoges ved en særlig

phillippinsk Lov eller udtrykkeligt fastsattes i en af Kongressen vedtagen Lov.

Stat-Departementet har imidlertid nu, efter hvad vi erfarer, udsendt Instruktion til alle amerikanske Konsuler om at nægte Udklarering for Skibe, der medfører Ladning af spirituøse Drikkevarer bestemt for Phillippinerne, hvilket Skridt synes at skyldes en Skrivelse fra det amerikanske Justitsdepartement, hvorved altsaa det ovenomtalte Responsum paany bekræftes.

NYE RESTRIKTIONER I LISSABONS HAVN

Efter hvad vi erfarer, er der udstedt et nyt portugisisk Dekret vedrørende nye Reglementer og Tariffer for Lissabons Havneadministration.

Det nye Dekret betyder ikke i nævneværdig Grad nogen direkte Forhøjelse af Skibsafgifterne, men vil dog faa en indirekte Indflydelse derved, at det giver Havneadministrationen visse Rettigheder, der gaar ud over den frie Konkurrence.

Dekretet bestemmer saaledes, at dersom et Skib skal benytte Slæbebaad for at gaa til eller fra Kaj, da skal Skibet benytte en af Havneadministrationens Slæbebaade. Disse Slæbebaadstakster er i Øjeblikket noget nær de samme som af de private Selskaber beregnede, men man har jo ingen Garanti for, at Havneadministrationen ikke om kort Tid forhøjer Taksterne,

naar den nu har faaet Monopolet paa disse Slæbninger.

10 pCt. Tillæg til Doklejen.

Endvidere bestemmer Dekretet, at et Skib, der benytter en af de store Tørdokker, der ejes af Staten, men drives af et privat Selskab, skal betale 10 pCt. Tillæg til Doklejen, saafremt Skibets eventuelle Reparationer ikke bliver overdraget det Selskab, der driver Tørdokkene.

Denne Betingelse sætter de andre Reparationsværksteder i en uheldig Stilling ved Tilbudene paa Udførelsen af Skibsreparationer, og vil sikkert ogsaa gaa ud over Skibene.

De interesserede Parter i Lissabon har protesteret imod disse nye Dekreter, men det vides endnu ikke, om der vil blive taget Hensyn til Protesten.

"ROTORSKIBET"

DIREKTØR FLETTNERS EPOKEGØRENDE OPFINDELSE

SKIBET MANØVRERES AF EEN MAND

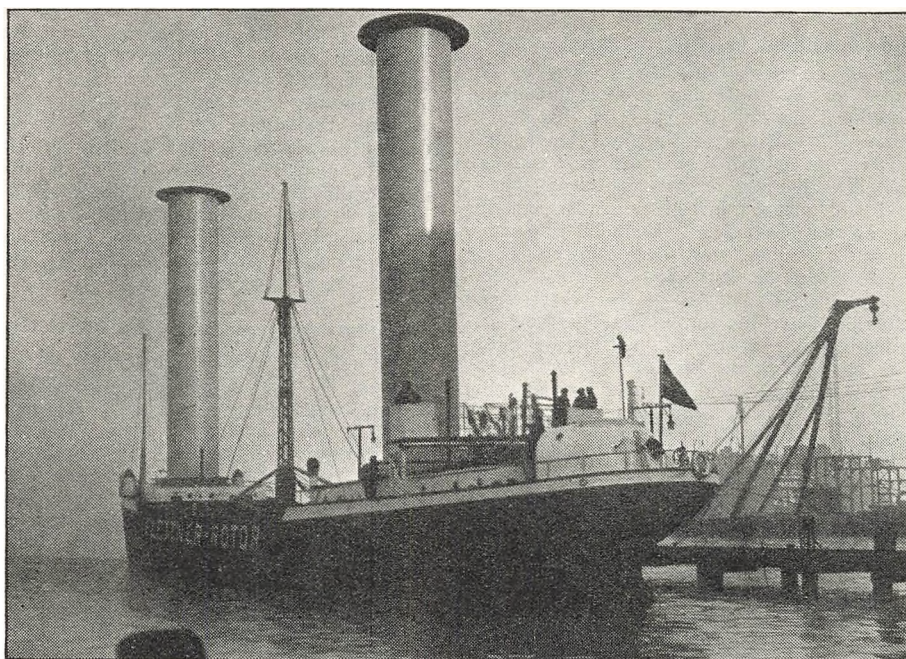
Der er nylig blevet foretaget en meget vellykket Prøvetur med et Sejlskib af en helt ny Type, bygget paa Germania-Værftet i Kiel, og Skibet med de roterende Sejl, eller, som Opfinderen, Direktør Flettner, selv kalder det: »Rotorskibet«, synes at indelbære de største Muligheder. I tyske Fagkredse sidestiller man Betydningen af denne Opfindelse med den Omvæltning, som Opfindelsen af Dampmaskinen i sin Tid førte med sig. Og efter hvad *Berliner Tageblatt's* tekniske Medarbejder fortæller, skal Hamburg-Amerikalinjen allerede have Planer oppe om at tage den nye Opfindelse i Brug paa sine Skibe.

Opfinderen, som jo allerede tidligere har et meget anset Navn indenfor Skibsfartsverdenen, fortæller i en Samtale med ovennævnte Blad, at Prøveturen beviste,

Sejlskibet, som paa Dæk i Storm haler i Fald og Gordinger eller klatrer i Riggen, vil saaledes være en »Saga blott« i Fremtiden.

Driftsomkostningerne 30—80 pCt. mindre.

Fra et økonomisk Standpunkt set lader den nye Opfindelses Betydning sig endnu ikke overse, fortsætter Opfinderen. Ved en Rejse til Østen kan der eksempelvis i indtil 90 pCt. af Fartstiden paaregnes en Besparelse i Driftsomkostningerne af fra 30 til 80 pCt., idet Flettner-Rotoren enten benyttes som Hoveddrivkraft for visse Skibstyper og bestemte Ruter, eller den anvendes som Supplement ombord paa Damp- og Motorskibe for at øge Farten eller, ved samme Fart, at spare paa Brændselsstoffet.



at Rotorskibet er det almindelige Sejlskib langt overlegent i Udnyttelsen af Vindkraften, og at ogsaa Damp- og Motorskibene, selv de største Oceandampere, ved at benytte denne Opfindelse vil kunne reducere Brændselsudgifterne med 90 pCt. Dette betyder, fortsætter han, at Fragt- og Passagerpriserne kan nedsættes til ca. 30 pCt. af de nuværende Priser. Anskaffelsesprisen for disse Skibe er ikke højere end ved det gamle System. Og kun to Procent ad kunstig Vej tilvejebragt Hjælpekraft er nødvendig for at uddrage den øvrige Kraft ved Hjælp af Vindtrykket.

Stor Manøvreedygtighed og meget stabilt.

Ved god Vind vil Rotorskibet gøre større Fart end andre Lastskibe, Motorskibe medregnet. Fagfolkene ombord var ogsaa forbauset over den næsten utrolige Lethed, hvormed Skibet lod sig manøvrere. Ligeledes viste det sig, at Cylinderne ikke, som man havde frygtet, indvirkede farligt paa Skibets Stabilitet. Svære Haglbyger gik næsten spurlost over Skibet uden at krænke det stærkt over, som vanlig er Tilfældet med almindelige Sejlskibe. Skibets Forhold overfor de forskellige Vindretninger var ogsaa overraskende. Dets Præstationer saavel under Lænsning, Slør som Bidevindssejlsads var overraskende og overtraf alle Forventninger. Trods de høje, tykke Taarne var det muligt som Følge af de egenartede Strømforhold, som opstaar under Cylinderens Rotation, at holde Skibet næsten direkte mod Vinden med blot en lille Vinkelforskel. En eneste Mand kan ved Hjælp af en Elektromotor omkaste Cylinderne fra den ene Omdrejningsretning til den anden.

Princippet i Opfindelsen.

Rotorerne, som paa Prøveskibet er 20 Meter høje og 3 Meter i Diameter, bestaar af glatte 2mm tykke Staalblikplader. De sættes og holdes i Bevægelse af Elektromotorer, som kun fordrer lidt Strøm, da deres Opgave nærmest er at overvinde Friktionen. Under Omdrejningen opstaar der ved Rotorerne, som Følge af den siden 1853 kendte Magnus-Effekt, en egenartet Trykfordeling, hvis Virkninger gennem Rotorernes Tryk overføres paa de massive Master, som bærer Rotorerne. Ved at give de to Rotorer forskellig Omdrejningsretning eller -hastighed, kan Skibets Styreevne paavirkes, hedder det i de tekniske Beskrivelser af denne Opfindelse.

SVEA-LINJEN AABNES FORELØBIG IKKE

Rederiet »Svea« af Stockholm, som for nogen Tid siden hos Regeringen ansøgte om et Laan paa 1,420,000 Kr., af hvilket Beløb 560,000 Kr. skulde udgøre Bidrag til Likvidering af Selskabets fra England indkøbte Dampers »Sveadrott«, som Rederiet vilde anvende til Aabningen af en fast Rute for Godstrafik mellem Stockholm og andre Østesøhavne og Nordamerika, har i en Skrivelse til Regeringen meddelt, at Forholdene har ændret sig saaledes, at Selskabet foreløbig ikke vil kunne aabne den planlagte faste Godsroute paa Nordamerika. »Sveadrott« vil i Stedet blive anvendt til almindelig Fragtfart.

DEN AMERIKANSKE INDVANDRINGSLOV AF 1924

BESTEMMELSER ANGAAENDE FREMMEDE SØFOLK

Under 10. September 1924 er udkommet et Reglement angaaende fremmede Søfolks Adgang til de Forenede Stater under Immigrationsloven af 26. Maj 1924.

I Reglementets Punkt 1 defineres Begrebet »Bona Fide Alien Seaman« i Immigrationslovens Section 3, Underafdeling 5, saaledes, at det omfatter enhver Udlænding, hvis eneste Beskæftigelse er at administrere og føre eller medhjælpe til Administration eller Førelse af Skibe paa Havet, samt enhver Udlænding, som i god Tro har undertegnet Forhyringskontrakt og er ansat i en eller anden Egenskab ombord paa et Skib, der ankommer til de Forenede Stater fra fremmed Havn eller Plads.

Ifølge Punkt 3 i Reglementet skal Ejeren, Agenten, Konsignatøren eller Kaptejnen paa ethvert Skib, der ankommer til de Forenede Stater fra Udlandet indsætte (paa Mandskabslisten?) foran hver udenlandsk Sømands Navn, forsaavidt han ikke var forhyret med det paagældende Skib paa dettes sidst foregaaende Rejse til de Forenede Stater, Ordret »First«. Undladelse af at følge denne Forskrift betragtes som værende i Strid med og strafbart i Henhold til Bestemmelserne i Section 36 af Immigrationsloven af 5. Februar 1917.

Bona Fide Sømand kan faa Adgang.

Ifølge Punkt 4 a er en Bona Fide Alien Seaman, der søger at gaa iland i de Forenede Stater som Immigrant, underkastet Immigrationsloven for Immigranter, saaledes at han bl. a. maa være i Besiddelse af Immigrantvisum; han kan dog indlades uden et saadant, saafremt han tidligere har faaet lovlige Adgangstilladelse og vender tilbage fra et midlertidigt Besøg i Udlandet og iøvrigt er en Person, der vil kunne erholde Adgangstilladelse. I Henhold til samme Punkt, Afdeling b, vil Personer, der søger Adgang til de Forenede Stater i Henhold til Section 3, Underafdeling 5 i Immigrationsloven af 1924, altsaa som Bona Fide Alien Seaman, ikke blive indladt, medmindre vedkommende fyldestgørende godtgør overfor Immigrationsmyndighederne, at han er en Bona Fide Sømand, at hans Navn findes paa den gyldige viserede Mandskabsliste for det Skib, paa hvilket han ankom, at han er ansat paa dette Skib og i god Tro har underskrevet Hyrekontrakten, at han søger Adgang alene i Skibets Forretninger eller udelukkende som Følge af sin Profession som Sømand, samt at han ikke har til Hensigt at opgive denne Profession; i Tilfælde, hvor vedkommende Indvandringsembedsmand ikke finder, at de forannævnte Forudsætninger foreligger; skal han give Skibets Ejer, Charterer, Agent, Konsignatør eller Kaptajn Ordre

til at tilbageholde den paagældende Udlænding ombord og deportere ham.

Kronisk syge

skal indlægges paa Hospitalet paa Skibets Regning.

Ifølge Reglementets Punkt 5 skal en ombord paa vedkommende Skib ansat Udlænding, der lider af Sindssygdom, Epilepsi, Tuberkulose eller en modbydelig eller farlig smitsom Sygdom, for saavidt Skibet befordrer Passagerer mellem Udlandet og de Forenede Stater, ved Ankomsten til de Forenede Stater anbringes og behandles i et Hospital under Opsyn af vedkommende Immigrationsmyndighed og paa Skibets Bekostning. I det Tilfælde, at det paavises, at den paagældende Udlænding har lidt af Sygdommen paa det Tidspunkt, han afrejste eller blev forhyret og kom ombord i Skibet, samt at Tilstedeværelsen af Sygdommen kunde være blevet konstateret ved Lægeundersøgelse paa nævnte Tidspunkt, vil der blive givet Ejeren, Agenten, Konsignatøren eller Kaptajnen en skriftlig Meddelelse om, at der er ifaldet Bøde i Henhold til Section 35 af Immigrationsloven af 1917 med Hensyn til hver enkelt Udlænding.

Ifølge Reglementets Punkt 6 a paaligger det Ejeren, Chartereren, Agenten, Konsignatøren eller Kaptajnen af Skibe, der ankommer til de Forenede Stater fra Udlandet, at tilbageholde ombord alle udenlandske Sømand, indtil Immigrationsmyndighederne har foretaget Inspektion og Undersøgelse, samt om fornødent at mønstre alle Udlændinge ansat ombord; Undladelse heraf vil blive betragtet som Overtrædelse af Bestemmelserne i Section 20 a i Immigrationsloven af 1924, og der vil blive tilstillet de ovennævnte Personer en skriftlig Meddelelse om, at de er ifaldet Bøde i Henhold til nævnte Section. I samme Punkts Afsnit b gives der Regler for Fremgangsmaaden i Tilfælde, hvor der nægtes en udenlandsk Sømand Adgangstilladelse, og det paalægges Skibet at tilbageholde og deportere ham.

Sømand, der overgaar til anden Virksomhed, udvises.

I Punkt 6, Afsnit c udtales det, at en Bona Fide Alien Seaman, der har faaet Adgangstilladelse i sin Egenskab af Sømand, og som tager Ansættelse i anden Profession mod Vederlag, eller indtræder i de Forenede Staters Kystfarer, eller forbliver i de Forenede Stater udover 60 Dage fra Landgangen, skal betragtes som havende opgivet sin Egenskab af Ikke-Immigrant som forstaaet i Section 3, Underafdeling 5 af Immigrationsloven af 1924 og skal tages i Forvaring og deporteres. Heraf fremgaar formentligt modsætningsvis, at Skibet ikke ifalder noget Ansvar i disse Tilfælde.

FRAGTENS EJER OGSAA SKIBETS EJER

FRAGTASSURANDØRENS FORHOLD VED FORDELINGEN AF LASTENS PROVENU

Assurandørerne frifindes.

I Januar og Februar 1919 tegnede Norsk Trælasteksport, hvis eneste Indehaver er Løjnant Johannes Brun, nedennævnte Forsikringer i Anledning af Forsendelse af Skurlast til England med egen Lægtter »Aljuca«, paa Slæb af S/S »Damfos«, 75,000 Kr. i »Viking« paa Last, 110,000 Kr. i »Norske Atlas« paa Last og 200,000 Kr. hos engelske Assurandører paa Last og/eller Fragt.

Et Par Dage efter Afgangen grundstødte Skibet udenfor Kragerø og blev totalt Vrag. Det bjergede af Lasten udbragtes til et Nettoprovenu af 22,459,47 Kr. »Viking« foretog Opgør til Fordeling heraf mellem Assurandørerne og udlignede paa »Norske Atlas« 110/220, paa »Viking« 75/220 og paa de engelske Assurandører 35/220, idet af den for de sidstnævnte Assurandører tegnede Forsikring paa 200,000 Kr., 35,000 Kr. omfattede Lasten og 165,000 Kr. Fragten, hvilket sidste Beløb »Viking« ved Fordelingen satte ud af Betragtning. De engelske Assurandørers Ret til Andel af Provenuet blev tiltransporteret Norsk Trælasteksport, Johannes Brun, som sagsøgte »Norske Atlas« og »Viking«. idet han hævdede, at Fragtbeløbet 165,000 Kr. maatte tillægges Lastens Forsikringssum for at Fordelingsgrundlaget kunde blive rigtigt. Sagsøgeren paastod derfor Provenuet fordelt med 200/385 paa de engelske Assurandører. Indstævnte hævdede, at der ikke kunde blive Spørgsmaal om Tilbagebetaling af Fragt, idet Betaling af Fragt i Virkeligheden aldrig havde fundet Sted. Sagsøgeren var selv Ejer af Skibet.

Retten gav Indstævntes Indsigelse mod Kravet Medhold, idet den i saa Henseende fandt det afgørende, at de engelske Selskaber kun havde tegnet 35,000 Kr. paa Lasten. Det turde maaske forholde sig som af Sagsøgeren paastaaet, at han havde ment, at Fragten var at anse som forudbetalt, og at Søforsikringsplanens Prg. 71 om forudbetalt Fragt derfor var anvendelig. Men dette vilde her ikke komme i Betragtning ligeoverfor det virkelige Forhold, ifølge hvilket Sagsøgeren som »Aljuca« Ejer ikke havde modtaget Fragt overhovedet for Ladningen, som ogsaa var Sagsøgerens egen Ejendom. Sagsøgeren maatte som Følge af dette faktiske Forhold være afskaaret fra at forsikre Fragten som forudbetalt. Det kunde heller ikke tillægges nogen Betydning, at Fragten i den udskrevne Faktura var betegnet som Forskudsfragt, da dette alene tog Sigte paa Opgøret med Køberen og Agenten i England. Det til Assurandørerne oversendte Certeparti, hvori Fragten angaves som særskilt forsikret, men ikke at den var forsikret som forudbetalt, maatte berettigede Assurandørerne til at opfatte Forholdet paa den Maade, som de har gjort, selv om Certepartiets Indhold i Forholdet mellem Reder og Befragter her var ganske ligegyldigt, idet Reder og Befragter var samme Person. Indstævnte maatte gives Medhold i sin Paastand om, at Planens Prg. 71 ikke kunde anvendes i dette Tilfælde, idet Fragten ikke kunde anses som forudbetalt.

Indstævnte blev frifunden.

LOSNING AF KORN OG FODERSTOFFER I NYBORG

OVERENSKOMST GÆLDENDE TIL 15. APRIL 1925

Mellem Foreningen af Arbejdsgivere ved Nyborg Havn og Dansk Dampskibsrederiforening er der, efter hvad vi erfarer, afsluttet Overenskomst om Lossepriser for Korn og Foderstoffer i Nyborg med følgende Betingelser:

	pr. Ton ekskl. Winchmænd:
Al Slags løs Korn med Suge- eller Kopelevator..	Kr. 1.45
Majs og tungt Korn.....	- 1.45
Russisk og amerikansk Byg.....	- 1.55
Havre	- 1.75
Klid i Sække.....	- 1.25
Oliekager i Sække over 100 kg.....	- 1.30
Oliekager i Sække under 100 kg.....	- 1.50
Tykk Hampfrø, Høfrø, Bombay- og Soyakager..	- 2.00
Solsikkekager, oversøiske.....	- 2.00
Solsikkekager fra Østersøen.....	- 2.00
Tynde Hampfrø-, Jordnød- og smaa Rapskager..	- 2.30
Løse Bomuldsfrøkager	- 2.30
Løse Klid.....	- 1.75
Soyaskraa	- 1.00
Oktober 1924. Ovennævnte Priser forhøjes med 3,3 pCt.	

For Arbejde paa Hverdage betales et Tillæg af 30 pCt. for hver af de første 2 Timer efter den normale

Arbejdstids Ophør; derefter betales 50 pCt. Tillæg til Kl. 9 Aften og derefter 75 pCt. Tillæg. Helligdagsarbejde betales med 75 pCt. Tillæg; alt inklusive elektrisk Belysning, naar Skibet ikke selv kan levere denne.

Havarister med beskadiget Ladning betales med 50 pCt. Tillæg for den beskadigede Del af Ladningen.

I ovennævnte Priser er der taget Hensyn til de nu gældende Arbejds lønninger og Dyrtidstillæg, og Taksterne inkluderer Udgifter til ekstra Mandskab, Rengøring, Opfejning, Assurance, Formandspenge, Stillads, Administrationsudgifter etc. Det er en Forudsætning, at Taksterne reguleres saaledes, at for hver Procent, det gældende Pristal stiger eller falder, reguleres Taksterne op eller ned med $\frac{2}{3}$ af hver Procent.

Overenskomsten træder i Kraft straks og er bindende for begge Parter indtil 15. April 1925, til hvilken Dato den kan opsiges med 3 Maaneders Varsel af hver af Parterne.

Overenskomsten er tiltraadt af The Baltic and White Sea Conference.

"DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING

København, den 11. November 1924.

Til de netop indløbne Meddelelser om, at Hvedehøsten i Australien delvis er ødelagt af Regn, og at Tørken i Argentina vil bevirke en betydelig mindre Høst end ventet, kan vistnok sættes et stort Spørgsmaalstegn. Kornpriserne er imidlertid stigende og Omsætningen de sidste Dage livlig, hvorfor Befragterne viser mere Interesse i at slutte yderligere Tonnage. Især er Australien fast, og den tilbudte Tonnage dækker ikke Efterspørgselen. Raterne holdes derfor oppe og influerer paa de øvrige Østens Markeder. Den store Linie-Tonnage i disse Farvande spiller dog betydelig Rolle, og man ser hyppigt, at store Passager- og Stykgodsbaade akcepterer Partlaster til en lav Rate og trykker Markedet for Tramps. Af den gamle Høst i La Plata er der svært lidt tilbage, og det, der officielt findes, maa for den største Del lastes up river. Vandstanden ved Martin Garcia Bar er nu kun omkring 19' 6" og ventes ikke at stige foreløbig, saa dette i Forbindelse med de faa Laster har sat sit Præg paa La Plata Forretningerne. Tilstrækkelig billige November/December Baade kan vistnok endnu finde Beskæftigelse, og det ser ud som en Tanke, at de $\frac{4}{5}$ store Afskibere har Last og kan tage Tonnage, men kun paa deres Betingelser. November/December er som Regel en vanskelig Termin i La Plata, og Rederne risikerer altid at blive hængt op. Til Skandinavien er Markedet meget roligt, og selv for den nye Høst vises der liden Interesse. For Januar Lastning er nylig betalt 24/6d. Bahia Blanca/U.K.-Montreal og Staterne tager stadig en Del Baade, og Forandringen i Raterne er ubetydelig.

De udgaende Cement, Kainit og Stykgodslaster fra Europa til Nord-Sydamerika, Vest Indien etc. er ret eftertragtede og kan altid bringe en Baad over uden Tab, og specielt om Efteraaret og Vinteren er det langt at foretrække at have Last paa Kølen.

De fornylig afsluttede Valg i England og Amerika vil forhaabentlig inden længe opfylde de Forhaabninger, som næres om mere stabile Forretningsforhold, og det lader til, at i hvert Fald England vil gøre et ærligt Forsøg paa at rydde op.

TRÆLASTMARKEDET

Om de hjemlige Markeder er der intet godt at sige, og hvad Østersøen især angaar, er der rigtignok

sluttet en Dal Laster til forbedrede Rater, men som Helhed er dette Marked en stor Skuffelse, naar det tages i Betragtning, at nogle af de nordlige Havne snart lukker, (Torneå er lukket), og med de færre Lasteplasser og Laster gør Afskiberne fra de sydlige Havne Regning paa at faa billig Tonnage. Af de senest rapporterede Befragtninger, og af hvilke flere viser en Bedring, i hvert Fald i Raten, kan nævnes: 1,040 Stds. Trångsund/Rouen 43/6d.; 900 Stds. Sydfinland/Nordfrankrig 42/6d.; 800 Stds. Trångsund/London 53/-; 800 Stds. 1 Umeå og 1 Hernösand/Boulogne s.m. 44/-; 775 Stds. 3 Hernösand/Rouen 46/3d.; 700 Stds. 3 Hernösand/Boulogne s.m. 44/-; 575 Stds. Raumo/West Hartlepool 52/6.; 400 Stds. Råfsö/London 55/-; 500 Stds. Fredrikshamn/London 47/6d. DB; 7/800 Stds. Kotka/Hull 54/-; 4,000 loads Danzig/Garston 16/-; 1,500 loads Riga/Immingham 14/6d. Som Regel kan man ikke danne sig nogen Mening om Fragtens Godhed, medmindre de nærmere Betingelser og Lastens Sammensætning kendes, men der kan gaaes ud fra, at de allerfleste Ladninger ikke bestaar af DB 1/3 Boards, og specielt Antwerpen Ostende og de fleste nordfranske Laster for Regning en stor Trælaster-Sammenslutning i Paris er bekendt for daarlig Komposition. Campbeltown/WBEI, 6/1,000 Stds. 80/- een Lossehavn, 82/6d. to. Gulfen/La Plata 14 Doll., Gulfen/Vest Italien, 6/1,000 Stds. 155/-, U.K. 135/- 140/-, og en 4,800 Tons Baad er sluttet med Tørmasse fra 2 Gefle-Sundsvall Range til Baltimore og Philadelphia Doll. 4.60.

KUL, KOKS ETC.

Tilgangen af Baade er rigelig, men enkelte Befragtere har vistnok ogsaa forkøbt sig og annullerer Kontrakter mod at betale en Erstatning. Koks Garston/København er gjort til 9/-, og fra London bydes 7/- 3,000 Tons Baade erholder 5/- for Kul, og mindre Baade i Forhold; daarligere kan det ikke godt være. En Undtagelse er 5/6d. for en 3,400 Tons Baad fra Seaham til god dansk Havn, men Seaham er ikke den bedste Plads paa denne Aarstid. Priserne for Bunkers er meget moderate og kan vanskelig gaa lavere. Tyne-Kul koster ca. 16/- 17/-, best Durham 18/- 19/-.

MIDDELHAVET

Ingen Bedring i de udgaende Fragter, og her som i de fleste andre Markeder har Befragterne tilstrækkelig Tonnage at vælge imellem.

Methil/Bordeaux noteres 6/6d. 16/1,800 Tons Baad; Grangemouth/Toulon 10/-, 18/2,000 Tons; Grangemouth/Vestitalien 9/6d., 4/5,000 Tons; Blyth/Huelva 8/3d., 2/3,000 Tons; Tyne/Marseille 9/3d., 3/4,000 Tons; Wales/Marseille 9/6d., 2/4,500 Tons; Wales/Vestitalien 8/9d. til 9/-, 7/8,000 Tons og 9/6d., 3/4,000 Tons.

En 6,200 Tons Baad er endog sluttet til 9/- Cardiff/Vestitalien.

Frugtsæsonen er nu paa det højeste, og disse Laster foretrækkes af mange Redere, endskønt Fortjenesten maa blive minimal. Med nogenlunde Ekspeditioner paa Laste/Losseplads forekommer Saltlasterne til Vest- og Nordnorge at være bedre. Fra Trapani/1-2 nordligst Trondhjem betales 21 Kr. for 3/4,000 Tons Baad, Monaster/2 Havne nordligst Kristiansund 21/- 3/3,500 Tons Baad, og Spanien/1-2 nordligst Kristiansund 20-20½ Kr., Huelva/Nørresundby - Aalborg - Fredericia - eller Kastrup, Rio Tinto terms, noteres til 9/6d., 3/4,000 Tons Baad.

Adskillige Baade er sluttet for Jordnødder pr. Januar, og pr. Februar-Marts noteres ca. 29/- Basis River Gambia/Continent, 1/- extra U.K., Marseille 1/6d. til 2/- extra. Bona/Antwerp 2,600 Tons Fosfat 8/-, Tunis/Ipswich 2,000 Tons 10/-, og for Esparto fra Susa og Sfax/London River 20/6d., full deck, Oran/Arzew til Granton 20/6d., 10/3d. Dæk.

Sortehavet/Aarhus 350,000 cbft. er gjort til 16/9d. pr. 60 cbft.; 4/5,000 Tons Oliekager 17/- een dansk og 17/6d. to; Donau/Continent 19/-, U.K. 19/6d., Option 1-2-3 danske 1/6d. 2/- 2/6d. extra, Option 1-2-3 Bergen/Malmø 2/- 2/6d. 3/- extra. Fra Alexandria noteres stadig: 10/6 pr. 60 cbft. og for Cottonseed 13/6 14/-.

SYD-AMERIKA

13/- Wales/Buenos Aires docks, La Plata er Ugens højeste Slutning, og adskillige Baade er sluttet til 12/3d. til 12/6d. Med en Lossepris af 3/- og høje Udgifter i Lossehavnen kan Raten ikke være mindre. Hjemgaaende, gammel Høst, er som allerede nævnt meget daarlig, men lidt bedre end i Fjor paa denne Tid. Der rapporteres: 4,400 Tons ppt. n.a./U.K., Bordeaux/Hamburg 22/-, 1/3d. less down; 6,500 Tons ppt. 21/-; 6,300 Tons 21/-, 20-11/20-12; 7,000 Tons 20/-, 20-11/20-12 og 6,000 Tons 3 svenske-danske ppt. 20/- berth terms, 6,000 Tons Baad samme Destination 21/6d. berth terms, 19-11/20-12. Af ny Høst er kun sluttet en 7,000

Tons Baad Bahia Blanca/U.K., Bordeaux-Hamburg 24/6d., option en Middelhavet 2/6d. extra. Chili-Continent December 5. Januar 28/6. Denne Baad skifter i Ballast fra River Plate.

NORD-AMERIKA, GULFEN, CANADA

Kulfragterne fra Wales til Canada har i Sommer ligget omkring 7/6d., 1,000 fri, og fra Glasgow 7/6d. 1,000 à 1/-, men for at faa de sidste Ladninger afsted, noterer Glasgow nu 7/3d., 1,000 fri, og maa nok højere op. Fowey/Boston søger en 5/7,000 Tons Baad 15/6d. Boston, 14/- Philadelphia, og der er mange udgaaende Laster forøvrigt. Kornfragterne er faste med 14/14½ Cents Montreal/Cont., 4/6d. Middelhavet, 4/- Range Middelhavet, og Gulfen/U.K.-Cont. 4/4½d. som nominelle Rater. Montreal/Danzig 25 Cents for 3,000 Tons Baad, Mel, og Gulfen/Danmark Oliekager er betalt med Doll. 6½ op til 7¼. Danske Befragtere er i Markedet for handy boat, Range/3 Bergen-Malmø-Danmark ca. 22 Cents. Nord Pacific/U.K.-Cont. er lidt fastere igen, og 36/3d. er betalt for November-December.

ØSTEN

Som allerede nævnt er disse Markeder faste med stor Efterspørgsel: Burmah/Holland 8,000 Tons 32/6d.; Calcutta/Middelhavet-U.K.-Cont. 6,500 Tons 34/- d.w.; Bombay/Karachi-Middelhavet/U.K.-Cont. 6,000 Tons 27/- d.w. og 27/3d., og fra Syd-Australien til Middelhavet-U.K.-Cont. er betalt 46/9d., 7,000 Tons Baad; 47/- 6,300 Tons Baad, 45/- 9,000 og 10,000 Tons Baad.

Fra Syd-Afrika er der endnu en Del Ordre for Korn til U.K.-Cont. op til 29/6d. faaes fra 2 Laste- til 2 Lossehavne.

TIME CHARTER

Amerika bliver mere og mere ivrig efter at sikre sig Tonnage fremover. Sidste Afslutninger er et Par 4,000 Tons Baade Doll. 1.15 og 1.20 for 8/9 Mdr. Engelske Befragtere betaler for moderne 2/2,400 Tons Baad, Levering Febr./Marts 1925, 6-12 Mdr. 5/9d. til 6/-.

SEJLSKIBE

Imod de sidst betalte 45/- 46/- fra Syd-Australien til U.K.-Cont. Bordeaux-Hamburg noteres nu 40/- 41/3d. Antagelig kan kun et Par Skibe endnu komme i Betragtning for denne Forretning.

NORSK STATISTIK OVER KASKOFORSIKRING I 1922

Paa de norske Rederes Generalforsamling i Christiania har Direktør Wikborg holdt et Foredrag om de statistiske Resultater de norske Rederes Havaristatistikontor er naaet til med Hensyn til Kaskoåret 1922. De Tal og Oplysninger, som Direktør Wikborg er fremkommet med, er ifølge »Assurandøren« særdeles talende og en fortrinlig Ledetraad ogsaa for danske Kaskoassurandører. I sin endelige Form forventes Statistikkon for 1922 iøvrigt først at ville foreligge i 1925.

Den norske Statistik omfatter ca. 700 Skibe i Udenrigsfart med en samlet Bruttotonnage af 1,700,000 Tons og en samlet Kaskoforsikringssum af ca. ½ Milliard norske Kroner. Disse Skibe er truffet af 8 Totalforlis og 2,372 Havarier, udtrykt i Kroner og Øre ved henholdsvis 3,700,000 og 18,600,000 eller tilsammen Kr. 22,300,000. En Del Havarier er endnu uopgjorte og svævende; Skadesreserven herfor er anslaaet til 1 Procent af de allerede opgjorte Havarier; det samlede Tab maa derfor beregnes at ligge omkring 24,000,000 Kr. eller 5 Procent af Kaskoforsikringssummerne!

Isskader

behandles anderledes i Danmark end i Norge.

Naar man vil forsøge at overføre disse Tal paa danske Forhold, maa man særligt tage i Betragtning, at Isskader, der er medoptaget i de ovennævnte 2,372 Havarier, erstattes efter andre Regler i Danmark end i Norge. I Norge er Kaskoassurandørerne nemlig langt gunstigere stillet med Hensyn til Ishavarier, idet der for disse udover de sædvanlige Fradrag

»nyt for gammelt« gælder et særligt Isfradrag paa ¼ med Hensyn til Skrog- og Maskinskader. Dette virker jo ikke alene direkte paa Tallene for Ishaverierne, men ogsaa indirekte derved, at Rederen udviser større Varsomhed i sine Tonnagedispositioner under Isforhold.

I 1922 led danske Skibe særlig mange Ishavarier, og skulde man gisne paa, hvorledes Skadesstatistikken for danske Skibe i 1922 vilde stille sig, er det sikkert ikke meget galt at antyde, at den stiller sig langt daarligere end den norske.

Skibenes „farlige Alder“.

Statistikken har endvidere beskæftiget sig med Spørgsmaalet om, hvilken Indflydelse Skibets Alder har paa Havariernes Størrelse. Det viser sig, at 10-15 Aars Alderen er Skibenes »farlige Alder«, og dette staar vel delvis i Forbindelse med den overhængede Klassesurvey Nr. 3 a.

Det er ikke Smaapenge, Assurandørerne i Norge har ofret paa Besigtigelser incl. Veritasgebyrer og Rederiernes Inspektørsalærer i 1922, nemlig n. Kr. 944,000 eller 6.25 Procent af Havarisummen. Det var ikke godt, om hvert Havari paa danske Skibe skulde forøges med 6.25 Procent ved Besigtigelsesomkostninger, disse kan iøvrigt være store nok ogsaa herhjemme.

Ogsaa fra anden Side er de store Skadesomkostninger blevet gjort til Genstand for Omtale, idet bl. a. engelske Redere paa Stockholm Konferencen kom ind herpaa, og navnlig nævntes Dispachør-Omkostningerne som svære Udgifter. Udgifterne udover de rene Skader er efterhaanden mange og betydelige.

RØMNINGER I HAMBURGS HAVN SKAL FORHINDRES

REDERNE GØRES ANSVARLIGE FOR OVERTRÆDELSEN AF DE NYE BESTEMMELSER

Det synes som om Hamburgs Senat til en vis Grad vil følge de Forenede Staters lidet tiltalende Eksempel og gøre Rederne ansvarlige for deres Sømænds Rømning i Havnen, idet Senatet nylig har forelagt Fristadens Parlament et Forslag om visse Ændringer i Havnebestemmelserne.

De foreslaaede Ændringer gaar bl. a. ud paa at forhindre Rømninger fra udenlandske Skibe, og det paabydes i den Anledning i Forslaget, at Førerne paa Skibe, der ankommer til Havnen, skal give Myndighederne en Fortegnelse over de af Besætningerne, som ikke er tyske Undersaatter, og som ikke har Pas med tysk Visum. Det forbydes ligeledes uden Myndighedernes Tilladelse at afmønstre Folk, der ikke er tyske Borgere. Rømninger skal straks anmeldes til Politiet. Hvis en udenlandsk Sømænd overtræder Pasbestemmelserne eller Politiforordningerne angaaende Udlændinge, er Rederen efter de nye Bestemmelser forpligtet til at erstatte de Omkostninger, der er forbundne med de Skyldiges Anholdelse, Forplejning og Udvisning, og indtil Beløbet af disse Omkostninger er konstateret, maa Rederen stille en Sikkerhed, hvis Størrelse fastsættes af Politiet.

Dette Forslag betyder jo, at man vil straffe Rederen for Forseelser, som begaas af hans Folk, Forseelser, som han ikke kan hindre, saafremt han da ikke under Skibets Ophold i Hamburg vil skride til den for Besætningen nedværdigende og umenneskelige Forholdsregel at spærre den inde. Det er altsaa en ny Byrde, man her vil paalægge Rederne udover de mange Van-

skeligheder, disse allerede har at kæmpe med.

Senatet motiverer sit Forslag med, at de gældende Bestemmelser er ganske utilstrækkelige til med Held at bekæmpe Udlændinges Rømning fra Skibene og udtaler, at det er umuligt at forhindre den stadige Tilstrømning af tvivlsomme Elementer fra det vidtstrakte Havneomraade samt atter at fjerne dem ad Søvejen. Det er muligt, at Hamburg paa denne Maade faar en ikke ønsket Indvandring, men det forandrer ikke det Faktum, at man ved i disse Tilfælde at paalægge Rederne Udgifterne »retter Bager for Smed«.

Andre Stater har givet Eksemplet.

Senatet anfører yderligere, efter hvad en tysk Korrespondent til G. H. S. T. meddeler, at næsten alle andre Stater allerede har truffet energiske Forholdsregler til Beskyttelse af deres Havne mod den Art Farer, Forholdsregler under hvilke tyske Skibe ofte maa lide. De Forenede Stater, Argentina, Australien, Sydafrika, Belgien og andre Stater forlanger store Beløb for hver rømt Sømænd for dergennem at faa Dækning for de Omkostninger, som hans Paagribelse og Hjemsendelse medfører. England og Danmark kræver Indhentelse af Myndighedernes Tilladelse til Afmønstning af udenlandske Sømænd i deres Havne, og Hamburg maa derfor ogsaa indføre Lovbestemmelser, der kan forebygge de stadig voksende Ulemper, og Omkostningerne menes forøvrigt ikke at kunne blive særlig høje, da de Udviste almindeligvis vil kunne medtages af Skibe tilhørende samme Rederi.

NYT SVENSK SKIBSVÆRFT

GUSTAVSVIKS VÆRFT VED DEN BOTNISKE BUGT

Paa den norrlandske Kyst ved Ångermanelvens Munding er nylig fuldført et moderne Skibsværft. Dokken, der er sprængt ud i Klippen, er 127 m lang og vil yderligere kunne forlænges 15 m. Bredden i Portaabningen er 21 m og Dybden 8 m. Værkstederne, der indeholder alle for Skibsbygning nødvendige Maskiner, findes i en Hal, der er 95×23 m og saaledes afgiver rigelig Plads til Arbejder under Tag, hvad der paa Grund af det kolde Klima er af stor Betydning. Dokken er den største, der i Øjeblikket findes nord for Malmø og den eneste i Bottenhavet nord for Stockholm og Helsingfors.

Værftet vil være af den største Betydning for Norrlands Skibsfart og for Sveriges Linjerederier, hvis Skibe almindeligvis indtager den første Del af Lasten

i Norrland, og i mange Tilfælde vil det ogsaa være bekvemst for dem at foretage Bundskrabning her. For en Mængde Havarister vil Adgang til et Værft i Norrland være særlig fordelagtig, og Anlægget af Værftet betyder utvivlsomt en stærk Støtte for Skibsfarten paa Norrland.

Værftet er blevet til ved Samarbejde mellem det svenske Marineministerium og A/S Mohögs mekaniske Værksted, idet Staten allerede tidligere havde anlagt Dokken som Led i en Flaadebasis ved Ångermanelvens Munding, men da det af økonomiske Grunde var vanskeligt for Staten at holde Virksomheden i Drift, afsluttedes Overenskomst med Mohögs mekaniske Værksted, hvorefter dette Firma driver Virksomheden foreløbig for et Tidsrum af 15 Aar.

TRAFIKEN PAA HAMBORGS HAVN I MAANEDERNE JULI - SEPTBR. 1924

	Ankommet.			Ialt	Netto Reg. Tons
	Damp- skibe	Sejlskibe og Lægtere			
Juli	846	232	1,078	1,252,009	
Aug.	863	250	1,113	1,274,639	
Sept.	795	209	1,004	1,253,662	
Afgaaet.					
Juli	876	450	1,326	1,304,076	
Aug.	918	452	1,370	1,297,047	
Sept.	835	338	1,173	1,276,077	

Nationalitet	Ankommet.			Afgaaet.		
	Juli	Aug.	Sept.	Juli	Aug.	Sept.
Tyskland	620	653	559	855	896	739
Belgien	6	3	3	4	5	3
Brasilien	1	1	1	1	1	1
Det britiske Rige	198	209	187	205	213	194
Danmark	56	47	48	57	44	36
Danzig	3	3	12	6	8	6

Nationalitet	Ankommet.			Afgaaet.		
	Juli	Aug.	Sept.	Juli	Aug.	Sept.
Finland	2	3	1	3	3	1
Frankrig	18	13	19	15	14	18
Grækenland	1	4	2	1	1	4
Italien	3	4	2	4	4	2
Japan	8	9	9	10	8	7
Jugoslavien	1	—	—	1	—	—
Nederlandene	92	93	87	89	98	81
Nordamerika	12	11	37	12	11	17
Norge	31	32	14	33	38	37
Panama	3	5	2	3	2	5
Portugal	3	3	2	3	3	2
Rusland	7	4	5	7	7	2
Sverige	10	9	12	13	9	13
Spanien	2	5	1	3	3	2
Chekoslovakiet	1	—	—	—	1	—
Memel	—	1	—	—	1	—
Uruguay	—	1	—	—	—	1
Rumænien	—	—	1	—	—	1
Østrig	—	—	—	—	—	1

HAVNEAFGIFTERNE I HELSINGFORS FORDOBLES

Efter hvad *Dansk Søfarts Tidende* erfarer, er Havneafgiften i Helsingfors fra og med 16. ds. forhøjet med 100 pCt. Det finske Sjøfartsforbund har endnu ikke faaet Underretning om, hvorvidt en lignende Forhøjelse har fundet eller vil finde Sted i andre finske Havne, men er af den Anskuelse, at saadant kan forventes.

SALG OG PANTSÆTTELSE AF RUSSISKE FARTØJER

Ved Forbunds-Centraleksektivkomitéens og Forbundets Folkekommisærads Dekret af 8. August d. A. er der udfærdiget Bestemmelser »om Fremgangsmaaden ved Salg, Pantsættelse og Bortleje ifølge Certeparti af søgaaende Handelsfartøjer, som sejler under SSSR's Flag«.

Da Hovedreglen for Salg og Pantsættelse af saadanne Fartøjer ifølge Dekretet er, at Forbundets Centralmyndigheders Tilladelse til Retshandelen skal foreligge, for at denne overhovedet skal være gyldig, tør det være hensigtsmæssigt, at mulige Sager af denne Art, hvori norske Borgere er interesserede, forelægges Norges Legation til Undersøgelse, forinden afgørende Skridt tages.

S T O R T O G S M A A T

„VIKINGEN“

Et nyt illustreret Tidsskrift.

Vi har modtaget Nr. 1 af et nyt illustreret Tidsskrift *Vikingen*, der betegner sig som Havets, Havnens, Handelens og Hjemmets Magasin. Ud giver og Redaktør er den kendte Forfatter *Christian Bogø*, og Tidsskriftet, der fremtræder i et nydeligt Udstyr, bringer i sit første Nummer en Række livlige og velskrevne Artikler samt en Rigdom af udmærket Illustrationsstof, og Magasinet vil utvivlsomt finde et stort Publikum, ikke alene blandt den Del af Befolkningen, der har direkte Tilknytning til Søen og dens Erhverv, men ogsaa blandt den store Del af Danmarks Befolkning, der som bosiddende ved vore udstrakte Kyster daglig har Havet for Øje og med Interesse følger alt, hvad der angaar Søen og dens Mænd.

Redaktøren udtaler i sin Programartikel bl. a., at *Vikingen* i intim Tilknytning til Søen og dens Mænd i alle Lejre, gennem sit Læsestof vil bringe fagligt Nyt, Underholdning og Glæde om Bord og paa samme Tid fortælle Folket om Realiteterne ved Livet paa Søen og dens eventyrlige Verden.

Tidsskriftet, der bliver upolitisk, mødes, efter hvad der fremgaar af Udtalelser af en Række Institutioner og Mænd direkte knyttede til Skibsfart og Fiskeri, med almindelig Sympati, og vi ønsker det al mulig Held, Lykke og Fremgang.

Unfair Behandling.

Vi har modtaget følgende:

Ved min Ankomst her til Rotterdam den 18. Oktober, kom en Repræsentant fra »Shipping supply Ltd.« ombord for at tilbyde sig som Skibshandler.

Jeg forespurgte ham om Priserne paa Kød, og fik opgivet fl. 0.80 pr. kg frisk Kød og fl. 0.70 pr. kg for frosset Kød. Jeg bestilte noget frisk Kød, men da det kom ombord, var jeg ikke tilfreds med Kvaliteten, hvorfor jeg bad ham gøre min Regning op. Da jeg skulde betale Regningen, lød denne paa fl. 1.80 pr. kg. Jeg nægtede selvfølgelig at betale; hvorpaa Manden truede mig med at stoppe Skibet. Jeg tilbød ham at deponere Beløbet og at han da kunde søge mig; men »Shipping supply Ltd.« gjorde det eneste fornuftige, nemlig at forandre sin Regning fra fl. 1.80 pr. kg. til fl. 0.80 pr. kg. En Forskel af fl. 1.00 pr. kg.

Paa den Maade anbefaler Forretningen sig selv.

G. Krabbenhøft,
S/S. »Poul Møller«.

Stabelafløbning

Fra Aktieselskabet *Burmeister & Wain's* Maskin- og Skibsbyggeris Værft paa Reishaløen sattes Torsdag et Dieselmotorskib, Værftets Byggenummer 334, til Aktieselskabet *Borgestad*, Borgestad ved Porsgrund, i Vandet.

Skibet bygges til Norsk Veritas og er bestemt til Fragtfart. Dets Hoveddimensioner er følgende:

350'—0" × 51'—3" × 27'—3",

og Bæreevnen er 6600 Tons d. w.

Med Hensyn til »Bortleje ifølge Certeparti« af Fartøjer under SSSR's Flag bestemmer Dekretet, at Fartøjets Ejer under Strafansvar er forpligtet til straks at underrette vedkommende Konsulat for SSSR om den stedfundne Kontraktindgaaelse. Derimod udtaler Dekretet intet om Ugyldighed af saadanne Kontrakter i Tilfælde af, at den nævnte Meddelelse til Konsulatet undlades.

KRUPPS FORETAGENDE I SPANIEN STØDER PAA VANSKELIGHEDER

Som bekendt udvidede Krupp for nogen Tid siden sin Virksomhed til Spanien, men dette Foretagende synes at støde paa Vanskeligheder fra spansk Side, og efter hvad der meddeles gaar det ikke godt. Planen om at oprette store Skibsreparationsværfter og Maskinfabrikker ved Hjælp af spansk Kapital har mødt alvorlige Hindringer, og de to største Foretagender indenfor Metalindustrien i Spanien, »Altos Hornos de Vizcaya« og »Altos Hornos del Mediterraneo« har vist sig saa fjendtlige, at den spanske-tyske Sæmslutning maa nøjes med at drive Virksomhed under meget beskedne Former, navnlig da ogsaa »Sociedad Española de Construcción Naval« er rede til at kæmpe til det yderste for at holde Stillingen som det største Skibsbygningsfirma i Spanien.

Det forsynes med 2 Hoveddieselmotorer af nyeste Type, der tilsammen skal kunne udvikle 2200 I. H. K.

Alt Dæksmaskineri bliver elektrisk drevet.

Afløbningen, der overværedes af Repræsentanter for Rederiet og Værftet, forløb i alle Maader smukt, og Skibet fik Navnet »Borgestad«.

Det svenske Landmændenes Rederi sælger sine Skibe.

Dampskibene »Margit« og »Barbro«, tilhørende det svenske Landmændenes Rederi i Likvidation, er blevet solgt til Limhamns Rederi A/B (Reder: Havnekaptajn *E. Persson*) for ialt 350,000 Kr. Den første af Damperne, der er bygget i 1901, laster ca. 2,450 Tons, og den anden, der er bygget 1894, ca. 1,800 Tons.

En Bog om Sømandsstandens Indsats under Verdenskrigen.

Forfatteren Marius Dahlsgaard har i disse Dage paa Haselbalchs Forlag udsendt en Bog, der bærer Titlen »Stormfuglen« og indeholder en Fortælling, som omhandler Sømandsstandens Indsats under Verdenskrigen ved uforknytt Sejlsads i Farezonen, og Fortællingen er grupperet om to kække unge Mænd, som er veltrufne Typer af Sømandslivet, og hvoraf den enes Moder stammer fra Fanø. I et Forord omtaler Forfatteren, at Bogen »Stormfuglen« er udarbejdet paa Grundlag af torpederede og minesprængte Sømænds Breve og Fortællinger, og dette stadfæstes af den Sandhed og Klarhed, som præger hans Skildringer i Bogen, der har faaet Titel efter et af de Skibe, de to unge Mænd sejlede med. Bogen koster 3 Kr. 50 Øre og faas i enhver Boghandel.

SKIBS- PROVIANTERINGS- HANDLERE

København:

J. Andersen & Co., Toldbodvej 7.
Bjærch-Jensen & Co., Holbergsgade 24.

Aarhus:

Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 26.

Esbjerg:

H. P. Nielsen, Strandbygade 18.
Th. Thygesen Kirkegade 7.

Frederikshavn:

P. Saxbergs Eftf., N. Mogensen.

Helsingør:

K. F. Marstrands Eftf.

Randers:

A. L. Nielsen, ogsaa aut. Forhryingskontor.

Vejle:

W. Coops, ogsaa aut. Forhryingskontor.

Ny britisk Konsul i Fredericia.

Skibsmægler *W. Brochner-Mortensen*, Fredericia er, efter hvad vi erfarer, blevet udnævnt til britisk Vicekonsul efter Konsul *Chr. Loehr*, der paa Grund af Sygdom har nedlagt sit Embede.

Nye Pesttilfælde.

I Oktober Maaned er forekommet et Tilfælde af Pest i Saint-Quen og et andet i Saint-Mandé. Alle profylaktiske Forholdsregler er straks metodisk foretagne.

POSITIONSLISTE PR. 10. NOVEMBER 1924

MEDDELT AF 'DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING'

A

s.s. *A. P. Bernstorff* i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Aalborg*, Egeholm, afg. København 8.11.
 s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i København-Aalborg Ruten.
 s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i København-Aarhus Ruten.
 s.s. *Absalon*, Hansen, afg. Manchester 7.11 til Methil.
 m.s. *Afrika*, Svarrer, afg. Singapore 8.11 til Hongkong.
 s.s. *Aggersund*, Petersen, afg. Ardrossan 27.10.
 s.s. *Agnete Mærsk*, Rasmussen, afg. Oran 31.10.
 s.s. *Aladdin*, Nielsen, ank. Amsterdam 6.11.
 s.s. *Alexandra*, Holst, ank. Antwerpen 4.11.
 s.s. *Alf*, Thorkildsen, ank. Montreal 7.11.
 s.s. *Alfa*, Christensen, ank. Burriana 8.11.
 m.s. *Alfa*, Christensen, afg. Råfsø 8.11. til Newhaven.
 s.s. *Alfred Hage*, Bjørn Andersen, afg. London 1.11.
 s.s. *Algarve*, Sundvig, ank. Neapel 9.11.
 s.s. *Alsund*, Nielsen, afg. Troon 7.11.
 s.s. *Amalienborg*, Hansen, ank. Santos 14.10.
 s.s. *Angelica Mærsk*, Rask, ank. Riga 5.11.
 s.s. *Anine*, Risøe, ank. Kotka 9.11.
 m.s. *Annam*, Rasmussen, ank. Aalborg 8.11.
 s.s. *Anna Mærsk* pass. Helsingør 9.11. p. R. t. Pargas.
 s.s. *Arabien*, Harder, ank. Nauru 31.10.
 s.s. *Argentina*, Wenck, ank. Aarhus 10.11.
 m.s. *Arizona*, Sonne, ank. Montevideo 4.11.
 s.s. *Arkansas*, Snedker, ank. København 8.11.
 s.s. *Arnold Mærsk*, Stabenow, ank. København 3.11.
 m.s. *Asia*, Dahl, afg. San Francisco 30.10. til Hamburg via Panama Canal.
 s.s. *Astrid*, Bjark, pass. Dragør 5.11. p. R. t. Cardiff.
 s.s. *Allanterhavet* afg. Montreal 5.11. til København.
 s.s. *Atlantic*, Lund, afg. Cardiff 4.11.
 m.s. *Australien*, Møller, pass. Gibraltar 7.11. p. R. t. Belfast.
 m.s. *Avance*, Andrup, afg. København 8.11 til Burntisland.
 m.s. *Avant*, Sørensen, afg. Antwerpen 9.11. til Haderslev.
 s.s. *Åxel*, Maglebye, ank. Barcelona 4.11.

B

s.s. *Baldur* oplagt i København siden 31.10.
 s.s. *Beira*, Kjær, ank. Windau 6.11.
 s.s. *Belgien*, Hansen, ank. Wiborg 3.11.
 s.s. *Bellona*, Thrane, afg. København 10.11. til Leith via Odense, Aarhus og Aalborg.
 s.s. *Benedikt*, Madsen, i København-Haderslev-Aabenraa-Sønderborg Ruten.
 s.s. *Bergenhus*, Andresen, ank. Arendal 7.11.
 s.s. *Berlin*, Vinding, ank. Trapani 4.11.
 s.s. *Betty Mærsk*, Thun, afg. Hampton 26.10.
 s.s. *Birgit*, Clausen, ank. Ibiza 4.11.
 s.s. *Birte*, Christensen, Charleston 5.11.
 s.s. *Bjarke*, Petersen, afg. Raumo 7.11. til Kristinestad.
 s.s. *Bodil* afg. Valencia 8.11.
 s.s. *Bogø*, Rasmussen, afg. København 7.11. til Abo.
 s.s. *Bolivia*, Beldring, ank. Aberdeen (Pacific) 3.11.
 s.s. *Bornholm*, Hansen, ank. Liverpool 10.11.
 s.s. *Bothal*, Jensen, ank. Bruntisland 8.11.
 s.s. *Botnia*, Lydersen, ank. København 7.11.
 s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, ank. Nykøbing F. 7.11.
 s.s. *Brattingsborg*, Christensen, ank. Danzig 2.11.
 s.s. *Bretagne*, Hartmann, afg. Dakar 2.11.
 s.s. *Bretland*, Larsen, ank. Blyth 8.11.
 s.s. *Britta* pass. Brunsbüttel 8.11. p. R. t. Thames.
 s.s. *Brynild*, Huus, pass. Cap Finisterre 7.11. p. R. t. Piræus.
 s.s. *Bryssel*, Jensen, ank. Caen 8.11.
 s.s. *Børglum*, Møllerup, pass. St. Abbshead 24.10.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Bloch, i København-Frederikshavn-Kristiania Ruten.
 m.s. *California*, Pedersen, afg. Buenos Aires 8.11. til København via Brasilien og Madeira.
 m.s. *Caroline*, Jørgensen, afg. Wartsala 8.11. til Tyne.
 s.s. *Charkow*, Petersen, afg. Aarhus 8.11. til Middelhavet via Antwerpen.
 m.s. *Chastine Mærsk*, Lundgreen, ank. Singapore 6.11.
 m.s. *Chile*, Hansen, ank. Portland 7.11.
 s.s. *Chr. I. Kampmann* pass. København 2.11.
 s.s. *Christiansborg*, Lund, afg. Antwerp 30.10.
 s.s. *Cimbria*, Svan, i København-Randers Ruten.
 s.s. *Cito*, Jensen, ank. København 9.11.
 s.s. *Clara*, Jacobsen, ank. Bjørkø 4.11.
 s.s. *Copenhagen*, Nielsen, afg. Wårja 6.11. til Ardrossan.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Poulsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Danebrog*, Andresen, ank. Calais 25.10.

s.s. *Danefelt*, Simonsen, afg. Odense 9.11. til Trångsund.
 s.s. *Danefærd*, Grøndal afg. Brahestad 8.11. til Paimboeuf.
 s.s. *Daneholm*, Petersen, afg. Jacobstad 9.11. til Ghent.
 m.s. *Danekonge*, Petersen, afg. Safaja Bay 7.11. til Wellington.
 s.s. *Danelag*, Stage, ank. Køge 8.11.
 s.s. *Danemark*, Hausgaard, ank. Bona 9.11.
 s.s. *Danery*, Voss, ank. København 3.11.
 s.s. *Danevirke*, Jørgensen, ank. Santos 8.11.
 s.s. *Dania*, Bencke, afg. Ardrossan 4.11.
 s.s. *Dansborg*, Matthiasen, pass. Gravesend 4.11.
 s.s. *Delaware*, Heiede, ank. København 8.11.
 s.s. *Diana*, Tramp, ank. Newcastle 9.11.
 s.s. *Dorrit* ank. Nantes 8.11.
 s.s. *Douro*, Hansen, afg. Libau 6.11. til London.
 m.s. *Drogden*, Chr. Jensen, afg. Fort William 8.11.
 s.s. *Dronning Maud*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Dublin*, Krogh, ank. Havana 7.11.

E

s.s. *E. M. Dalgas* ank. Antwerp 27.10.
 s.s. *Ebba* pass. Plymouth 11.11. p. R. t. Fowey.
 s.s. *Ebro*, Rosenhøj, afg. København 7.11. til London.
 s.s. *Egholm*, Christensen, ank. København 9.11.
 s.s. *Eleonora Mærsk*, Mortensen, afg. Newport Mon. 8.11.
 s.s. *Elie*, Schmidt, afg. København 10.11. til Hernösand.
 s.s. *Elisabeth*, Petersen, afg. Valencia 9.11. til Dublin.
 s.s. *Ella*, Dam, ank. København 9.11.
 s.s. *Ellen*, Fischer, ank. Sables d'Olonne 9.11.
 s.s. *Ellensborg*, Andersen, ank. Huelva 7.11.
 s.s. *Elsborg*, Palm, afg. Dartmouth 4.11.
 s.s. *Emanuel*, Svane, afg. Holbæk 7.11. til Trångsund.
 s.s. *Emilie Mærsk*, Andersen, afg. Sabine 30.10.
 m.s. *Emma Mærsk*, Mærks-Møller, pass. Aden 4.11.
 s.s. *Energi*, Jensen, ank. Antwerp 5.11.
 s.s. *England*, Stengade-Petersen, afg. Barry 6.11.
 s.s. *Enigheden*, Jensen, ank. Methil 9.11.
 s.s. *Erik*, Christensen, i Dok i Swansea siden 3.11.
 s.s. *Erik Boye* afg. Portland W. 29.10.
 s.s. *Erindring*, Nielsen, afg. Sønderborg 8.11. til Råfsø.
 s.s. *Esbern Snare*, Fjeldborg, i Hamborg-Aalborg Ruten.
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Hamborg-Aarhus Ruten.
 s.s. *Ester* ank. Helsingfors 10.11.
 s.s. *Esther Maria*, Bang, pass. Dunnet Head 7.11. til Preston.
 s.s. *Estland*, Sørensen, afg. Malta 3.11.
 s.s. *Estonia*, Christensen, ank. Danzig 3.11.
 s.s. *Expres*, Fjeldborg, oplagt i København siden 5.11.

F

s.s. *Falken*, Pedersen, i Ruten København-sydfynske m. fl. Pladser.
 m.s. *Falstria*, Sørensen, afg. Singapore 5.11. til Penang.
 s.s. *Fanø*, Michelsen, pass. Dover 7.11. p. R. t. Leningrad.
 s.s. *Ficaria*, Hansen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Fiona*, Petersen, i København-Nakskov og København-Mariagerfjord Ruterne.
 m.s. *Fionia*, Skjoldam, pass. Ushant 9.11. p. R. t. London.
 s.s. *Flora*, Andresen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Florida*, Holm, afg. Cardiff 7.11. til Buenos Aires.
 s.s. *Flynderborg*, Lund, pass. Gibraltar 4.11.
 s.s. *Fredensborg*, Nielsen, ank. Galveston 7.11.
 s.s. *Fredensbro*, Olsen, afg. Suez 5.11. til Massowah.
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, ank. København 10.11.
 s.s. *Frederiksborg*, Larsen, afg. New Orleans 2.11.
 s.s. *Frejr*, Jensen, oplagt i Esbjerg siden 1.7.
 s.s. *Frieda*, Westergaard, ank. Grangemouth 29.10.
 s.s. *Frigga*, Ankensen, i Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Frode*, Juul Larsen, afg. Ayr 21.10. til Havana.
 s.s. *Fylla*, Callesen, afg. San Felieu 7.11. til Gandia.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, ank. Reval 7.11.
 s.s. *Gautatyr*, Nielsen, ank. St. Nazaire 10.11.
 s.s. *Gerda* ank. København 10.11.
 s.s. *Geysir*, Olsen, i Timecharter.
 s.s. *Gorm*, Christensen, afg. Norfolk 8.11. til København og Odense.
 s.s. *Grønland*, Andersen, afg. Trångsund 2.11.
 s.s. *Grønsund*, Hansen, ank. Stockholm 8.11.
 s.s. *Gudrun Mærsk*, Nielsen, afg. Durban 8.10.
 s.s. *Gunver* pass. Gibraltar 9.11. p. R. t. Manchester.

H

s.s. *H. A. Hansen*, Hansen, afg. Honfleur 7.11. til Kotka.
 s.s. *H. Pontoppidan* afg. Terneuzen 2.11.

KRISTIANS-
SAND*Wiltons*
ENGINEERING & SLIPWAY CoSKIBSBYGGERE
MARINE-, ELEKTRISKE OG ALMINDELIGE
INGENIØRARBEJDER

KEDELSMEDIE · JERN- OG MESSING-STØBERIER

REPARATIONSVÆRFT

2000 TONS DAMP-HYDRAULISK SMEDEMASKINE
4 FLYDEKRANER MED INDT. 120 TONS LØFTE-ØVNE

En Ponton-Dok for Skibe op til 850 Fods Længde, Løfte-Øvne 46,000 Tons	
En » » » » 550 » » » 14,000 »	
En » » » » 480 » » » 8,000 »	
En » » » » 420 » » » 4,500 »	

Sidebeddinger for Dampere paa indtil 300 Fods Længde

TELEGR. ADR.: **WILTON, ROTTERDAM** TELEFON-NR.: 7303, 7304, 7305, 7325, 6707, 6708

ROTTERDAM

Skibsmægler
KR. KNUDSEN
Søassurance

KRISTIANSAND, S. Telegr.-Adr.: "NESDUNK"

SKIBSREPARATIONER**VIGGO JENSEN A/S**
MASKINFABRIK

TELFON: 2437

AARHUS

AARHUS

HARALD ISACHSEN & CO., Ltd.*Skibsmæglere og Befragtere*TELEGRAM-ADRESSE: "AVANCEUR", LONDON
CODER: SCOTT'S & WATKINS

101, LEADENHALL STREET, LONDON E.C. 3

LONDON

Grundlagt 1879.

Telf.: Aarhus 1045.

L. C. MIKKELSEN
SKIBSMEDERI OG MASKINFABRIK
AARHUS

udfører Reparationer af enhver Art.

Nyeste Værkstedsmaskiner derfor hurtigste Leveringstid.
Autogén-Svejsning paa Værksted og ombord.

STUVERI I LONDON

BRITISH & NETHERLANDS WHARF CO. (MEDLAND WHARF)

Korrespondance til: CITY OFFICE, 2, Creechurch Lane, LONDON E.C.3.

REGENTS CANAL DOCK, E. 14

Dampere losses hurtigt baade ved MEDLAND MOLEN og andetsteds i London · FRUGTDAMPERE, Specialitet ved MEDLAND MOLEN (hvor Dampene altid kan flyde), der er udstyret med elektriske Kraner og alle moderne Losningsapparater.

Alle Oplysninger og Takster for Losning af alle Arter af Varer sendes efter Anmodning.

FRANK BROWN, DIREKTØR

LONDON

J. A. FINZI & YOUNG8, FENCHURCH BLDGS.
LONDON, E.C. 3
TELEFON: AVENUE 8289

SKIBSMÆGLERE OG BEFRAGTERE

LONDON

CARLBOM, PETERSON & CO., Ltd.DIREKTØRER: *SKIBSMÆGLERE* KONTORER:
JOHN O. CARLBOM (SVENSK) JOHN CARLBOM & CO., Ltd.
FRANK G. CASTLETON, F.I.C.S. GRIMSBY, HULL, IMMINGHAM,
NEWCASTLE-ON-TYNECoder: Telegram-Adresser: Telefoner:
Watkins' "Receptive, Phone, London" London: Avenue 2184 & 2185
Scott's "Receptive, London" (Foreign) Grimsby: Central 2073 & 2871
A.B.C. "Carlbon, Grimsby" Hull: Central 5093 (two lines)
Baltic "Carlbon, Hull" Immingham: Central 38
"Carlbon, Newcastle-on-Tyne" Newcastle: City 144

110, FENCHURCH STREET, LONDON E. C. 3.

MOUNTSTUART TØRDOKKE OG SHEARMANS LIMITED

CARDIFF

NEWPORT

BARRY

AVONMOUTH

Telegram-Adresse: MOUNISTUART
Telefon 5103Telegram-Adresse: MORDEY
Telefon 2174Telegram-Adresse: SHEARMAN
Telefon 275Telegram-Adresse: SHEARMAN
Telefon 54

TØRDOK-EJERE · SKIBSREPARATØRER & INGENIØRER

CARDIFF

GLASGOW

ANDREW LEITCH & CO.KUL EKSPORTØRER
SKIBSMÆGLERE · SPEDITØRER · BUNKERKUL
BUNKERKUL ENTREPRENØRER

DUNDEE & GLASGOW

TELEGR.-ADR.: »LEITCH, DUNDEE

E. VON MEHREN & CO.

GLASGOW · NEWCASTLE · GREENOCH

Telegram-Adresse: »Vonnemehrens

SKIBSMÆGLERE · BUNKERKUL ENTREPRENØRER

Agent for Norge: *

ROB. NILSON & NYQUIST, Christiania.
Telefon 14346, 33647 H · Telegr.-Adr.: »LipalokTelegrams: »Mactaggart«, Methil.
Codes: A. B. C. 5th Edition · Scotts' 10th Edition · Watkins 1904**LAWSON & MITCHEL***Skibsmæglere & Skibsfarts Agenter*
METHIL, Fife

DANSK VICEKONSULAT

FORSYNING AF BUNKERS

METHIL

Dæk- og Maskinforsyninget

C. A. G. FYHNSKIBSHANDLER OG KREDITOPLAG
EAST HIGH STREET
METHILFørste Klasses Varer i Skinker, Smør, The, Ost, Mel, Konserves etc.
Agent for W. B. Dick & Co., Ltd., Maskinolie etc.

s.s. *Hadsund*, Hansen, afg. Methil 8.11.
 s.s. *Halldan*, Ørbech, afg. København 8.11. til Dunkirk, Havre og Bordeaux.
 s.s. *Halland*, Christiansen, ank. Barry 4.11.
 s.s. *Hamlet*, Poulsen, afg. Korsør 5.11. til Wiborg.
 s.s. *Hammershus*, Hveissel, ank. København 10.11.
 s.s. *Handicap*, Bull, ank. Göteborg 8.11.
 s.s. *Hans Broge*, Christensen, ank. London 10.11.
 s.s. *Hans Mærsk*, Slawensky, afg. Sabine 6.11.
 s.s. *Hans Tausen*, Hansen, ank. Frederikshavn 10.11.
 s.s. *Harald*, Pedersen, ank. Katakolo 7.11.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, ank. København 7.11.
 s.s. *Hekla*, Bosch Kronika, ank. Trångsund 9.11.
 s.s. *Helene* afg. Kemi 9.11.
 s.s. *Helga* ank. Pasages 10.11.
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, afg. New York 8.11. til København.
 s.s. *Hengest*, Ingemann Andersen, ank. København 10.11.
 s.s. *Henry Tegner*, Nielsen, afg. Hartlepool 1.11. til Cannes.
 s.s. *Hermod*, Clausen, afg. Antwerp 5.11.
 s.s. *Hertha Mærsk*, Møller, pass. Hirtshals 7.11. p. R. t. Fredericia.
 s.s. *Hindsholm*, Møller, ank. Danzig 5.11.
 s.s. *Hjelm*, Falk, oplagt i København siden 19.7.
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, ank. Aarhus 9.11.
 s.s. *Holland*, Jørgensen, ank. Mariager 9.11.
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, afg. København 8.11. til Hull.
 s.s. *Hugo*, Thorkelin, ank. Kotka 2.11.
 s.s. *Hulda Mærsk*, Schou, pass. Skagen 6.11.

I

s.s. *I. D. S. Adolph* ank. Kaskø 30.10.
 m.s. *Indien*, Japobsen, afg. Moji 26.10. til Vancouver.
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Methil 5.11.
 s.s. *Inge Mærsk*, Høgstedt, afg. Swansea 5.11.
 s.s. *Inger* afg. Alicante 8.11.
 s.s. *Irene Maria*, Clausen, ank. Trångsund 9.11.
 s.s. *Island*, Frandsen, afg. Leith 10.11. til Vestmanna.
 s.s. *Ivar*, Nielsen, afg. Ayr 30.10. til Montreal.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Falck, afg. London 8.11. til Libau via Sønderborg.
 s.s. *J. C. la Cour*, Sandberg, i Esbjerg-Antwerp-Dunkirk Ruten.
 s.s. *Jakob Mærsk*, Hansen, afg. Texas City 16.10.
 s.s. *Jan*, Kurtzhal, afg. Tyne 3.11. til Norfolk.
 m.s. *Java*, Knudsen, afg. Penang 8.11. til Antwerp via Suez Kanal.
 s.s. *Jelling*, Andersen, ank. Cienfuegos 7.11.
 s.s. *Jenny* pass. Skagen 11.11. p. R. t. Kalundborg.
 s.s. *Jessie Mærsk*, Petersen, ank. London 28.10.
 s.s. *Jolantha*, Strufve, afg. Stettin 8.11. til Christiania.
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, ank. Troon 6.11.
 s.s. *Josey*, Nielsen, ank. Pensacola 1.11.
 s.s. *Jungshoved*, Horn, afg. Buenos Aires 29.10.
 m.s. *Jutlandia*, Kolls, ank. Bangkok 5.11.
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, afg. London 7.11.

K

s.s. *Kai*, Friis, afg. Stavanger 8.11. til Baltimore.
 s.s. *Karen*, Brinck, pass. Gibraltar 9.11. p. R. t. London.
 s.s. *Kasan*, Sørensen, ank. Esbjerg 5.11.
 s.s. *Katholm*, Petersen, ank. Manchester 8.11.
 s.s. *Kejserinde Dagmar*, Uldall, ank. Riga 7.11.
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, pass. Skagen 9.11. p. R. t. København.
 s.s. *Kirsten Mærsk*, Børentzen, afg. Hampton 22.10.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), i København-Aarhus Ruten.
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, afg. Caen 7.11. til Boness.
 s.s. *Knud*, Clemmensen, ank. Pera 2.11.
 s.s. *Koldinghus*, Madsen, i København-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Rindby, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Kronborg*, Hillebranth Lund, ank. Montreal 8.11.
 s.s. *Kronprins Frederik*, Hejlsøe, afg. Nystad 9.11. til London.
 s.s. *Kurland*, Berndsen, afg. Cardiff 6.11.
 m.s. *København*, Mortensen, ank. Beira 29.10.

L

s.s. *Lars Kruse* ank. København 27.10.
 s.s. *Laura Mærsk*, Løber, afg. Troon 11.10.
 m.s. *Leise Mærsk*, Houmann, ank. Minatitlan 1.11.
 s.s. *Lexa Mærsk*, Børentzen, pass. København 8.11.
 s.s. *Lifland*, Haure-Petersen, afg. Newcastle 6.11.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, afg. Yxpila 9.11.
 s.s. *Lily*, Poulsen, ank. Traguier 3.11.
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Ruteft København-Limfjordsstationerne.
 s.s. *Lithuania*, Jørgensen, ank. New York 3.11.
 s.s. *London*, Caspersne, ank. Borgå 8.11.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, ank. Bahia Blanca 13.10.
 m.s. *Lynetten*, J. Jensen, ank. København 10.11.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i Kbhvn.-Kristiania Ruten.
 s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. Antwerpen 8.11. til København.
 s.s. *Maine*, Brocks, afg. Baltimore 28.10. til København.
 s.s. *Maj*, Holm Nielsen, ank. Manchester 11.11.

s.s. *Maja*, Krogh, i Kbhvn.-Hamborg Ruten.
 m.s. *Malaya*, Kruse, pass. Finisterre 8.11. paa Rejse til Singapore via Suez Kanal.
 s.s. *Margrete*, Matthiasen, ank. Valencia 3.11.
 s.s. *Marie*, pass. Gibraltar 10.11. p. R. t. London.
 s.s. *Marie Mærsk*, Kristensen, afg. Bombay 4.11.
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Råfsø, 7.11.
 s.s. *Martin Carl*, Jørgensen, ank. Horsens 10.11.
 s.s. *Martin Goldschmidt*, Lauritzen, ank. Piteå 9.11.
 s.s. *Mary*, Stabell, ank. Terneuzen 7.11.
 s.s. *Maryland*, afg. West Hartlepool 22.10. til Gulfen.
 m.s. *Mexico*, Wolff-Jørgensen, pass. Dunnethead 9.11. p.R.t. København.
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, ank. Tuborg Havn 7.11.
 s.s. *Minsk*, Egense, afg. Cardiff 7.11. til Alger.
 s.s. *Mjønir*, Hansen, ank. Troon 10.11.
 s.s. *Moskov*, Jørgensen, ank. Danzig 8.11.
 s.s. *Møen*, Olsen, i Kbhvn.-Stege og Kbhvn.-Nykøbing F. Rut.

N

s.s. *N. F. Høffding*, afg. Uleåborg 2.11.
 s.s. *Natal*, Røder, pass. Vlissingen 10.11. p. R. t. Antwerp.
 s.s. *Nautik*, pass. Skagen 9.11. p. R. t. Gefle.
 s.s. *Neptun*, ank. Kubikenborg 8.11.
 s.s. *Nerma*, pass. Gibraltar 9.11. p. R. t. Barcelona.
 s.s. *Nevada*, Fischer, ank. Kalundborg 9.11.
 s.s. *Nibha*, Andersen, ank. Gibraltar 9.11.
 s.s. *Nidaros*, Thomsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, ank. København 9.11.
 s.s. *Nordland*, Clausen, ank. Antwerpen 9.11.
 s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, ank. Hull 29.10.

O

m.s. *Odense*, i København-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-Kbhvn.-Göteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, Damholt, ank. Cardiff 4.11.
 s.s. *Olga*, Thoft, ank. Gravelines 9.11.
 s.s. *Oluf Bager*, Tvergaard, i Kbhvn.-Frederikshavn og København-Aalborg Ruten.
 s.s. *Oluf Mærsk*, Hansen, afg. Sabine 2.11.
 m.s. *Oregon*, Mühlendorf, afg. Bahia 5.11. til København, Odense, Aalborg og Göteborg via Madira.
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, afg. Christiania 31.10. til New York.

P

s.s. *P. Madsen*, ank. Wasa 27.10.
 s.s. *P. N. Damm*, pass. København 3.11.
 s.s. *Pacific*, Matthiasen, ank. Göteborg 7.11.
 s.s. *Palnatoke*, Schou, ank. Holmsund 11.11.
 m.s. *Panama*, Hjernerum, ank. Shanghai 7.11.
 s.s. *Parana*, Heisterberg, ank. Aberdeen (Pacific) 29.10.
 s.s. *Paris*, Ovesen, ank. Nuevitas 8.11.
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, ank. Vejle 9.11.
 m.s. *Peru*, Larsen, pass. Panama Canal 31.10. p. R. t. Los Angeles Harbour.
 s.s. *Peter Mærsk*, Knudsen, afg. Lübeck 8.11. til København.
 m.s. *Philip*, C. Petersen, afg. Linnhamn 7.11. til Söderhamn.
 s.s. *Polly*, Nielsen, ank. Kotka 4.11.
 s.s. *Primula*, Jacobsen, i Dok i Kbhvn. siden 1.11.
 s.s. *Prins Knud*, Kock, afg. Grangemouth 7.11. t. Nørresundby.

R

s.s. *Rask*, Theiland, ank. Antwerp 31.10.
 s.s. *Rhodesia*, Madsen, ank. Durban 8.11.
 s.s. *Rhone*, Thamsen, ank. Frederikshavn 9.11.
 s.s. *Rigmor*, Jørgensen, ank. Bayonne 9.11.
 s.s. *Rita*, Nikolaisen, i København-Hamborg Ruten.
 s.s. *Robert Mærsk*, Mikkelsen, afg. Salonica 7.11.
 s.s. *Roma*, Bejer, pass. Belle Isle 9.11. p. R. t. Stockholm.
 s.s. *Romø*, Olesen, ank. Dunkerque 5.11.
 s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. Trapani 8.11.
 s.s. *Rota*, Rivoldt, ank. Leith 9.11.

S

s.s. *Saga*, Henriksen, afg. København 8.11. til Antwerpen.
 m.s. *Sally Mærsk*, Andersen, ank. Wilmington 1.11.
 s.s. *Scandia*, Simonsen, afg. Nyborg 8.11. til New York.
 s.s. *Seine*, Baryic, ank. København 10.11.
 m.s. *Selandia*, Himmelstrup, afg. Suez 7.11. til Colombo.
 m.s. *Siam*, Poulsen, ank. Sydney 5.11.
 s.s. *Sigrud*, Winther, ank. Trångsund 11.11.
 s.s. *Sigrun*, Jensen, ank. Antwerpen 28.10.
 s.s. *Sigvald*, Andersen, ank. Caen 10.11.
 s.s. *Silkeborg*, Larsen, afg. Port au Prince 8.11.
 s.s. *Simone*, Christensen, ank. Sundsvall 9.11.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Swansea 5.11.
 s.s. *Skagerak*, Hansen, ank. Tangier 9.11.
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, ank. Nyborg 9.11.
 s.s. *Skjold*, Nielsen, ank. Antwerpen 8.11.
 s.s. *Skodsborg*, Grove, pass. Dungeness 3.11.
 s.s. *Skotland*, Iversen, ank. Narva 26.10.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, ank. Thorshavn 8.11.
 s.s. *Slesvig*, Weichhardt, ank. Riga 4.11.
 s.s. *Smul*, Hansen, afg. København 8.11. til Blyth.
 s.s. *Sophie*, Thomsen, ank. London 10.11.
 s.s. *Spigerborg*, Jensen, pass. Gibraltar 2.11.
 s.s. *Sjal*, Clausen, afg. Antilla 8.11. til Savannah.

NEW ORLEANS

JOHN S. SAREUSSEN · FINN SILCHENSTEDT
 INDEHAVERE AF:
NEW ORLEANS SHIPCHANDLERY CO. INC.
 TELEGRAM-ADRESSE: »NOSCO«
 NEW ORLEANS

NEW YORK

SEABORD OPERATING COMPANY, Inc.
 17, BATTERY PLACE, NEW YORK

TELEGRAM-ADR.: SOCIN NEW YORK

MED EGNE FORTRINLIGE PIER FACILITETER OG EN ERFAREN STAB TIL VOR RAADIGHED
 BESØRGER VI ALT I FORBINDELSE MED LOSNING OG LASTNING I NEW YORKS HAVN

NEW YORK

THE C. T. SWETT COMPANY

SLAGTERE & SKIBSHANDLERE
 DÆKS- & MASKIN-FORSYNING

PORTLAND, MAINE

Telefon: 6930 · 130-152 Commercial Street · Nat-Telf.: 1520

PORTLAND,
MAINE

Telegram Adresse: OSHIPCO · Alle Coder benyttes
 Telefon: Broad 1753-4-5

OCEAN SHIPCHANDLERY Co., LTD.

En gros Handel i Fødemidler
 Skibshandel & Sejlmageri

60 PEARL STREET, NEW YORK

PHILADELPHIA

JONATHAN MAY & SØNNER

Etableret 1876 · Telegram-Adresse »May« Philadelphia, Penna. Delaware Ave · Lombard & Swansea Sts.

DAMPSKIBS-FORSYNINGER · EN GROS HANDEL I KOLONIAL, KØD OG
 FØDEMIDLER · DÆK-, MASKIN- OG RESTAURATØR-
 UDRUSTNING

AUGUST P. MOE · PHILADELPHIA PA.

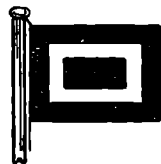
Nattelef. Merchantville 132 W. NO. 10 PINE STREET Telf. Lombard 7263 · Main 2105

A. MOE & COMPANY

Almindelige Skibs-Reparationer · Elektriske Reparationer og Forsyninger

GENERALAGENTER FOR MORRIS METALLIC PACKING CO.

BALTIMORE



PRIVAT SIGNAL

DOCTOR F. C. WILLARD

DOCTOR JOHN D. FISKES EFTFLG.
 BALTIMORE, MD.

★

SÆRLIG BETJENING AF SKIBE

Sekretær: E. T. REIERSEN. Telefon: Wolfe 9059

BO'NESS

L. WESTERGAARD

A. LARSEN

L. WESTERGAARD & CO.

EN GROS HANDEL I KOLONIALVARER

Skibs- & Maskin-Forsyning

Manila · Kabeltov · Bomuld · Duck
 Telef. Calvert 3768

35, South Gay Street

Baltimore, MD.

TELEFON Nr. 51

TELEGRAM-ADR.: JOYCE, BO'NESS

JOYCE & CO.

Skibsforsyninger fra Lager og Frilager
 8 KINNEIL STREET

BO'NESS

LIGE OVERFOR DOCK-PORTENE

ETABLERED 1875

GRANGEMOUTH

NORSK VICEKONSULAT SHIPPING FEDERATION LTD.

JAMES MITCHELL

SKIBSMÆGLER OG SPEDITØR
 BURNTISLAND

Telegram-Adr.: »Mitchell«
 Telf. Nr. 15

BURNTISLAND

BEFRAGTNINGS AGENT FOR FORSKELLIGE KULGRUBER I FIFESHIRE

BUCHAN & HOGG

Skibsredere · Skibsmæglere · Speditører

GRANGEMOUTH

Faste Ruter: Grangemouth, Middlesbro', Antwerp

Telegr.-Adr.: »Steam« · Telefon: 59 & 189, Privat 59 a

s.s. *Stegelborg*, Nielsen, afg. Uleåborg 7.11.
 s.s. *Stella*, ank. Jacobstad 10.11.
 s.s. *Susan Mærsk*, Petersen, afg. Savona 6.11.
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. Wales 30.10 til Canada.
 s.s. *Svanholm*, Petersen, afg. Swansea 4.11. til København.
 s.s. *Svaava*, Christensen, ank. Algiers 9.11.
 s.s. *Svend Pii*, afg. København 1.11.
 s.s. *Svend*, Karstensen, ank. Jakobsstad 4.11.
 m.s. *Svendborgsund*, E. Christensen, pass. Kbhvn. 8.11. p. R. t. Libau.
 s.s. *Søborg*, Madsen, ank. Bjørkø 6.11.
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, pass. Hanstholm 9.11.
 s.s. *Sønderjylland*, Jensen, i Ruten-København-Horsens, Vejle-Bogense.

T

s.s. *T. M. Werner*, afg. Torneå 30.10.
 s.s. *Taarnborg*, Knudsen, ank. København 7.11.
 s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Liverpool 8.11. til Swansea.
 s.s. *Taasinge*, Ankersen, opl. i København siden 1.9.
 s.s. *Texas*, Dragsdahl, afg. Galveston 6.11. til Nørresundby, Aalborg, Kbhvn., Horsens og Korsør.
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, afg. København 10.11. til Newcastle via Nakskov, Odense og Aarhus.
 s.s. *Thyra* (Progress), Schmidt, afg. Luleå 6.11. til Aberdeen.
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Danzig 8.11. til Riga og Reval.
 s.s. *Tjaldur*, Munch, i Kbhvn.-Riga Ruten.
 s.s. *Tomsk*, Mikkelsen, afg. Oran 9.11. til Algier.
 m.s. *Tongking*, Topp, ank. Hull 7.11.
 s.s. *Transvaal*, Bronér, afg. Seattle 8.11. til Shanghai.
 s.s. *Trondhjem*, Pedersen, ank. København 8.11.

s.s. *Tula*, Christensen, ank. Tarragona 9.11.
 s.s. *Tyr*, Jensen, ank. Hull 9.11.

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, ank. København 9.11.
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, afg. La Rochelle 8.11. til Havre og Dunkirk.
 s.s. *Ulrik Holm*, Tøft, afg. København 8.11. til Sundsvall.
 s.s. *United States*, Meyer, ank. København 4.11.
 s.s. *Uranienborg*, Agerlin, afg. Montreal 1.11.

V

s.s. *Valborg*, Hansen, pass. Dover 11.11. p. R. t. Antwerp.
 s.s. *Vera*, Hjorth, afg. Rønne 8.11. til Trångsund.
 s.s. *Veratyr*, Pedersen, ank. Blyth 10.11.
 s.s. *Viborg*, Winther, ank. Huelva 4.11.
 s.s. *Vidar*, Nielsen, ank. Newcastle 9.11.
 Bark *Viking*, Ankersøe, afg. Santos 28.10. til Sydaustralien.
 s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), Jacobsen, afg. Lysekil 9.11. til Havana.

W

s.s. *Wien*, Jørgensen, afg. Grangemouth 4.11. til Neapel.
 s.s. *Wilh. Colding*, Østergaard, ank. Jacobstad 3.11.
 m.s. *Willemoes*, Eriksen, ank. Aarhus 9.11.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, afg. Hull 8.11.

Y

s.s. *Ydun*, Schmidt, i Kbhvn.-Horsens Ruten.
 s.s. *Yokohama*, Bast, pass. Holtenau 6.11. p. R. t. Kotka.
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Rasmussen, i Kbhvn.-Hamburg Ruten.

Ø

s.s. *Ørkild*, Jensen, afg. Dover 7.11.
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. Sunderland 6.11.

POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE

Bark *Ingrid*, Godtfredsen, pass. Queenstown 2.11. p.R.t. Leith.
Kaj Hvilsom, Wulff, afg. Setubal 1.11. til Malmö.
Nordborg, Hansen, afg. Setubal 1.11. til Malmö.
Olga, Mouritsen, afg. Fleetwood 26.10. til Plymouth.
Dronning Louise, Hansen, afg. Kotka 8.11. til Frederikshavn.
N. P. Petersen, Larsen, afg. Wiborg 4.11. til Southampton.
Jens Nielsen, Nielsen, afg. Ærøeskøbing 5.11. til Frederikshamn.
Elisabeth Eff, Nielsen, ank. Stugsund 28.10.
P. Rasmussen, Larsen, ank. St. Brieuc 27.10.
Cathrine, Købke, pass. Helsingør 20.10. p. R. t. Vannes.
Paltesen, Jensen, ank. Frederikstad 5.11.
Minerva, Sørensen, ank. Castletown 28.10.
Rossing, Baagøe, ank. Flensborg 10.11.
Johanne, Marcussen, afg. Haukipudas 8.11. til St. Vaast.
Falken, Rasmussen, afg. Kotka 10.11. til Quimper.
Neptun, Sørensen, pass. Kbhvn. 10.11. p. R. t. Quimper.
Gefion, Lund, afg. Concarneau 8.11. til Dahouet.
Norden, Olsen, ank. Concarneau 28.10.
Ørnen, Rasmussen, ank. Porsgrund 26.10.
Dagny, Petersen, afg. Landerneau 31.10. til Dahouet.
Zampa, Jørgensen, ank. Morlaix 7.11.
Marie, Rasmussen, sejklar Wasa 7.11. til Masnedund.
Vesta, Kristensen, afg. Ærøeskøbing 5.11. til Frederikshamn.
Else, Jensen, ank. Göteborg 3.11.
Vega, Hansen, ank. St. Brieuc 4.11.
Roma, Petersen, pass. Helsingør 24.10. p. R. t. Quimper.
Concordia, Henriksen, pass. Helsingør 8.11. p.R.t. Charlestown.
Concordia, Møller, ank. Fjellebroen 9.11.
Sif, Raahaug, afg. Lovisa 10.11.
Andreas, Rasmussen, ank. Cadix 7.11.
Elisabetha, Christensen, ank. Erguy 6.11.
Elisabeth, Groth, ank. Sundsvall 6.11.
Galathea, Nielsen, pass. Prawle Point 6.11. paa Rejse til Rhyl.
Meta, Andersen, afg. Jacobstad 7.11.
Noah, Hansen, ank. Berger 3.11.
Norden, Grube, ank. St. Vaast 5.11.
Polarstjernen, Hansen, ank. Danzig 8.11.
Venus, Boye, ank. København 7.11.
San, Pedersen, ank. Christianssand 9.11.
Alf, Jørgensen, afg. Jacobstad 7.11.
Glory, Christensen, ank. Kristinestad 30.10.
Artrea, Dam, Belliggende St. Johns.
Venus, Hansen, pass. Sandhameren 8.11. paa Rejse til Riga med Anløbning af Københavns Red.

Allthea, Andersen, ank. Borgå 7.11.
Christian, M. Rasmussen, ank. Gustafsberg 5.11.
Noah, J. E. M. Jørgensen, ank. Coursulles 27.10.
Garibaldi, G. Jørgensen, afg. St. Brienc 27.10. til Lissabon.
Mercur, H. H. Lund, ank. Bidford 19.10.
I. M. Nielsen, A. P. Hansen, afg. Paimpol 2.11. til Bridgeness.
N. I. Nielsen, N. I. Nielsen, ank. København 10.11.
Albert Mon, Rasmussen, afg. Raumo 31.10. til Shoreham, pass. København 8.11.
Richard, Petersen, afg. Kotka 2.10. til Vannes, pass. Helsingør 18.10.
Ruth, Sørensen, ank. Weymouth 23.10.
Sigrid, Hansen, ank. Vannes 20.10.
 Sk. *Concordia*, Møller, ank. Fjellebroen 8.11.
 Sk. *Gloria*, L. Kromann, ank. Marstal 6.11.
 Sk. *Urda*, Petersen, ank. Borgå 8.11.
 3m. Sk. *Confidence*, Chr. Hvenegaard, afg. Southampton 30.11. til St. Brieuc.
 3m. Sk. *Cornwall*, L. M. Madsen, ank. Trångsund 7.11.
 3m. Sk. *Dannebrog*, J. P. Hansen, ank. Tønsberg 5.11.
 3m. Sk. *Flora*, Th. Nielsen, ank. Trångsund 28.10.
 3m. Sk. *Kurt*, G. Jørgensen, pass. Helsingør 24.10. p. R. t. Newry.
 3m. Sk. *Leif*, M. Jørgensen, ank. Charlestown 18.10.
 3m. Sk. *Ludvig*, E. Jørgensen, afg. Exeter 4.11. til Fecamp.
 3m. Sk. *Martin Nissen*, Chr. Jensen, afg. Trångsund 1.11. til Landerneau.
 3m. Sk. *Primula*, J. Jørgensen, ank. Ørnsköldsvik 24.11.
 3m. Sk. *Valdemar*, C. P. Christensen, afg. Dahouet 3.11. til Lissabon.
 3m. Sk. *Vera*, Th. Larsen, ank. Trångsund, 23.10., afg. til Charlestown.
 3m. Sk. *Ellen*, Andersen, pass. Helsingør 7.11. p.R.t. Aarhus.
 3m. Sk. *Concordia*, Henriksen, pass. Helsingør 7.11. p. R. t. Charlestown.
 3m. Sk. *H. C. Christensen*, Christensen, afg. Port Talbot 18.10. til Cumana.
 3m. Sk. *Fuglen*, Schmidt, afg. Paimpol til Plymouth.
 3m. Sk. *Hans*, Christensen, afg. Dysart 7.11. til Ærøeskøbing.
 3m. Sk. *Niels*, Rasmussen, afg. Reval 6.11. til Barnstable.
 3m. Sk. *Neptun*, Bastrup, ank. Sevilla 3.11.
 3m. Sk. *Start*, P. Andersen, ank. Malaga 4.11.
 3m. Sk. *Skandia*, P. Harris, ank. Dysart 8.11.
 3m. Sk. *Clytia*, J. Hansen, ank. Fowey 7.11. paa Rejse til Charlestown.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I

ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

Abonnement

i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR

VESTRE BOULEVARD 38, KØBENHAVN B.

Telefon 2070 - 12 610

samt paa alle Postkontorer

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

Set. Anna Plads 28

Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

AF NYBYGNINGER

*

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

N. C. BACH

EDSV. SKIBSMÆGLER

NØRRE-SUNDBY

Telefon 1047 · 2161

Telegram-Adr.: BACH

A/S RANDERS REBSLÆRERIHamp- og Staaltraadstougværk · Fabrik
RANDERSTougværk af Hamp, Manila, og Cocos i alle
Dimensioner · Transmissionstouge · Jern- & Staal-
touge til Skibsbrug og Elevatorer

Oplag i København:

ANTON JENSEN · STRANDGADE 44**BOLINDERS** RAAOLIE-MOTORER
FOR SKIBE OG STATIONÆRIngen Vandindsprøjtning. Ingen Kompressor. Øjeblikkelig Igangsætning ved elektrisk Starteanordning. Meget ringe Brændstofforbrug.
ÆLDRE BOLINDERTYPER MODERNISERES *Forlang Tilbud.* OVER 15.000 BOLINDERMOTORER I DAGLIG DRIFTEnerepræsentant for Danmark: **HARRY LEVIN** (Ingeniørafldg.), **Fredoriksgade 1, Kbhvn.** Telf.: Central 59-5995. Teleg.-Adr.: »Fairlevine»**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte

Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER**V. & E. MATHIESEN**

BLIKKENSLAGER · SKIBSINVENTAR

Kabys- & Baadinventar, Lanterner med
Certificat, Kompashætter. Fortinning.**ALT SKIBSARBEJDE UDFØRES****TOLDBODGADE 6, KØBENHAVN · TELEF 9145****KAY DYHR**

Kvæsthusgade 1 - København K.

Telefon: Cent. 8901-6885 · Teleg.-Adr.: Kaydyhr · København

Kunstig Træk- og Oliefyrrings-Anlæg

fra James Howden & Co.

GLASGOW

KIRKEGADE 7 ESBJERG TELEFON 266

TH. THYGESEN

SKIBSPROVIANTERING

GRUNDLAGT 1893

FRILAGER · VARER FOR UDFØRSELGammel Torv
16**JULIUS MARSING**Telf.: Central
12,516

Frlhavnslager af bedste SUPERIOR MANILLATOV

højeste Styrke **MARSING KVALITET** største HoldbarhedLevering i alle inden- og udenlandske Havne. Kassér ikke gammelt
Manillatov, højeste Dagspris betales. Afhentning direkte ved Skib.**J. ANDERSEN & CO****SHIPS OUTFIT****TOLDBODVEJ 7 COPENHAGEN**

TELEGRAMADR.: JACSONS

F. V. T. NIELSEN

SKIBSBYGNINGSINGENIØR

(fhu. Overkonstruktør ved Orlogsværftet)

Udarbejdelse af Projekter og Tegninger til forskellige
Arter af Skibe og Fartøjer. Raadgivende ved Værftanlæg.
Tilsyn med Nybygninger.**Store Regnegade 5 III, København K · Telf.: Byen 1386 x****DAN**RAAOLIE-MOTORER
FRA 2 TIL 140 HK.AKTIESELSKABET
MOTORFABRIKEN „DAN“
BRAGESGADE 10, L.
TELEFON C. 8008-8007**A. E. ERICKSON & Co, A.B. · ÅBO · FINLAND**

STEVEDORES

ÅBO AND DISTRICT

Telegrams: "ERICKSON", Åbo Finland. * Established 1889

Members of The Stevedores' Federation of Finland.

Loading places and
depth of water:

AT ÅBO:

Quay. 22 ft.
Inner road 24 »
Outer road 25 »

IN THE DISTRICT:

Nådendal. 20 ft.
Harvaluoto 18 »
Attu 20 »
Wartsala inner road 16 »
" outer road 20 »
Strömma inner road 16 »
" outer road 20 »
Hakka'a 19 »

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

DANSKE LLOYD

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-
AKTIESELSKAB
STIFTET 1899

TELEFON:
CENTRAL 1160



TELEGR.-ADR.:
DANSKELLOYD

KJØBENHAVN
AMALIEGADE 29 B.

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN OG SKIBSBYGGERI
KØBENHAVN C.

SKIBSVÆRFT — MASKINFABRIK
REFSHALEØEN OVERGADEN N. V. 9

STØBERI
TEGLHOLMEN

REPARATION OG
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER
3 OPHALINGSBEDDINGER

SPECIALITET
DIESEL MOTORER
INDTIL 40000 I. H. K.

Depot:
Havne-
gade 47
Tlf. C. 4980



Depot:
I alle
Provins-
byer.

Carlsberg
Export-Pilsner
og
Lagerøl
anbefales
til
Skibsproviant.

FORSIKRINGSAKTIESELSKABET NATIONAL

KØBENHAVN
GRUNDLAGT 1905
Telefon C. 75 65 · Statstelefon 507
TELEGRAM-ADR.: »NATION»

TEGNER
SØ- & TRANSPORT
FORSIKRINGER

Iøvrigt overtages
alle Arter Forsik-
ringer til de billigst
mulige Præmier

FORLANG TILBUD · AGENTURER OVERALT

AKTIESELSKABET
DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI
(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

KØBENHAVN
FILIALER: BANGKOK OG SINGAPORE

Egne Agenturer: Soerabaya, Shanghai, Hankow, Vladivostock, Dalny, Harbin, New York, Valparaiso, San Francisco, Durban og Johannesburg. — Regelmæssig Rutebart paa Siam, Kina, Japan, Sydafrika, Australien, Java, Vestindien, Meksiko og Vestkysten af Nord- og Sydamerika. — Import til Europa af østasiske og andre oversøiske Produkter, Teak- og andre Træsorter. — Export til oversøiske Pladser af europæiske Produkter. — Skov- og Savmølletrif i Siam.

ALLE NÆRMERE OPLYSNINGER
ERHOLDES VED HENVENDELSE PAA KOMPAGNIETS HOVEDKONTOR,
HOLBERGSGADE 2, KØBENHAVN K.

C. K. HANSEN

DAMPSKIBSREDERI
DAMPSKIBS-, HAVARI- OG ASSURANCE-AGENTUR
Befragtning og Køb og Salg af Damp- og Sejlskibe

KØBENHAVN
29 B, Amaliegade

Filial: **HELSINGØR**
2, Sofiegade

Telegr.-Adr.: HANSEN
Telefon: { Central 72 (10 Ledninger)
— 50589 (6 Em.-9 Fr.)
Statstef. 13 (2 Ledninger)

Telegr.-Adr.: HANSEN
Telefon: Helsingør 972

AMALIEGADE 29 A St.

KØBENHAVN K

Assuranceforeningen Skuld

(Gensidig)

Den danske Afdeling

TELEF.: 12.267 & 12.432 · TELGR.-ADR.: »SKULD«

STIFTET 1897

GARANTI- OG RESERVEFOND

CA. 500.000 KR.

★

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

ALFRED CHRISTENSEN

Tlgr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 24 Telf. 221-1735-5390

Dampskibsreder
Dampskibs- og Havariagent
Befragtningsforretning

FLETCHERS (STEVEDORES) LIMITED

ETABLERET I OVER 50 AAR

TELEGRAM-ADR.:
"DISCHARGE, CARDIFF"
TELEFON: 1899

Stevedores og
Kørsel

ROYAL STUART BLDGS.,
JAMES STREET
CARDIFF

STEGMANN

N.F.

TELEFONER 18 & 918

EDSV. SKIBSMÆGLER

TELEGRAFER „STEGMANN“

NØRRE SUNDBY

DAMPSKIBSSELSKABET

»TORM«

Kontor: ST. STRANDSTRÆDE 9, 2. SAL · KØBENHAVN
TELEGRAMADRESSE: »TORM«
TELEFON 2437

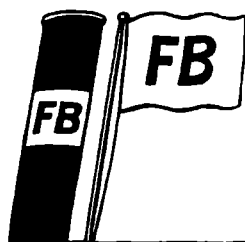
AKTIESELSKABET
DET DANSK-FRANSKE
DAMPSKIBSSELSKAB

Korresp. Rheder:
A. N. PETERSEN · FREDERIKSGADE 9
Tlf. 1243-12843 · Tlgr.-Adr. Danskfransk

A/S DAMPSKIBSSELSKABET

“PACIFIC”

AMALIEGADE 29 A
Telefon: 4211 · Telegram-Adresse: „Steampacific“
L. R. SCHMITH
Korresponderende Reder



DE FORENEDE BUGSERSELSKABER

Telef.: Toldbodbovnen: Central 3944 TELEGRAM-ADRESSE: Natt. telefon for Bugsering: Palæ 3034
Kontoret: Central 291 · 13101 · 10592 »TUGBOATS« Nattlf. i Strandingstilfælde: Strand 1302

Bugsering · Bjergning · Vandforsyning

STØRST OG ÆLDST I KØBENHAVN

AMALIEGADE 36

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM. 47

FREDAG 21. NOVEMBER 1924

31. AARG.

F R A U G E T I L U G E

LODSVÆSNET BØR OMORGANISERES

I den Resolution, hvori Dansk Dampskibsrederiforening fornylig enstemmigt og indtrængende fraraadede at overføre Administrationen af Fyr- og Vagervæsen samt Vejmeldinger fra Marineministeriet til Erhvervsministeriet, omtaltes overhovedet ikke Lodsvæsenet, som den nuværende Regering ligeledes har foreslaaet at overføre til Erhvervsministeriet. Naar Rederne saa indtrængende fraraadede Overførelsen af de nævnte »Væsner« til Erhvervsministeriet var det, som fremhævet i *Dansk Søfarts Tidende* for den 31. Oktober, ud fra Synspunktet »Man ved hvad man har, man ved ikke, hvad man faar« — under Marineministeriets Ledelse har vi et fortrinligt Fyr- og Vagervæsen, hvorfor saa i al Verden styrte os ud i det uvisse — en forstandig Holdning, som forhaabentlig forstandige Mennesker som Administrationskommissionens Medlemmer ogsaa vil gøre til deres Opfattelse.

Naar Rederne i deres Resolution *ikke* omtaler Lodsvæsenet, *ikke* tilkendegiver noget Ønske om dets Forbliven under Marineministeriet, er det nærliggende at drage den Konklusion, at Rederne i og for sig intet har imod Lodsvæsenets Overførelse til Erhvervsministeriet. Dette er ogsaa Tilfældet. Principielt har Skibsfarten intet derimod. Dog er det den almindelige Mening i Rederikredse, at det klogeste vil være, om man venter med at tage endelig Bestemmelse, indtil Lodsvæsenet er blevet omorganiseret, eller i det mindste indtil en stærkt paakrævet Kommission er nedsat og har udarbejdet en Omorganiserings-Plan.

Vort Lodsvæsen altfor dyrt.

En Omorganisering er nemlig uafviselig nødvendig. Baade i danske og udenlandske Søfartskredse hersker megen Misfornøjelse med vort Lodsvæsen. Først og fremmest synes de, at det er altfor dyrt, ganske meningsløst dyrt at benytte Lods i danske Farvande. Det er ogsaa fuldkommen absurdt, at et 2,000 Tons Skib maa betale 300 Kroner for at blive lodset ind og ud af Gasværkshavnen — det hele tager ikke mere end halvanden Times Tid. Ligesaa vildt er det, at et større Skib maa betale mellem 700 og 1,000 Kr. for at blive dirigeret gennem Storebelt.

Mange udenlandske Skibe undgaar København paa Grund af de høje Lodsafgifter. Dansk Skibsfart kan dette selvfølgelig være ligegyldigt, men vort Erhvervsliv kan af nærliggende Grunde ikke være tjent hermed, Lodsvæsenet selv ej heller.

Ved adskillige Lejligheder har Rederne herhjemme klaget over de dyre Lodsafgifter. Og bliver Lodsvæsenet ikke snarest omorganiseret og mere rimeligt i sine Takster, er det mere end sandsynligt, at Rederne ikke nøjes med at klage. Sagen er jo nemlig den, at de saa godt som kan undvære Lodsvæsenet. Her er ikke Lodstvang overalt, og de danske Farvande er af en saadan Beskaffenhed, at Navigatørerne — Kaptajner og Styrmande — af danske Skibe fortrinligt kan klare alle »Skær« uden Lods-Assistance. Ud over *Forenede*, hvis Rutebaade paa København ikke benytter Lods,

har hidtil den allerstørste Del af den danske Handelsmarine taget Lods i danske Farvande. Denne hittidige Holdning har, forstaar vi, i nogen Grad været dikteret af en Trang hos den danske Skibsfart til at følge en hævdvundet Tradition. Fra Lodsvæsenets første Dage har Skibsfarten vist det en rundelig Velvilje, bidraget sit til, at Lodsernes Levevilkaar var gode. Men denne Velvilje i Form af en rimelig Ydelse for en ikke absolut tiltrængt Hjælp trækkes der i de senere Aar for store Veksler paa. Den rimelige Ydelse er gradvis blevet til en utaaelig Byrde, som Rederne, og navnlig i sløje Tider som disse, ikke kan og ikke vil lægge paa sig selv. Vi er kommen betænkelig nær det Moment, hvor Taalmodigheden brister.

Statstilskud og Pensionsbyrden.

Et af de Forhold indenfor Lodsvæsenet, der stærkt tiltrænger Revision, er Stats-Tilskudet til de forskellige Lodserier. Forholdet er jo det, at enkelte Lodserier betaler sig udmærket, medens andre ikke kan bære anstændige Lønninger til Lodserne. Her tiltrænges i høj Grad en Regulering. I Øjeblikket oppebærer enkelte Lodser 20 til 30,000 Kroner om Aaret, medens andre Lodserier maa have store Statstilskud. En Kommission vil antagelig være i Stand til at finde en Regulerings-Metode, der giver Lodserne en ensartet og rimelig Løn uden Statstilskud til de enkelte Lodserier. En saadan Kommission maa ogsaa tage Pensions-Spørgsmaalet op. Lodsvæsenet, der jo er en privat Institution, slæber rundt med en stor Pensionsbyrde, og den er sikkert en af Grundene til at alle Forsøg paa at faa Lodsafgifterne sat ned strander. Hvis Statstilskud skal gives til Lodsvæsenet, er det rimeligere, at det gives til en fælles Pensionskasse end til enkelte Lodserier. Det bliver vist ogsaa nødvendigt at komme væk fra Pristallet som Regulator for Lønninger. I den nuværende Form er Minimumslønningerne gaaet op med Pristallet, men ikke ned, bortset fra en ganske ubetydelig Nedsættelse. Og det er da en noget uholdbar Metode at regulere Statstilskud efter.

Lodsafgifternes Nedsættelse en Nødvendighed.

Men Kommissionens allervigtigste Opgave vil blive at faa Lodsafgifterne sat ned. Det er aldeles nødvendigt. Ovenstaaende har vi begrundet hvorfor, og vi skal nu fremføre nogle Eksempler paa, hvor meningsløst høje disse Afgifter er. Vi nævnte, at det kostede ikke mindre end 300 Kroner at lodse en 2,000 Tons Baad ud og ind af Københavns Havn. Det koster næsten lige saa meget at faa den samme Damper — cirka 280 Kroner — lodset ud og ind af Antwerpens Havn, men saa skal Lodsens ogsaa en ganske anderledes Tur; han maa helt ud i Vliessingen og hente Damperen. Ogsaa Lodsturen ud og ind af Hamburgs Havn er en forholdsvis dyr Historie — 200 Guldmark, altsaa 280 Kroner i danske Penge — men der maa Lodsens hente sin Damper helt ude i Brunshüttel, og en langsom og træls Tur er det. Til Trods for,

at Turen er meget længere og Løbet meget vanskeligere, lodser Tyne-Lodsen 2,000 Tons Baaden ud og ind for £6.11.0, altsaa selv med Øjeblikkets uartige Sterlingkurs kun smaa 175 Kroner, og hans Kollega paa Humberen er elleve shillings billigere. Danzig-Lodsen forlanger 50 Guldmark for den samme Baad, og i Riga er Taksten circa 100 Kroner. For at tage en fransk Havn med, lad os nævne Graveline med sine 400 franske Francs (120 Kroner) Lodsafgifter. For at lodse et saadant Skib igennem det vanskelige og skærfyldte Farvand til Örnskjöld Vik forlanger den svenske Lods 100 Kroner, ganske vist er disse Kroner svenske, men alligevel er der ingen Sammenligning med de danske Afgifter. De holder Rekord, og det er en Rekord, man ikke skal prale af.

Lad os faa den Kommission.

Som allerede sagt, en Omorganisering er uafviselig nødvendig. Og den haster. Lad os derfor med det samme faa nedsat en Kommission med Repræsentanter fra Marineministeriet, Erhvervsministeriet, de to Rederiforeninger, Skibsførerne og Lodserne, der i fællig kan udarbejde en Plan for Lods væsenets Fremtid. Lad ogsaa denne Kommission afgøre under hvilket Ministerium Lods væsenet fremtidig skal sortere.

SLUTTER KREDS OG STAAR FAST

Efter alt at dømme staar Skibsrederne atter overfor en haard Kamp. Betydende Afdelinger indenfor »Timber Trade Federation« i Storbritannien modsætter sig det nye Scanfin Certeparti, idet de tilsyneladende ser fuldstændig bort fra det Faktum, at deres egen Organisation har accepteret det efter en Konference med Skibsfartskamret.

Det nye Scanfin Certeparti traadte som bekendt i Kraft den 26. Maj i Aar, hvilket Tidspunkt utvivlsomt var uheldigt, da der den Gang allerede var afsluttet en Mængde Befragninger efter det gamle Scanfin Certeparti.

Til Trods herfor har det nye Scanfin dog haft god Fremgang, og da det er afgjort bedre end det gamle, har Rederene al Grund til at være tilfredse med det.

Det synes imidlertid nu, som om »Timber Trade Federation« under Pres fra utilfredse Medlemmers Side vil forsøge at faa det nye Certeparti ændret. De yderliggaaende Medlemmer skal endog kræve saa gennemgribende Ændringer, at den beskedne Fortjeneste, det nye Certeparti giver Rederne, ikke blot vil forsvinde, hvis Ændringerne gennemføres, men at Situationen for Rederne vil blive endog værre, end den var under det gamle Scanfin Certeparti.

Det nye Scanfin er saa fair til alle Sider, at der absolut ikke er nogen Grund for Rederne til at give efter. Hvis de gør det, vil de blive stillet overfor Muligheden af, at Certepartier dikteret af Købmændene vil blive tvunget igennem Gang paa Gang. Det nye Scanfin Certeparti er et Eksempel paa Redernes Villighed til at give noget for noget, et Kompromis i Ordets bedste Betydning, og det maa oprigtigt haabes, at Rederne vil slutte Kreds om det og ikke tillade, at det bliver omstødt.

Dette er, efter hvad vi erfarer, det Standpunkt, Skibsreder-Organisationerne vil indtage, og den enkelte

Reder bør, hvad enten han er Medlem af en Organisation eller ikke, gøre fælles Sag med dem.

Rederne maa hævde deres Ret.

Det forlyder, at »Timber Trade Federation« forlanger et Møde med Repræsentanter for Rederne, og et saadant Møde kan med kort Varsel indkaldes af Storbritanniens Skibsfartskammer. Det er af afgørende Betydning, at de Delegerede gaar til en saadan Konference med Bevidstheden om, at de har alle Redere af nogen som helst Betydning bag sig. Samlet Opræden er nødvendig ved en Konference som denne, hvor saa store Interesser staar paa Spil, og Rederne maa derfor gøre deres Organisationer opmærksomme paa, at de staar fast paa det nye Scanfin Certeparti.

Det nye Scanfin Certeparti er en Art *magna charta* for Rederne. De maa ikke give efter paa noget Punkt. Følgerne af en svag Holdning med Hensyn til dette Certeparti er vidtrækkende og vil give et for Rederne højst ubehageligt Tilbageslag. Saa langt fra at give efter maa de tvertimod gøre, hvad de kan for at konsolidere og styrke det. Da det er anvendeligt for alle Østersøhavne, bør Rederne ogsaa søge at faa det gældende ogsaa der og ikke blot i de skandinaviske og finske Havne.

PORTUGAL GAAR I SIG SELV

Bliver der gjort én Uret, er det éns hellige Pligt at protestere og blive ved med at protestere, indtil denne Uret er gjort god igen. Man maa ikke gaa paa Akkord med Uretten.

Paa denne Plads har vi i adskillige Numre sagt de portugisiske Myndigheder nogle drøje Sandheder i Anledning af forskellige Regerings-Dekreter. Dekreterne krænkede aabenlyst alle de Bestemmelser, som Verdens ledende Skibsfarts-Nationer har knæsat i Genève under Folkeforbundets Auspicier. De var et grimt Led, forekom det os, i en Diskriminations-Politik imod Udlandets Skibsfart til usømmelig Fordel for Landets egen, et Slag direkte rettet imod den internationale Aand, som Skibsfarten alle Dage har søgt at opretholde, og som er indlysende nødvendig for Vareudvekslingen mellem de forskellige Lande.

Det er os derfor idag en Glæde at kunne meddele, at de portugisiske Myndigheder under den 6. ds. har dekretet, at Afgiften til Havnepolitiet herefter skal erlægges med kun 3 centavos pr. B.R.T. Hermed er opnaaet, at Afgiften saaledes bliver ens for udenlandske og portugisiske Skibe.

Dette ny Dekret er et lille Skridt i den rigtige Retning. Men Portugal maa gøre Skridtet fuldt ud. Fornylig tredoblede de portugisiske Myndigheder Lodsafgifterne for fremmede Skibe. Maaske var en Forhøjelse, om end ikke saa glubsk, nødvendig paa Grund af den portugisiske Valutas foruroligende Nedgang. Men det kriminelle ved Forhøjelsen er, at den gælder kun for udenlandske Skibe, de portugisiske betaler efter de gamle Rater. Denne Diskrimination maa op-høre.



DYBVANDSHAVNEN I SYDSVERIGE OPGIVET

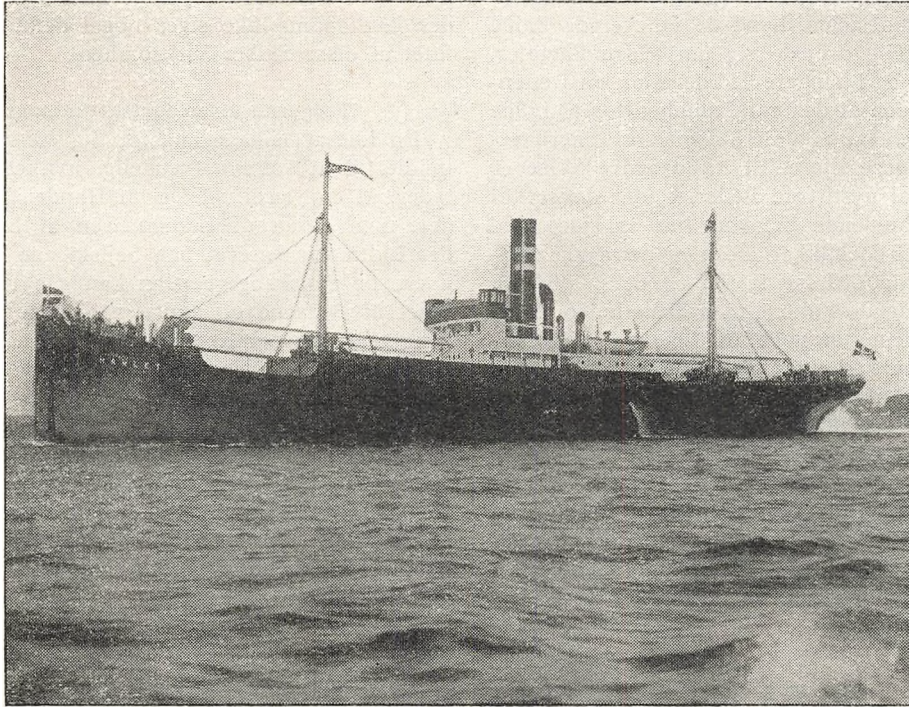
I Begyndelsen af dette Aar fremsattes i Sveriges Andet Kammer et Forslag om Anlæg af en Dybvandshavn for Oceantrafik i Sydsverige. Det blev overdraget Kommerskollegiet at undersøge Spørgsmaalet. Kommerskollegiet har nu afsluttet sine Undersøgelser, men da den af Kollegiet afgivne Betænkning er fortrolig, er den ikke bleven offentliggjort. »Nya Dagligt

Allehanda« meddeler dog, at Kommerskollegiets Betænkning gaar ud paa, at Anlæg af en saadan Havn bør fraraades, og Bladet mener at vide, at dette negative Resultat blandt andet skyldes Hensynet til de øvrige store Havne i Sverige og den nye Havns eventuelle Konkurrence med dem.

NY BAAD TIL DANSK-NORSK DAMPSKIBSSELSKAB SAT I FART

Damperen »Hamlet«, bygget af Howaldtswerke, Kiel, foretog Prøvetur den 4. ds. paa Kielerfjorden med et fuldtud tilfredsstillende Resultat. Den maa-ler 1,376.57 Brutto Reg. Tons og laster ca. 2,150 T. d.w. incl. Bunkers, ca. 700 Stds. Træ. Maskinen er en Triple

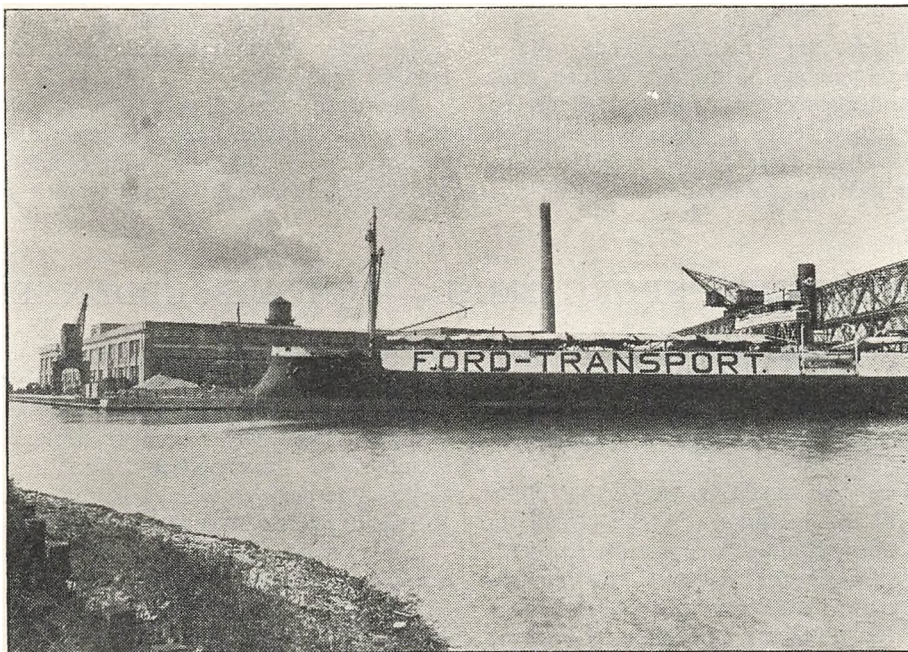
Expansions Maskine, 650 I.H.K.; Skibet er forsynet med elektrisk Lys overalt, har Bronze Skrue og Under-vands-Klokkesignal Apparat. Master og Lossebomme er af Staal. Der findes 5 kraftige Dampspil, hvoraf eet paa Poopen til Forhaling etc.



TRANSPORTEN AF FORD-AUTOMOBILER FRA KØBENHAVN

Transporten af Ford-Automobiler til Norge, Sverige, Finland og Randstaterne har i de senere Aar taget et kolossalt Opsving. Der er næppe ekspederet en eneste Damper til de omtalte Lande, uden at der har været en eller flere Fordvogne ombord.

at de færdige Vogne, naar de forlader Fabriken, kører lige ombord i Damperen ind paa to Elevatorer, hvorfra Vognene fordeles paa de forskellige Dæk. Chaufføren forlader ikke Vognen førend denne staar paa sin endelige Plads.



Som en direkte Følge heraf har Ford Motor Company fragtet en særlig Damper med Automobiltransport for Øje. Denne Damper, der er paa 2,200 Tons, er en tidligere tysk Panserkryser, der nu bærer Navnet »Ægir« efter at være ombygget til Fragtdamper. Den har adskillige Gange gæstet København ladet med Kul. Nu har den atter gennemgaaet en Ombygning, idet der er indrettet 4 Dæk i hele Damperens Længde, hvor der er Plads til 350 færdige Automobiler.

Inldadningen i Damperen foregaar paa den Maade,

»Ægir«s første Ladning gik til Gøteborg.

Den første Ladning Automobiler, som »Ægir« sejlede med, gik til Gøteborg. Afgang fra Ford Motor Company A/S. i Sydhavnen Kl. 5 Eftm. og Ankomst til Gøteborg næste Morgen. Skibet vakte megen Opsigt, da det sejlede gennem Gøteborg Havn til Ford Motor Companys eget Pakhus i Tingstad, og de forskellige Fordforhandlere, som allerede samme Dag afhentede deres Vogne, var begejstret over den fortrinlige Tilstand, hvori Vognene kom frem.

TYSKLANDS SEJLSKIBSFLAADE

Situationen er i Øjeblikket meget vanskelig for tysk Sejlskibsart. I 1914 havde Tyskland en Sejlskibstonnage af 340,000 b. R. T., men Størstedelen af denne er gaaet tabt under Krigen og ved Udlevering til de Allierede. Af de gamle kendte Sejlskibsrederier har kun enkelte efter Krigen genoptaget Sejlskibsvirksomheden, og da det desuden, hvad de udleverede Skibe angaar, hovedsagelig drejede sig om ældre Fartøjer, der under Krigen og i længere Tid derefter laa i udenlandske Havne, uden at der var Mulighed for at holde dem vedlige, er kun faa af disse Skibe blevet gencrhvervet af deres tidligere Ejere. Et Antal ældre Skibe er blevet overtaget af nystiftede Rederier, der dog hidtil paa Grund af manglende Erfaring har arbejdet med daarligt Resultat. I Øjeblikket andrager den tyske Sejlskibstonnage ca. 130,000 br. R. T., og den er altsaa ogsaa nu en betydende Faktor, men Situationen ligger saaledes, at der neppe er noget at tjene ved Sejlskibsfart, hvilket navnlig skyldes de høje Priser, der nu maa betales for de til Driften nødvendige Materialer og Inventar, og ogsaa de mange Vanskeligheder med Besætningerne, der paa Sejlskibe i Langfart er særlig fremtrædende. Hertil kommer, at det nu til Dags er lige saa dyrt at bygge Sejlskibe som Dampere af samme Størrelse, hvilket har medført, at der saa godt som ikke mere bygges Sejlskibe. Yderligere har det store Udbud af Dampskibstonnage bevirket, at de La-

ster, der tidligere naturligt tilfaldt Sejlskibene, i stadig stigende Grad tages af Dampene, en Udvikling, der allerede før Krigen havde taget Fart.

Det fortjener at bemærkes, at ved Genopbygningen af den tyske Handelsflaade er der blevet bygget og sat i Fart en Del store Sejlskibe med Hjælpemotor, men der kan endnu ikke siges noget definitivt om Resultatet af disse Skibes Virksomhed.

Følgerne af en fortsat Tilbagegang.

En fortsat Tilbagegang for Sejlskibstonnagen synes imidlertid at være uafvendelig, hvilket ikke blot betyder, at en værdifuld Del af Handelsflaaden forsvinder, men ogsaa at Uddannelsen af Skibsofficererne, der hidtil var baseret paa Sejlskibene, bliver vanskeligere og vanskeligere. Man kan gaa ud fra, at Fler-tallet af Rederne og andre paa dette Omraade Sagkyndige stadig principielt er af den Anskuelse, at Sejlskibsuuddannelsen maa bibeholdes saa længe som overhovedet muligt. Naar imidlertid Sejlskibstonnagen yderligere forringes, kommer man neppe udenom en Nedsættelse af Kravet med Hensyn til Sejlskibsuuddannelsens Varighed. Om man vil gribe til at udruste og opretholde særlige Skoleskibe afhænger til syvende og sidst af, hvorledes Forretningsforholdene former sig for Rederierne, og herom kan man jo i Øjeblikket ikke udtale sig.

DIREKTE FINSK AMERIKALINJE

At man i Finland søger at udvide Skibsfarten i Astørst mulig Grad fremgaar af, at en Del af Landets største Rederier har andraget Regeringen om, at Importtolden paa større Dampere og Sejlskibe indkøbt fra Udlandet maatte blive ophævet. Andragendet motiveres med, at der i Øjeblikket i Udlandet kan købes Skibe til meget billig Pris, og Regeringen er gaaet med til at give Toldfrihed for Sejlskibe paa over 1,000 Tons og Dampere paa over 2,000 Tons.

Med Hensyn til det indgivne Andragende udtaler G. H. S. T.'s Korrespondent i Finland, at der efter Forlydende bag Andragendet om Toldfrihed ligger en Plan om genennem Erhvervelsen af nogle større Dampskibe at aabne en fast Rute paa Nord- og Sydamerika. Der er allerede indkøbt en Dampner paa 4,000 Tons, og

da Tonnagen kan indkøbes billigt, menes Udsigterne til at kunne konkurrere paa Fragtmarkedet at være gode.

Stor Udførsel af finske Produkter.

Finland har i Øjeblikket ingen egen direkte Forbindelse med Amerika til Trods for, at Landet sælger betydelige Mængder af Papir, Cellulose, Finér, Separatorer og Tændstikker m. m. dertil, og der afgaar ofte fulde Laster af Papir og Fabrikater af Papir fra Finland til Amerika.

Desværre vanskeliggør den i Landet herskende Mangel paa Kapital Bestræbelserne for at slaa ind paa en Søfartspolitik, der kan give Landet den Plads paa Skibsfartens Omraade, som det burde indtage.

DET BRÆNDENDE SPØRGSMAAL — SEJLSKIBSUDDANNELSEN

Vore Artikler om Sejlskibsuuddannelsen har vakt megen Opsigt overalt i den udenlandske Presse. Ogsaa den danske Dagspresse har taget Spørgsmaalet op og ofrer i denne Tid mange Spalter paa dette altid brændende Spørgsmaal.

Som vi tidligere har understreget, er de fleste Dampskibsredere af den Mening, at Sejlskibsuuddannelsen er ikke alene nødvendig, men uundværlig. Den af Dansk Dampskibsrederiforening nedsatte Komité, der skal beskæftige sig med dette Spørgsmaal, holder i denne Uge sine første Møder, og saavidt vi forstaar agter Dampskibsrederne at søge en Løsning af dette Problem i direkte Samarbejde med Sejlskibsredernes og Skibsførernes Organisationer.

Indenrigsministeren har imidlertid nu i Forstaaelse med Styrelsen for Grønland besluttet at tilbyde at stille Grønlandske Handels tre Barkskibe »Ceres«, »Thorvaldsen« og »Nordlyset« til Raadighed som Skoleskibe, saaledes at de 3 Skibe skal gaa i fast Fart mellem København, Middelhavet og Grønland. Skibene skulde hver have ca. 20 Elever om Bord, skulde afgaa herfra til Middelhavet i Januar og derfra føre Sydfrugter og

Salt til Grønland og grønlandske Produkter, eventuelt Kul, til København. Med to Rundture menes Skibene at kunne være i København igen i December.

Det er givet, at en saadan Skoleskibsfart ikke vil kunne svare sig økonomisk, og Ministeriet agter da ogsaa at forsøge at formaa Rederiorganisationerne til at yde et Bidrag til Driften af Skoleskibene.

Efter hvad vi erfarer, har Rederiforeningerne endnu ikke modtaget nogen saadan Henvendelse fra Ministeren og har saaledes ikke kunnet overveje eller tage Stilling dertil. Men det er indlysende, at Rederiforeningerne med stor Interesse følger enhver Bestræbelse fra Regeringens Side for at bibeholde Sejlskibsuuddannelsen i saa stort Omfang som muligt.

DYBDEN I SUEZ KANALEN

Det tilladte Dybtgaende af Skibe, der passerer Suez-Kanalen fra 1. Januar 1925 er forhøjet fra 9.45 m (31 engelske Fod) til 9.75 m (32 engelske Fod).

KOMPROMIS I FRIHAVNSSPØRGSMÅLET I STOCKHOLM

Med Hensyn til det stockholmske Frihavnsspørgsmaal er der blevet fremsat et Kompromisforslag, idet Stadskollegiet har besluttet at anbefale Frihavnssnævnets Forslag angaaende den fortsatte Udvidelse, som vi har omtalt tidligere, og Havnebestyrelsens Forslag om Driftsformen.

Hvad Udvidelsen angaar, betyder dette, at det nye Basin med omliggende Terrain inddrages under Frihavnen, og at et nyt Magasin med en Gulvflade af 20,000 Kvadratmeter opføres ved Basinet nordlige Kaj, hvortil kommer Udstyrelse med Kraner etc., alt til et Beløb af 5,5 Mill. Kr. Driften overtages af et nyt Selskab med en Aktiekapital paa

500,000 Kr., den overvejende Del af hvilken ligger paa Byens Hænder.

Hvad Driftsformen angaar, foreligger der ikke mindre end tre Forslag, et om rent kommunal Drift, et om Driftens Overdragelse til et kommunalt Selskab af den Type, Havnebestyrelsen har foreslaaet samt endelig et om Etableringen af et kommunalt Selskab, angaaende hvis Ordning intet skulde bestemmes før Oppebørselsudvalget har udtalt sig. Havnebestyrelsens Forslag vedtoges, og Stadskollegiet besluttede yderligere at overdrage Oppebørselsudvalget at indlede Forhandlinger med det nuværende Selskab om Forudsætningerne for Byens Overtagelse af samtlige Selskabets Aktier.

“DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBETNING

København, den 18. November 1924.

Kornbefragtingen fra Nord-Syd-Amerika er taget meget betydelig af, hvorimod Australien har taget mange Baade, og Raterne holdes heldigvis oppe. Østen er i det hele taget et fast Marked i Øjeblikket, og det tegner til at kunne fortsætte med at tage Tonnage, endskønt enkelte ballastgaaende Baade har gjort Befragterne reserverede.

Amerikanerne har placeret en Del Kulladninger til River Plate til Doll. 3.30/3½; men de engelske Befragtere kan stadig faa Baade à 12/- 12/6d., og selv om den nye Høst nu er kommet op i 25/6d. Februar, 27/6d. Marts Annullering, burde udgaaende Kul betinge mere.

Nord- & Østersøen samt Middelhavet kan — til Trods for de relativt mange Laster — ikke byde Roderne gunstige Betingelser.

TRÆLASTMARKEDET

Som en naturlig Følge af Aarstiden, Vinterdæksbestemmelserne o. s. v. er Fragterne højere og forhaabentlig det økonomiske Resultat bedre end hidtil; men selv en meget pessimistisk Kalkulation kan let blive kuldkastet.

Af de rapporterede Afslutninger bemærkes:

900 Stds. Trångsund/London 53/-, 775 Stds. Raumo/London 50/-, 700 Stds. Hudiksvall/London 52/6d., 450 Stds. Wasklot & Raumo/Grimsby 56/-, old Scanfin, 600 Stds. Kaskö/Hull 56/3d., old Scanfin, 600 Stds. Abo/West Hartlepool 50/-, 530 Stds. Trångsund/West Hartlepool 52/6d., 525 Stds. Kotka/London 50/-, 700 Stds. Yxpila & Abo/Antwerpen 45/-, 760 Stds. Kotka/Antwerpen 42/6d., 700 Stds. Raumo/Antwerpen 44/-, 375 Stds. 3 Sundsvalls/Antwerpen 50/-, 330 Stds. 3 Syd-Finland/Granville 56/6d., 600 Stds. 2 Söderhamns/Grangemouth 45/-, 600 Stds. Kaskö/London 54/-.

Fra Leningrad søges endnu en Del Baade for DBB og Props-Laster, og noteres 50/- 9 Fod Props E.C.C.P., 58/6d. DBB Manchester. Over Tyskland noteres 1,150 Favne Brahestad West Hartlepool 60/-, garanteret 150 Favne Lastning pr. Dag. Riga & Danzig har en Del Ordre, men til lave Rater. Danzig/Rouen 65 Fods Masse noteres à 13/- forsøger 14/4.

Canada og Pitchpine fra Gulfen uforandret.

KUL, KOKS ETC.

Tendensen er uden Tvivl opadgaaende, men den har endnu ikke givet sig Udslag i højere Rater. En Del Baade, som skal op i Østersøen, har akcepteret meget lave Rater til Danmark — hellere end at gaa i Ballast, og enhver lav Slutning udnyttes til det yderste.

Nogen nævneværdig Bedring kan antagelig først ventes, naar de fleste Havne i Østersøen er lukkede.

Til danske Provinshavne er sluttet:

1,650 Tons Forth/Frederikshavn 7/- Kul, 8/9 Koks, 1,100 Tons Forth/Kolding 7/-, 1,800 Tons Sunderland/Odense 5/6d., og Raterne 3/4,000 Tons Baade er fra 5/- til 5/6d.

Koks fra London til København betales med 7/-, 7/1½d. med 4/500 Tons Losning. Mersey/København betaler ca. 8/6d. for Koks. Til Sverige noteres: Wear/Helsingborg 27/3,300 Tons 6/-, 6/3d. med 400 Tons Losning; Tyne/Norrköping 2,700 Tons 6/6d.; Tyne/Helsingfors 2,500 Tons 7/- og Tyne/Kotka 7/6 for 1,800 Tons Baad er de vigtigste finske Noteringer.

MIDDELHAVET

Der er Laster nok at sejle med baade ud og hjem, men Befragterne er de stærkeste og tager kun Tonnage, naar de kan faa en billig Fragt. Frugt- og Jordnødmarkedet er roligt; det eneste, som sætter lidt Kulør, er Donau og Sortehavet. Ikke fordi Betalingen er saa god; men der er mere Efterspørgsel, end hvad man er vant til, og 22/- til 3 danske Havne fra full range Donau kan gaa an.

En engelsk 3,500 Tons Baad pr. 1/20. December har desværre formindsket Chancerne ved at akceptere 17/- Sulina/U.K.-Continent, Bourgas 16/-, 2/6d. ekstra for 3 danske Havne, og Befragterne venter at faa mere Tonnage paa disse Betingelser.

Vandstanden i Donau er nu omkring 21' og ved Sulina Bar ca. 18' 6". Der er sluttet: 340,000 cbft. Sortehavet/Bordeaux-Hamburg 14/6d., U.K. 15/- pr. 60 cbft. Donau/3 danske Havne 22/- og 22/6d., Continent 18/9d. een, 19/3d. to Lossehavne. Wales/Gibraltar er nede i 7/6d.—7/9d., for 3/6,000 Tons Baade; Marseille 4/5,000 Tons Baade 9/-; Øerne 9/-; Malta 7/3d.—7/6d.; Tyne/Marseille 9/-; Genoa Range 8/9d.—9/3d.; Alexandria 11/- og Glasgow/Vest-Italien 9/9d.—10/- alt i Henhold til Position og Størrelse.

NORD-AMERIKA, GULFEN, CANADA

For en single Kullast Wales/Northern range 2,000 Tons Baad noteres 8/- med 750 Tons Losning fri; lignende til Halifax, og Montreal-Quebec 7/6d., 750 Tons fri. 1,750 Tons clay Fowey/Philadelphia 15/- 16/- f.o.b.

Som nævnt ovenfor er en halv Snes Baade sluttet med Kul U.S.A./Plate Doll. 3.30 til 3.50, men Kornbefragtingen ligger nede, og en norsk Baad, 24,000 qrs. har akcepteret Montreal/Antwerpen-Rotterdam-Hamburg 14 Cents, Bremen 14½ Cents, Havre-Dunkirk 14½ Cents, Middelhavet 20 Cents, Adriaterhavet 21 Cents, ultimo November; 7,000 Tons Gulf/Piraeus 23 Cents; Gulf/U.K. 4/4½d., Middelhavet 4/9d. to Lossehavne.

Nord-Pacific er roligt, og Raterne ligger omkring 35/- for U.K.-Continent.

SYD-AMERIKA

For prompt Lastning up river er Raten faldet til 19/6d. 20/-, U.K.-Continent, og en lille Baad paa 4,900 Tons har endog akcepteret 19/-.

Til Antwerpen direkte er der booked parcels til 10/- og til 2/3 svenske Havne 15/6d. fra Buenos Ayres

prompt Lastning; men disse grelle Eksempler kan ikke faa afgørende Betydning.

Befragtningen for den nye Høst begynder saa smaat at tage Fart, og 25/6d. 1.-28. Febr., 27/6d. 31/3 Annulering er betalt og kan sikkert gentages. For Salpeter fra Chile ligger Raten omkring 30/- U.K.-Cont. Decem-ber Lastning, 2/6d. mere Skandinavien.

ØSTEN

I Løbet af en 3-4 Dage har dette Marked taget ca. 30 store Baade og bemærkes: Syd Australien-Victoria/U.K.-Continent 45/-, Middelhavet 47/- 48/9d., Vladivostock 37/-, U.K. Cont. p.p., Skandinavien 38/3d. Bur-

mah 32/6d., Bombay-Karachi 22/6d. scale, 27/- d.w. Sydafrika/Bombay-Karachi 12/- Kul.

TIME CHARTER

De europæiske Befragtere holder sig stadig tilbage, og 5/- for 2/2,500 Tons Baad skal heller ikke friste. de dominerende Vest-Indien Befragtere er derimod ganske aktive, og Doll. 1.55 for 3,000 Tons Baad, Doll. 1.35/1.40 for 4,000 Tons Baad er de omtrentlige Rater.

SEJLSKIBE

Et amerikansk og et fransk Skib er sluttet: Melbourne-Geelong/U.K. Bordeaux/Hamburg 38/9d., Middelhavet 41/3d.

FLERE DETAILLER OM "ROTORSKIBET"

HVORLEDES ROTORERNE VIRKER

Med Hensyn til selve Princippet, til Grund for hvilket den saakaldte »Magnus«-Effekt ligger, bringer S. S. T. følgende af en tysk Fysiker fremsat Forklaring paa, hvorledes man kan give et Skib med roterende glatte Valser Fremdrift:

Anbringer man en saadan Valse stillestaaende i en Luftstrøm, trykkes Luftten imod den og flyder forbi den med en lige stærk Strøm paa hver Side. Paa Bagsiden derimod opstaar et Rum med fortyndet Luft. Paa Valsen udøves saaledes et Tryk vinkelret paa dens Akse. Drejes Valsen, tager den en Del af Luftstrømmen med sig, da der jo altid er en vis Friktion mellem Luften og alle de Ting, den strømmer omkring. Hvis Skibet ligger saaledes, at Vinden træffer det fra venstre og Valsen — set i Fugleperspektiv —

drejes højre om, bliver der ingen Friktion paa Valsens Forside, hvis Valseoverfladens Bevægelseshastighed er lig Vindens Hastighed, eftersom jo den Luft, som Valsen fører med sig, da har samme Hastighed som Vinden. Paa Valsens Bagside derimod søger den Luft, som Valsen trækker med sig, mod Vinden saaledes at de Luftpartikler, som dér træffer Valsen, standses og opdømmes. Der opstaar derved en Fortætning af Luften, en Slags Luftpude, bag Valsen, denne Luftfortætning søger at brede sig til alle Sider og udøver paa denne Maade et ret kraftigt Tryk fremefter, og som Følge deraf trykkes Valsen og dermed Skibet fremefter.

Naturligvis forsøger Luftfortætningen at udvide sig i alle Retninger, altsaa ogsaa bagud og støder derved paa Modstand i den Vind, som strømmer frem bagom Valsen, og som jo allerede er noget fortættet, da den har maattet vige ud for Valsen. Ved at regulere Valsens Omdrejningshastighed kan man regulere Skibets Fart.

Kommer Vinden nu ikke fra Siden, men f. Eks. skraat forfra, bliver selvfølgelig den fremdrivende Kraft mindre. Det har imidlertid vist sig, at man med Flettners System kan gaa nærmere til Vinden end med Sejl.

Valseoverfladens Bevægelseshastighed af henvod 15 m i Sekundet er i Virkeligheden betydeligt større end de almindeligt forekommende Vindstyrker, idet en Vindstyrke af 15 m stærkt nærmer sig Storm, og som Følge heraf stiller Forholdene sig i Virkeligheden endnu gunstigere.

Kommer Vinden fra den anden Side, maa Val-

serne selvfølgelig drejes i modsat Retning. Naar man krydser, maa altsaa Drejningsretningen ændres hver Gang man vender. Denne Manøvre er imidlertid langt simplere end en Forandring af Sejlstillingen, idet den kan udføres af én Mand ved Hjælp af en Vægtstang, hvad enten Valserne drives ved Damp-

kraft, Elektricitet eller ved Oliemotor. Ved Forandring af Omdrejningsretningen kan Skibet ogsaa meget hurtigt bringes til at ligge stille eller bakke.

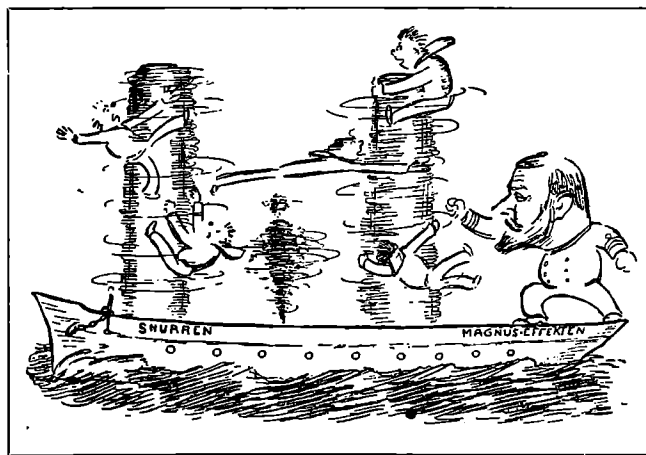
Der er altsaa ikke Tale om, at de Motorer, ved Hjælp af hvilke Valserne drejes, afgiver Kraft til Skibets Fremdrivning, paa samme Maade som f. Eks. en Dampmaskine afgiver Drivkraft til en Damper. Motoren er tværtimod kun en Hjælpemotor, som skal overvinde den forholdsvis ringe Frik-

tion i Valsernes Lejer og mellem Valserne og Luften. Energibesparelsen er under saadanne Forhold meget betydelig, eftersom Drivkraften hovedsagelig ligesom ved Sejlskibe leveres gratis af Vinden.

En stor Opfindelse, men ikke revolutionerende for Skibsfarten.

Flettners Opfindelse har utvivlsomt forbausende godt staaet sin Prøve paa det Skib, i hvilket den er bleven installeret, men paa den anden Side kan man sikkert afvise enhver Paastand om, at »Rotorskibet« vil komme til at erstatte de maskindrevne Skibe eller overhovedet faa nogen revolutionerende Indvirkning paa Skibsfarten i Almindelighed. For det første kan »Rotorskibet« lige saa lidt som et almindeligt Sejlskib komme frem, naar der ikke er nogen Vind, og dernæst foretoges Prøveturen under saadanne Forhold, at den ikke giver noget tilfredsstillende Svær med Hensyn til, hvorledes Skibet vil klare sig i haard Vind endsige i Storm. Man har endnu ikke hørt noget om, hvorledes Cylindrene »rebes«, og selv om deres Areal kun udgør en Femtedel af Arealet af Sejl og Rigning paa et almindeligt Sejlskib af samme Størrelse, vil Foranstaltninger i den Retning dog næppe kunne undværes, hvis Skibet skal være sødygtigt under alle Forhold. At Opfindelsen vil kunne erstatte Sejlene paa en Motorsejler, og at den overhovedet vil kunne faa en vis Betydning som Hjælpemotor ved Fremtidens Skibsfart, kan ikke nægtes, men det er paa den anden Side klart, at de første Meddelelser fra Tyskland angaaende Prøveturen og de Forhaabninger, man havde Ret til at bygge paa Resultatet af denne har været stærkt overdrevne.

Svensk Opfattelse af Sømandsuddannelsen paa »Rotorskibe«



Kaptajnen: Hurtigt, alle Mand til Vejs!

KURSEN PAA FREMMED MØNT

Skattedepartementet meddeler: Ved Beregningen af Stempelafgiften for Dokumenter oprettede i Udlandet og lydende paa fremmed Mønt, bliver efternævnte udenlandske Penge-sorter i indværende Oktober Kvartal at regne lig med de nedennævnte ved hver Mønt-Enhed angivne Beløb i dansk Mønt:

1 £	25 Kr. 60 Øre
1 Dollars	5 — 75 —
1 Franc (Frankrig)	0 — 30 —
1 Franc (Schweiz)	1 — 09 —
1 hollandsk Gylden	2 — 22 —

Angaaende Kursen paa Rubler henvises til Skattedepartementets Bekendtgørelse af 4. April 1918 (Lovt. A. 1918 Nr. 206), hvorhos tilføjes, at lignende Regler gælder for tyske Mark.

Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

har afleveret 3 nye selvlossende Staalpramme til Københavns Havnevesen; Svitzers Bugserdamper »Juno« har slæbt dem til København. Værftet paabegynder med det samme Bygningen af en større Damper til D. F. D. S., beregnet til Middelhavsfart, og en ny Bugserdamper til Svitser.

SKIBS PROVIANTERINGS- HANDLERE

København:

J. Andersen & Co., Toldbodvej 7.
Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24.

Aarhus:

Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 26.

Esbjerg:

H. P. Nielsen, Strandbygade 18.
Th. Thygesen Kirkegade 7.

Frederikshavn:

P. Saxbergs Eftf., N. Mogensen.

Helsingør:

K. F. Marstrands Eftf.

Randers:

A. L. Nielsen, ogsaa aut. Forhryingskontor.

Vejle:

W. Coops, ogsaa aut. Forhryingskontor.

OFFICIELLE BEKENDTGØRELSE

Bekendtgørelse fra Københavns Havnevesen.

Det bringes herved til almindelig Kundskab, at fra og med den 17. November 1924 er der af Ministeriet for offentlige Arbejder foretaget forskellige Ændringer i det under 1. Juli 1910 udfærdigede Reglement for Ordens Overholdelse m. m. i Københavns Havn, heriblandt fremhæves:

A. Ophævelsen af Bomspærringen af Toldbodløbet medfører:

at § 8, 1. Stk., affattes saaledes:

»Naar Farvandet i eller i Nærheden af Bomløbet af en eller anden Grund er spærret, vil der paa Signalmasten om Dagen blive hejst 1 sort Kugle og om Natten 1 Lanterne, visende rodt Lys«,

at nuværende § 9 ophæves, og

at §§ 10-49 ændres til §§ 9-48.

B. Ændring i Aabningstiderne for Havnevesenets bevægelige Broer.

I den nuværende § 10 (ny § 9) affattes 1. og 2. Stk. saaledes:

»Knippelsbro og Langebro bliver indtil videre aabnede for Passage i Tiden:

Fra 1.—31. Januar	Fm. fra Kl. 7 til Em. Kl. 4
- 1.—28/29. Februar	- - - 7 - - - 5
- 1. Marts til 16. Oktober - - -	6 - - - 6
- 17. Okt. til 16. Nov....	- - - 7 - - - 5
- 17. Nov. til 31. Dec....	- - - 7 - - - 4

Paa Søn- og Helligdage aabnes disse Broer dog kun til Kl. 11 Fm. og 1 Time om Eftermiddagen før den for Hverdage gældende Lukningstid. Paa Grundlovsdagen aabnes Broerne indtil Kl. 12 Middag samt 1 Time om Eftermiddagen som foranført.«

I den nuværende § 11 (ny § 10) omhandlende Havnebanebroerne affattes sidste Stykke saaledes:

»Paa Søn- og Helligdage aabnes de her nævnte Broer ikke; paa Grundlovsdagen aabnes de kun til Kl. 12 Middag.«

København, den 15. November 1924.

Havnedirektøren.

POSITIONSLISTE PR. 17. NOVEMBER 1924

MEDELT AF »DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING.«

A

s.s. A. P. Bernstorff i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. Alborg, Egeholm, afg. Danzig 15.11.
s.s. Aalborghus, Eriksen, i København-Aalborg Ruten.
s.s. Aarhus, Jørgensen, i København-Aarhus Ruten.
s.s. Absalon, Hansen, ank. Methil 13.11.
m.s. Afrika, Svarrer, ank. Hongkong 15.11.
s.s. Aggersund, Petersen, afg. Boston 13.11.
s.s. Agnete Mærsk, Rasmussen, ank. København 14.11.
m.s. Agnes, Frederiksen, ank. Danzig 12.11.
s.s. Aladdin, Nielsen, ank. Methil 16.11.
s.s. Alexandra, Holst, afg. Antwerpen 15.11. til Piræus.
s.s. Alf, Thorkildsen, afg. Montreal 15.11.
m.s. Alfa, Christensen, ank. Newhaven 16.11.
s.s. Alfa, Christensen, ank. Grao 17.11.
s.s. Alfred Hage, Bjørn Andersen, afg. Wiborg 18.11.
s.s. Algarve, Sundvig, afg. Palermo 14.11. til Valencia.
ss. Allsund, Nielsen, ank. Kiel 15.11.
s.s. Amalienborg, Hansen, ank. Santos 14.10.
s.s. Angelica Mærsk, Rask, afg. Riga 13.11.
s.s. Anine, Risø, ank. Kotka 9.11.
s.s. Anna ank. Kotka 18.11.
m.s. Annam, Rasmussen, ank. Hamburg 13.11.
s.s. Anneberg, Korff, afg. Hull 14.11. til Kotka.
s.s. Arabien, Harder, ank. Nauru 31.10.
s.s. Argentina, Wenck, reparerer i Odense.
m.s. Arizona, Sonne, ank. Montevideo 4.11.
s.s. Arkansas, Snedker, ank. København 17.11.
s.s. Arnold Mærsk, Stabenow, ank. Danzig 12.11.
m.s. Asia, Dahl, pass. Panama Canal 13.11. p. R. t. Hamburg.
s.s. Astrid, Bjark, afg. Cardiff 15.11. til Brunsbüttel.
s.s. Atlanterhavet afg. Montreal 5.11. til København.
s.s. Atlantic, Lund, ank. Port Said 17.11.
m.s. Australien, Møller, ank. Belfast 13.11.
m.s. Avance, Andrup, afg. Burntisland 14.11. til København.
m.s. Avant, Sørensen, afg. Haderslev 18.11. til Danzig.

B

s.s. Axel, Maglebye, ank. Almeria 16.11.
s.s. Baldur oplagt i København siden 31.10.
s.s. Beira, Kjær, afg. Libau 12.11. til London.
s.s. Belgien, Hansen, afg. Wiborg 13.11.
s.s. Bellona, Thrane, ank. Leith 16.11.
s.s. Benedikt, Madsen, i København-Haderslev-Aabenraa-Sønderborg Ruten.
s.s. Bergenhus, Andresen, ank. Trondhjem 14.11.
s.s. Berlin, Vinding, afg. Oran 15.11. til Norge.
s.s. Betty Mærsk, Thun, pass. Lødingen 14.11.
s.s. Birgit, Clausen, pass. Gibraltar 12.11. p. R. t. Reykjavik.
s.s. Birte, Christensen, afg. Brunswick 15.11. til Norfolk.
s.s. Bjarke, Petersen, afg. Kristinestad 15.11. til Amsterdam.
s.s. Bodil pass. Gibraltar 14.11. p. R. t. London.
s.s. Bogø, Rasmussen, ank. Abo 10.11.
s.s. Bolivia, Beldring, ank. Seattle 11.11.
s.s. Bornholm, Hansen, afg. Liverpool N. S. 12. 11.
s.s. Bothal, Hansen, ank. Aarhus 15.11.
s.s. Botnia, Lydersen, ank. København 7.11.
s.s. Bottenhavet, Vaaben Hansen, ank. Raumo 16.11.
s.s. Brattingsborg, Christensen, ank. Santos 17.11.
s.s. Bretagne, Hartmann, afg. Dakar 2.11.
s.s. Bretland, Larsen, ank. København 16.11.
s.s. Britta ank. Grimsby 17.11.
s.s. Brynhild, Huus, afg. Agier 12.11. til Piræus.
s.s. Bryssel, Jensen, ank. Caen 8.11.
s.s. Børglum, Møllerup, pass. St. Abbshead 24.10.

C

s.s. C. P. A. Koch, Madsen, i København-Frederikshavn-Kristiania Ruten.
m.s. California, Pedersen, afg. Rio de Janeiro 15.11. via Bahia og Madeira til København, Malmø og Helsingborg.
s.s. Carmen ank. Holmsund 17.11.
m.s. C. Castenskjold, Christensen, ank. Hobro 10.11. afg. Hobro 16.11. til Antwerpen.

AARHUS

BRØDRENE LEVY

KØBENHAVN
TELEFON: CENTRAL
472 · 492
TELEGR.-ADRESSE:
PROVISION

**J. CHR. PETERSENS
PAPIRHANDEL**

„Hvælvingen“ ved Nikolaj Taarn

Telefon:
Central: 243 · 8876 · 7656

Hovedforhandler af Statens Papir

KØBENHAVN

BALTICA SØ OG
TRANSPORT
FORSIKRING

— Airtelkapital: 17 Millioner Kroner —

Hovedkontor:
Bredgade 42 · København K. · Telegr.-Adr.: Baltassu

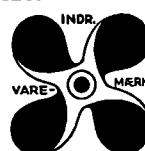
AKTIESELSKABET

FRICHS
AARHUS

DAMPKEDLER/DAMPMASKINER
DIESELMOTORER
RAAOLIEMOTORER
for Skibe og Landanlæg

Etableret 1854

Telefon 3030



Brug
Holzapfels
Patent Farver

DEN INTERNATIONALE SKIBSFARVE-FABRIK

TELEFON: 5601 ST. ANNE PLADS 16 KØBENHAVN TELEGR. ADR: HOLZANDIA

ATLAS

A/s Atlas, Nørrebrogade 198 · København L.

SKIBS-DAMPTURBINER

MED
TANDHJULSUDVEKSLING
i mest moderne Udførelse.

KØBENHAVN

BRØNDBERG & TANDRUP

Skibslanterner og Skibsinventar

KØBENHAVN
Telef.: Palæ 827 Telegr.: Skibelys
★

BJØRCHJENSEN & Co.

SKIBSPROVIANTERING

KØBENHAVN K · HOLBERGSGADE 24
TELEGR.-ADR. BJØRCHJENSEN
TELEF. 7262

DEN ANERKENDTE
ORIGINALE RAHTJENS COMPOSITION
FOR SKIBSBÜNDE

Eneforhandling for Danmark:
Telefon 8210 **EMIL A. SCHNEIDER** Nørregade 40
KØBENHAVN

BLANKENSTEINERS
EFTERFØLGER**SØKORT**

KØBENHAVN * TOLDBODVEJ 48

KØBENHAVN

DANSK RADIO

AKTIESELSKAB

Administrerer Radio-Stationerne i den danske Handelsflaade · Installationer og Reparationer · Engager. af Radiotelegrafister · Tilknytning til store, udenlandske Drifts-Organisationer · Entreprenør- og Konsulent-Virksomhed paa alle Omraader indenf. traadløs Telegrafi og Telefoni

TELEFON CENTRAL
7281-7282

DAMPFÆRGEVEJ 3 · KØBENHAVN Ø.

VØLUND
RAAOLIEMOTORER

AKTIESELSKABET

»VØLUND«

ØRESUNDSVEJ 147 · KØBENHAVN S
TELEF. C. 5522 · STATSTELEF. 503

s.s. *Charkow*, Petersen, ank. Antwerpen 12.11.
 m.s. *Caroline*, Jørgensen, ank. Tyne Dock 14.11.
 m.s. *Chastine Mærsk*, Lundgreen, afg. Singapore 13.11.
 m.s. *Chile*, Hansen, afg. San Francisco 16.11. til Hamburg.
 s.s. *Chr. I. Kampmann* ank. Ghent 6.11.
 s.s. *Christiansborg*, Lund, ank. Antwerpen 30.10.
 s.s. *Cimbria*, Svan, i København-Randers Ruten.
 s.s. *Cito*, Iordt, afg. Hangø 17.11. til Raumo.
 s.s. *Clara*, Jacobsen, afg. Kotka 15.11. til Ghent.
 s.s. *Copenhagen*, Nielsen, afg. Ardrossan 14.11. til Portland.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Poulsen, i Esbjerg-Grinsby Ruten.
 s.s. *Dagmar* (J. Lauritzen) ank. Ayr (Scotland) 11.11.
 s.s. *Danebrog*, Andresen, pass. Skagen 17.11. p. R. t. Aalborg.
 s.s. *Danefelt*, Simonsen, ank. Trångsund 13.11.
 s.s. *Danefærd*, Grøndal, pass. Brunsbüttel 13.11. p. R. t. Paimboeuf.
 s.s. *Daneholm*, Petersen, ank. Ghent 17.11.
 m.s. *Danekonge*, Petersen, pass. Perim 17.11. p. R. t. Wellington.
 s.s. *Danelag*, Stage, ank. Gefle 16.11.
 s.s. *Danemark*, Hausgaard, pass. Gibraltar 13.11. p. R. t. Gödawicken.
 s.s. *Danery*, Voss, afg. København 11.11. til Wiborg.
 s.s. *Danevirke*, Jørgensen, ank. Santos 8.11.
 s.s. *Dania*, Bencke, afg. Ardrossan 4.11. til Portland Ml., Boston, Philadelphia og Baltimore.
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, pass. Flores 13.11.
 s.s. *Delaware*, Falkenberg, afg. København 10.11. til Baltimore.
 s.s. *Diana*, Tramp, ank. København 14.11.
 s.s. *Dorrit* ank. Bordeaux 12.11.
 s.s. *Douro* afg. London 15.11. via Odense til Libau.
 m.s. *Drogden*, Hansen, afg. Methil 13.11.
 s.s. *Dronning Maud*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Dublin*, Krogh, ank. Grontera 14.11.

E

s.s. *E. M. Daigas* ank. Horsens 17.11.
 s.s. *Ebba* afg. Fowey 14.11. til Genoa.
 s.s. *Ebro*, Rosenhøj afg. London 15.11. til København.
 s.s. *Egholm*, Tønnesen, afg. København 15.11. til Swansea.
 s.s. *Eleonora Mærsk*, Mortensen, afg. Barry 7.11.
 s.s. *Elie*, Schmidt, ank. Sundsvall 15.11.
 s.s. *Elisabeth*, Petersen, pass. Gibraltar 11.11. p. R. t. Dublin.
 s.s. *Ella*, Dam, oplagt i København siden 9.11.
 s.s. *Ellen*, Fischer, ank. Sables d'Olonne 9.11.
 s.s. *Ellensborg*, Andersen, pass. Sagres 13.11.
 s.s. *Elsborg*, Palm, pass. København 16.11.
 s.s. *Emilie Mærsk*, Andersen, afg. Sabine 30.10.
 m.s. *Emma Mærsk*, Mærsk-Møller, pass. Constantinopel 14.11.
 s.s. *Emanuel*, Svane, ank. Trångsund 11.7.
 s.s. *Energi*, Jensen, ank. Blyth 16.11.
 s.s. *England*, Stengade Petersen, afg. Barry 6.11.
 s.s. *Enigheden*, Christensen, ank. Horsens 14.11.
 s.s. *Erik*, Christensen, i Dok i Swansea siden 3.11.
 s.s. *Erik Boyer* pass. København 17.11.
 s.s. *Erindring*, Nielsen, afg. Råfsö 16.11. til Montrose.
 s.s. *Esbern Snare*, Fjeldborg, i Hamborg-Aalborg Ruten.
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Hamborg-Aarhus Ruten.
 s.s. *Ester* ank. Kotka 16.11.
 s.s. *Esther Maria*, Bang, ank. Preston 15.11. fra Burntisland.
 s.s. *Estland*, Sørensen, afg. Malta 3.11.
 s.s. *Estonia*, Christensen, afg. Falmouth 16.11. til New York.
 s.s. *Expres* oplagt i København siden 5.11.

F

s.s. *Falken*, Pedersen, i Ruten København, sydfynske m. fl. Pladser.
 m.s. *Falstria*, Sørensen, afg. Colombo 15.11. til Lisbon via Suez Kanal.
 s.s. *Fana*, Michelsen, pass. Hoborg (Gotland) 14.11. p. R. t. Leningrad.
 s.s. *Ficaria*, Hansen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Fiona*, Petersen, oplagt i København siden 16.11.
 m.s. *Fionia*, Skjoldam, ank. Nordenham 16.11.
 s.s. *Flora*, Andresen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Florida*, Holm, afg. Cardiff 7.11. til Buenos Aires.
 s.s. *Flynderborg*, Lund, ank. Havre 11.11.
 s.s. *Fredensborg*, Nielsen, afg. Galveston 15.11.
 s.s. *Fredensbro*, Olsen, afg. Massawah 17.11. til Colombo.
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, ank. København 10.11.
 s.s. *Frederiksborg*, Larsen, afg. Beaumont 14.11.
 s.s. *Frejr*, Jensen, afg. Esbjerg 17.11. via Parkeston til Southampton.

s.s. *Frieda*, Westergaard, ank. Aarhus 15.11.
 s.s. *Frigga*, Ankersen, i Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Frode*, Juul-Larsen, afg. Havanna 15.11. til New Orleans.
 s.s. *Fylla*, Callesen, pass. Gibraltar 15.11. p. R. t. Antwerpen.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, afg. København 15.11. til Dunkirk, Havre og Bordeaux.
 s.s. *Gautatyr*, Nielsen, ank. St. Nazaire 10.11.
 s.s. *Gerda* ank. København 10.11.
 s.s. *Geysir*, Olsen, i Timecharter.
 s.s. *Grønland*, Andersen, ank. Liverpool 12.11.
 s.s. *Grønsund*, Hansen, ank. Kotka 15.11.
 s.s. *Gudrun Mærsk*, Nielsen, ank. Hongkong 15.11.
 s.s. *Gunver* ank. Manchester 17.11.

H

s.s. *H. A. Hansen*, Hansen, ank. Kotka 16.11.
 s.s. *H. Pontoppidan* afg. København 15.11.
 s.s. *Hadsund*, Hansen, afg. København 15.11.
 s.s. *Halldan*, Ørbeck, ank. Havre 15.11.
 s.s. *Halland*, Christiansen, afg. Barry 11.11.
 s.s. *Hamlet*, Poulsen, ank. Koivisto 10.11.
 s.s. *Hammershus*, Hveissel, afg. Odense 16.11.
 s.s. *Handicap*, Bull, ank. Kristiania 15.11.
 s.s. *Hans Broge*, Christensen, ank. Blyth 17.11.
 s.s. *Hans Mærsk*, Slavensky, afg. Sabine 6.11.
 s.s. *Hans Tausen*, Hansen, ank. Frederikshavn 10.11.
 s.s. *Harald*, Pedersen, forv. Katokolo 14.11. til Patras.
 s.s. *Harriet* ank. Algiers 15.11.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, ank. Newcastle 16.11.
 s.s. *Hekla*, Bosch Kronika, afg. Trångsund 16.11. til West Hartlepool.
 s.s. *Helene* afg. Kotka 15.11. til Bristol.
 s.s. *Helga* ank. Rivadesella 14.11.
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, afg. New York 8.11. til København.
 s.s. *Helga*, Madsen, afg. Glasgow 7.11.
 s.s. *Hengest*, Ingemann Andersen, ank. København 17.11.
 s.s. *Henry Tegner*, Nielsen, ank. Cannes 13.11.
 s.s. *Hermod*, Clausen, afg. Newport Man 15.11.
 s.s. *Hertha Mærsk*, Møller, afg. Fredericia 14.11.
 s.s. *Hindsholm*, Møller, ank. Libau 17.11. til København.
 s.s. *Hjelm*, Falk, oplagt i København siden 19.7.
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, ank. Danzig 12.11.
 s.s. *Holland*, Jørgensen, afg. Mariager 13.11.
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, ank. København 15.11.
 s.s. *Hugo*, Thorkelin, pass. Brunsbüttel 17.11. p. R. t. Ostend.
 s.s. *Hulda Mærsk*, Schou, ank. London 12.11.

I

s.s. *I. D. S. Adolph* ank. Tyne 12.11.
 s.s. *I. P. Just*, Flyngenring, ank. London 16.11.
 m.s. *Indien*, Jacobsen, afg. Moji 26.10. til Vancouver.
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Methil 8.11.
 s.s. *Inge Mærsk*, Høgstedt, ank. Palma 14.11.
 s.s. *Inger* ank. Porto Pi 16.11.
 s.s. *Irene Maria*, Lisberg, ank. Trångsund 9.11.
 s.s. *Island*, Frandsen, ank. Reykjavik 15.11.
 s.s. *Ivar*, Nielsen, ank. Montreal 15.11.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Falck, afg. Danzig 17.11. via Libau til London.
 s.s. *J. C. la Cour*, Sandberg, i Esbjerg-Antwerp-Dunkirk Rut.
 s.s. *Jakob Mærsk*, Hansen, afg. Texas City 16.10.
 s.s. *Jan*, Kurtzhals, afg. Tyne 3.11. til Norfolk.
 m.s. *Java*, Knudsen, afg. Penang 8.11. til Antwerp via Suez Kanal.
 s.s. *Jelling*, Andersen, afg. Santa Cruz 15.11.
 s.s. *Jenny* afg. Kalundborg 15.11.
 s.s. *Jessie Mærsk*, Petersen, afg. Seaham 12.11.
 s.s. *Johanne* ank. København 17.11.
 s.s. *Jolantha*, Strufve, afg. København 17.11. til Stettin.
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, afg. Troon 13.11.
 s.s. *Josey*, Nielsen, afg. Beaumont 15.11. til Tampico.
 s.s. *Jungshoved*, Horn, pass. Fernando Noronha 10.11.
 m.s. *Jullandia*, Kolls, ank. Bangkok 5.11.
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, afg. København 15.11.

K

s.s. *Kai*, Friis, pass. Cape Wrath 11.11. p. R. t. Baltimore.
 s.s. *Karen*, Brinck, ank. London 17.11.
 s.s. *Karla* pass. Carvoeiro 15.11. p. R. t. Cette.
 s.s. *Kasan*, Sørensen, ank. Esbjerg 5.11.
 s.s. *Katholm*, Petersen, ank. Liverpool 12.11.
 s.s. *Kæjerinde Dagmar*, Uldall, afg. Riga 17.11. til Cardiff.
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, afg. København 16.11. til Göteborg.

KAY DYHR

Kvæsthusgade 1 - København K.
 Telefon: Cent. 8901-6885 · Teleg.-Adr. i Kaydyhr-København
 Kunstig Træk- og Oliefyrrings-Anlæg
 fra James Howden & Co.
 GLASGOW

MAX MØLLER ^{A/S}
DÆK OG MASKIN STORES

Telefon: Central 7986 12536
 Teleg.-Adresse: Powermax
 KØBENHAVN K
 NYHAVN 44

BUNKER ENTREPRENØRER
FOR UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGELSKE KUL-AFSKIBNINGSHAVNE
BEFRAGTNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE
KULEKSPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER
FLYDENDE BRÆNDELSE

LAMBERT BROTHERS LIMITED

TELEGRAM-ADR.: 85, GRACECHURCH STREET,
»LAMBERT STOCK,
LONDON« LONDON, E.C. 3.

FILIALER:

CARDIFF, The Exchange	} »Lambert«
Newport, Mon., 131, Dock Street	
Port Talbot, Exchange Buildings	
NEWCASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs.	} »Lambros«
Tyne Dock, 67, Hudson Street	
Blyth, 19, Ridley Street	
West Hartlepool, Victoria Terrace	} »Lambert«
GLASGOW, 78, St. Vincent Street	
Methil, 82, East High Street	
Burntisland, 20, High Street	} »Lambros«
HULL, Prudential Buildings	
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road	
Immingham, Dock Offices	} »Lambros«

NEW YORK: 17, STATE ST. BILBAO: ESTACION 5
PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA

HARALD ISACHSEN & CO., Ltd.

Skibsmæglere og Befragtere
TELEGRAM-ADRESSE: "AVANCEUR", LONDON
CODER: SCOTT'S & WATKINS

101, LEADENHALL STREET, LONDON E.C. 3

J. A. FINZI & YOUNG

8, FENCHURCH BLDGS.
LONDON, E. C. 3
TELEFON: AVENUE 8289

SKIBSMÆGLERE OG BEFRAGTERE

CARLBOM, PETERSON & CO., Ltd.

DIREKTØRER: SKIBSMÆGLERE KONTORER:
JOHN O. CARLBOM (SVENSK) JOHN CARLBOM & CO., Ltd.
FRANK G. CASTLETON, F.I.C.S. GRIMSBY, HULL, IMMINGHAM,
NEWCASTLE-ON-TYNE

Coder: Telegram-Adresser: Telefoner:
Watkins' "Receptive, Phone, London" London: Avenue 2184 & 2185
Scott's "Receptive, London" (Foreign) Grimsby: Central 2073 & 2871
A.B.C. "Carlhom, Grimsby" Hull: Central 5093 (two lines)
Baltic "Carlhom, Hull" Immingham: Central 38
"Carlhom, Newcastle-on-Tyne" Newcastle: City 144

110, FENCHURCH STREET, LONDON E. C. 3.

STUVERI I LONDON

BRITISH & NETHERLANDS WHARF CO. (MEDLAND WHARF)

Korrespondance til: CITY OFFICE, 2, Creechurch Lane, LONDON E.C.3.

REGENTS CANAL DOCK, E. 14

Dampere losses hurtigt baade ved MEDLAND MOLEN og andetsteds i London · FRUGTDAMPERE, Specialitet ved MEDLAND MOLEN (hvor Dampene altid kan flyde), der er udstyret med elektriske Kraner og alle moderne Losningsapparater.

Alle Oplysninger og Takster for Losning af alle Arter af Varer sendes efter Anmodning.

FRANK BROWN, DIREKTØR

Telefoner: Grimsby No. 621
Immingham No. 31

Telegrams: "SUTCLIFFE"

FILIALER:

69 Princess Manchester
7 Chapel Street Liverpool
1 Cannon Street Birmingham
24 Charles Street Bradford
»York House« 5/7, St.
Mary Axe London
Corn Exch. Chambers,
Exchange Street ... Sheffield

JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

Skibsmæglere, Befragtning, Spedition, Assurance og Kommissionsforretning,
Stevedores, etc.

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

NORTH EASTERN MARINE ENGINEERING CO., LTD

WALLSEND-ON-TYNE SUNDERLAND

Telegr.-Adr.: »News, Wallsend« & »News, Sunderland«

Maskinbyggeri

Kedelsmedie · Jernstøberi · Metalstøberi · Kobbersmedie

Krumtapaksler og Skrueakslar leveres fuldt færdige.

Smedearb jdc af enhver Art
udføres.

*

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og
Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde

E. VON MEHREN & CO.

GLASGOW · NEWCASTLE · GREENOCH

Telegram-Adresse: »Vonmehrens«

SKIBSMÆGLERE · BUNKERKUL ENTREPRENØRER

Agent for Norge: *

ROB. NILSON & NYQUIST, Christiania.

Telefon: 14346, 33647 H · Telegr.-Adr.: »Lipaloe«

ANDREW LEITCH & CO.

KUL EKSPORTØRER

SKIBSMÆGLERE · SPEDITØRER · BUNKERKUL

BUNKERKUL ENTREPRENØRER

DUNDEE & GLASGOW

TELEGR.-ADR.: »LEITCH, DUNDEE

WATTS, WATTS & CO., Ltd.

London, NEWCASTLE-ON-TYNE, Cardiff, Blyth, Liverpool & Newport (Mon.)

SHIPBROKERS · BUNKER CONTRACTORS · COAL EXPORTERS

Bunkers supplied at all ports between Blyth and Humber · Contractors for the supply of coals at all ports at home and abroad

Agent for Denmark: R. A. ROBERT · COPENHAGEN, Amaliegade 29 A

Telegrams: Robertus · Telephones: 6357 · 6358 · Stats 188

NEW ORLEANS

JOHN S. SAREUSSEN · FINN SILCHENSTEDT
INDEHAVERE AF:
NEW ORLEANS SHIPCHANDLERY CO. INC.
TELEGRAM-ADRESSE: »NOSCO«
NEW ORLEANS

NEW YORK

SEABORD OPERATING COMPANY, Inc.
17, BATTERY PLACE, NEW YORK

TELEGRAM-ADR.: SOCIN NEW YORK

MED EGNE FORTRINLIGE PIER FACILITETER OG EN ERFAREN STAB TIL VOR RAADIGHED
BESØRGER VI ALT I FORBINDELSE MED LOSNING OG LASTNING I NEW YORKS HAVN

NEW YORK

THE C. T. SWETT COMPANY

SLAGTERE & SKIBSHANDLERE
DÆKS- & MASKIN-FORSYNING

PORTLAND, MAINE

Telefon: 6930 · 130-132 Commercial Street · Nat.-Telf.: 1520

PORTLAND,
MAINE

Telegram Adresse: OSHIPCO · Alle Coder benyttes
Telefon: Broad 1753-4-5

OCEAN SHIPCHANDLERY Co., LTD.

En gros Handel i Fødemidler
Skibshandel & Sejlmageri

60 PEARL STREET, NEW YORK

PHILADELPHIA

JONATHAN MAY & SØNNER

Etableret 1876 · Telegram-Adresse »May« Philadelphia, Penna. Delaware Ave · Lombard & Swansea Sts.

DAMPKIBS-FORSYNINGER · EN GROS HANDEL I KOLONIAL, KØD OG
FØDEMIDLER · DÆK-, MASKIN- OG RESTAURATØR-
UDRUSTNING

CARDIFF

MOUNTSTUART TØRDOKKE OG SHEARMANS LIMITED

CARDIFF

NEWPORT

BARRY

AVONMOUTH

Telegram-Adresse: MOUNTSTUART
Telefon 5103

Telegram-Adresse: MORDEY
Telefon 2174

Telegram-Adresse: SHEARMAN
Telefon 275

Telegram-Adresse: SHEARMAN
Telefon 54

TØRDOK-EJERE · SKIBSREPARATØRER & INGENIØRER

METHIL

Dæk- og Maskinforsyninger

C. A. G. FYHN

SKIBSHANDLER OG KREDITOPLAG
EAST HIGH STREET
METHIL

Første Klasses Varer i Skinker, Smør, The, Ost, Mel, Konserves etc.
Agent for W. B. Dick & Co., Ltd., Maskinolie etc.

Telegrams: »Mactaggart«, Methil.
Codes: A. B. C. 5th Edition · Scotts' 10th Edition · Watkins 1904

LAWSON & MITCHEL

Skibsmæglere & Skibsfarts Agenter

METHIL, Fife

DANSK VICEKONSULAT

FORSYNING AF BUNKERS

BO'NESS

Telefon: London, Avenue 6746 & Cardiff 4625-4626
Telegram-Adr.: »Tuckerillo-Stock-London« & »Tuckerillo-Cardiff«

TUCKER, WOOD & CO.

(H. D. WOOD)

Skibs- og Forsikringsmæglere · Exchange Chambers

Adelaide House, Bute Docks,
CARDIFF

24, St. Mary Axe,
LONDON E. C. 3

LONDON

TELEFON Nr. 51

TELEGRAM-ADR.: JOYCE, BO'NESS

JOYCE & CO.

Skibsforsyninger fra Lager og Frilager

8 KINNEIL STREET

BO'NESS

LIGE OVERFOR DOCK-PORTENE

ETABLERED 1875

GRANGEMOUTH

NORSK VICEKONSULAT SHIPPING FEDERATION LTD.

JAMES MITCHELL

SKIBSMÆGLER OG SPEDITØR
BURNTISLAND

Telegram-Adr.: »Mitchell«
Telf. Nr. 15

BEFRAGTNINGS AGENT FOR FORSKELLIGE KULGRUBER I FIFESHIRE

BURNTISLAND

BUCHAN & HOGG

Skibsredere · Skibsmæglere · Speditører

GRANGEMOUTH

Faste Ruter: Grangemouth, Middlesbro', Antwerp

Telegr.-Adr.: »Steam« · Telefon: 59 & 189, Privat 59a

T

- s.s. *T. M. Werner* afg. Grangemouth 18.11.
 s.s. *Taarnborg*, Knudsen, ank. Danzig 13.11.
 s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Swansea 13.11. til København, Odense og Aalborg.
 s.s. *Taasinge*, Ankersen, i København-Nakskov og København-Mariagerfjord Ruterne.
 s.s. *Texas*, Dragsdahl, afg. Galveston 6.11. til Nørre Sundby, Aalborg, København, Horsens og Korsør.
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, afg. Newcastle 17.11. til Kbhvn.
 s.s. *Thyra* (Progress), Schmidt, afg. Aberdeen 17.11. til Midlesbrough.
 s.s. *Tiber*, Sonne, ank. Reval 16.11.
 s.s. *Tjaldur*, Munch, i København-Riga Ruten.
 s.s. *Tomsk*, Mikkelsen, afg. Tunis 15.11. til Marseilles.
 m.s. *Tongking*, Topp, ank. Hull 7.11.
 s.s. *Transvaal*, Bronér, afg. Astoria 8.11. til Shanghai.
 s.s. *Trondhjem*, Pedersen, ank. København 15.11.
 s.s. *Tula*, Christensen, afg. Cadiz 15.11. til Lissabon.
 s.s. *Tyr*, Jensen, ank. Halmstad 17.11.

U

- s.s. *Uffe*, Jørgensen, ank. Libau 14.11.
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, afg. Dunkirk 15.11. via Fredericia til København.
 s.s. *Ulla*, Jessen, ank. Hamburg 15.11.
 s.s. *Ulrik Holm*, Toft, ank. Sundsvall 11.11.
 s.s. *United States*, Meyer, afg. København 13.11. via Halifax til New York.
 s.s. *Uranienborg*, Agerlin, pass. København 15.11.

V

- s.s. *Valborg*, Hansen, ank. Newcastle 17.11.
 s.s. *Vega*, Madsen, afg. Hook of Holland 15.11. til Yxpila.
 m.s. *Venus*, Boye, ank. Danzig 14.11.
 s.s. *Venus*, Terkildsen, afg. Leningrad 14.11. til Vebzen (Rotterdam).
 s.s. *Vera*, Hjorth, ank. Lovisa 15.11.
 s.s. *Veratyr*, Pedersen, afg. Blyth 15.11. til København.
 s.s. *Viborg*, Winther, pass. Dungeness 16.11.
 s.s. *Vidar*, Nielsen, afg. København 17.11. via Nakskov, Odense og Aarhus til Newcastle.
 Bark *Viking*, Ankersøe, afg. Santos 28.10. til Syd Australien.
 s.s. *Virginia* (D.F.S.D.), Jacobsen, afg. Newcastle 9.11. til Havana.

W

- s.s. *Wien*, Jørgensen, pass. Gibraltar 14.11. p. R. t. Neapel.
 s.s. *Wilh. Colding*, Østergaard, afg. Jacobstad 15.11.
 m.s. *Willemoes*, Eriksen, ank. Aarhus 9.11.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, afg. København 13.11. til Wear.

Y

- s.s. *Ydun*, Schmidt, i København-Horsens Ruten.
 s.s. *Yokohama*, Bast, ank. Trångsund 17.11.
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Rasmussen, i København-Hamborg Ruten.
 s.s. *Yrsa* (Lauritzen) afg. Spain (Grao) 17.11. til Dieppe.

Ø

- s.s. *Ørkild*, Jensen, pass. Gibraltar 14.11.
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, afg. Sunderland 14.11.

POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE

- 3m. Sk. *Vera*, Th. Larsen, afg. Trångsund 14.11. til Charlestown (Crld.).
 3m. Sk. *H. C. Christensen*, afg. Port Talbot 18.10. til Cumana.
 3m. Sk. *Fuglen*, Schmidt, ank. Plymouth 14.11.
 3m. Sk. *Hans*, Christensen, afg. Dysart 7.11. til Ærøskøbing.
 3m. Sk. *Niels*, Rasmussen, pass. Kbhvn.s Red 16.11. paa Rejse til Barnstable.
 Bark *Ingrid*, Godtfredsen, pass. Falmouth 10.11. paa Rejse til Leith.
 4m. Sk. *Kaj Hvilso*m, Wulff, afg. Setubal 1.11. til Malmö.
 4m. Sk. *Nordborg*, Hansen, afg. Setubal 1.11. til Malmö.
 4m. Sk. *Olga*, Mouritsen, ank. Plymouth 11.11.
 3m. Sk. *Gefion*, Lund, ank. Dahouet 13.11.
 3m. Sk. *Minerva*, Sørensen, afg. Castletown 11.11. til St. Brieuc.
 3m. Sk. *Roma*, Petersen, ank. Quimper 13.11.
 3m. Sk. *Zampa*, Jørgensen, ank. Marlaix 7.11.
 3m. Sk. *Concordia*, Henriksen, pass. Helsingør 8.11. paa Rejse til Charlestown.
 3m. Sk. *Dagny*, Petersen, ank. Dahouet 12.11.
 3m. Sk. *Else*, Jensen, ank. Thurø 15.11.
 3m. Sk. *Elisabeth Eff*, Nielsen, afg. Stugsund 11.11. til Totnes.
 3m. Sk. *Primo*, Rasmussen, ank. Cuba 11.11.
Arietis, Rasmussen, afg. Ekenäs 15.11. til Rafsö.
Gerda, Nymann, ank. Grangemouth 15.11.
Venus, Hansen, pass. København 10.11.
Albert, Clausen, afg. Par 11.11. til Göteborg.
Sif, Raahaugs, ank. Aabenraa 16.11.
 3m. Sk. *Willemoes*, A. C. Jensen, ank. Carnarvan 12.11.
 4m. Sk. *Gerda*, J. Staugaard, afg. Llanelly 14.11. til Odense.
 3m. Sk. *Skandia*, P. Harris, afg. Dysart 15.11. til Svendborg.
 3m. Sk. *Chr. H. Rasmussen*, M. Boye, sejkl. Fogo N. F. 11.11. til Oporto.
 Sk. *Gloria*, L. Kromann, afg. Marstal 12.11. til Dysart.
 3m. Sk. *Marna*, Boye, afg. Lovisa 11.11.
 Sk. *Urda*, Petersen, afg. Borgå 15.11. til Dinard.
 3m. Sk. *Ella Eff*, R. J. Hvenegaard, afg. Skelefteå 11.11. til Aalborg.
 3m. Sk. *Jens Nielsen*, Nielsen, ank. Frederikshavn 11.11.
 3m. Sk. *Pallesen*, Jensen, ank. Frederiksstad 8.11.
 3m. Sk. *Rossing*, Baagøe, ank. Flensborg 10.11.
 3m. Sk. *Vega*, Hansen, ank. St. Brieuc 4.11.
 3m. Sk. *Falken*, Rasmussen, afg. Kotka 10.11. til Quimper.
 3m. Sk. *Dronning Louise*, Hansen, afg. Kotka 8.11. til Frederikshavn.
 3m. Sk. *Marie*, Rasmussen, sejklar Wasa 7.11. til Masnedund.
 3m. Sk. *Neptun*, Sørensen, pass. København 10.11. paa Rejse til Quimper.
 3m. Sk. *N. P. Petersen*, Hansen, pass. Helsingør 11.11. paa Rejse til Southampton.
 3m. Sk. *Vesta*, Kristensen, ank. Frederikshavn 13.11.
 3m. Sk. *Ørnen*, Rasmussen, afg. Porsgrund 13.11. til Hargshamn.
 3m. Sk. *Johanne*, Marcussen, afg. Haukipudas 8.11. til St. Vaast.
 3m. Sk. *Norden*, Olsen, ank. Concarneau 29.10.
 3m. Sk. *P. Rasmussen*, Larsen, afg. St. Brieuc 16.10. til Lissabon.
 3m. Sk. *Cathrine*, Købke, ank. Vannes 11.11.
 3m. Sk. *Concordia*, Møller, ank. Fjellebroen 9.11.
 3m. Sk. *Ellen*, Andersen, ank. Aarhus 10.11.
 3m. Sk. *Britannia*, Fisker, ank. Dunkerque 13.11., afg. Courseulles 11.11.
 3m. Sk. *Confidence*, Chr. Hvenegaard, ank. St. Brieuc 8.11.
 3m. Sk. *Corrwall*, L. M. Madsen, ank. Trångsund 7.11.
 3m. Sk. *Dannebrog*, F. P. Hansen, ank. Tønsberg 5.11.
 3m. Sk. *Flora*, Th. Nielsen, afg. Trångsund 13.10. til Gl. Yarmouth.
 3m. Sk. *Kurt*, G. Jørgensen, ank. Newry 8.11.
 3m. Sk. *Leif*, M. Jørgensen, afg. Charlestown 12.11. til Leith.
 3m. Sk. *Ludvig*, E. Jørgensen, ank. Fecamp 12.11.
 3m. Sk. *Martin Nissen*, Chr. Jensen, pass. Helsingør 11.11. paa Rejse til Landerneau.
 Sk. *Bonavista*, Christensen, ank. Oporto 15.11.
 3m. Sk. *Valdemar*, C. P. Christensen, afg. Dahouet 3.11. til Lissabon.
Alf, Jørgensen, ank. Haderslev 13.11.
Christian, M. Rasmussen, ank. Gustafsberg 5.11. afg. Gustafsberg 16.11. til Sundsvall.
Emanuel, Kromann, afg. Falmouth 12.11.
Frida, Jørgensen, ank. Harrington 14.11.
Fylla, Kromann, afg. Ærøskøbing 11.11.
Galathea, Nielsen, ank. Rhyl 12.11.
Garibaldi, J. Jørgensen, ank. Lissabon 10.11.
Harris, Haagensen, ank. Dysart 14.11.
Hertha, Christoffersen, antagelig afsejlet Angea 14.11.
Mercur, H. H. Lund, afg. Bideford 11.11.
Merkur, Hansen, afg. Koivusaari 12.11.
Nathalia, Eriksen, ank. Ergny 16.11.
I. M. Nielsen, A. P. Hansen, Bridgeness 14.11.
Noah, Hansen, Svelvik 14.11.
Noah, J. E. M. Jørgensen, ank. Dahouet 12.11.
Nordstjernen, Hansen, afg. Kalmar 13.11.
Nordtrajik, Friis, afg. St. Johns 12.11.
San, Petersen, ank. Christiansand 10.11.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I
ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL
 Abonnement
 i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
VESTRE BOULEVARD 38, KØBENHAVN B.

Telefon 2070 - 12 610

samt paa alle Postkontorer

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

Set. Anna Plads 28

Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

AF NYBYGNINGER

*

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

Grundlagt
1848Teleg.-Adr.:
Amiante**M. B. COHIN**

TOLDBODV. 22.

TELEFON · 1403

København K.

IMPORT & LAGER af

Maskiner,

Værktøj og tekniske Rekvizitter for
Damp- og Motorskibe og alle
industrielle Anlæg

INDENBORDS

UDENBORDS

AKTIESELSKABET

**KJØBENHAVNS FLYDEDOK OG
SKIBSVÆRFT**MASKIN- OG
SKIBSBYGGERI

TELEFON 559

FLYDEDOKKER
TØRDOKKERGammel Torv
16**JULIUS MARSING**Telf.: Central
12,516

Frlhavnslager af bedste SUPERIOR MANILLATOV

højeste Styrke **MARSING KVALITET** største HoldbarhedLevering i alle inden- og udenlandske Havne. Kassér ikke gammelt
Mannillatov, højeste Dagspris betales. Afhentning direkte ved Skib.**J. ANDERSEN & CO****SHIPS OUTFIT**

TOLDBODVEJ 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

STEVEDORES · ÅBO & DISTRICT

TELEGRAMS: FEDESTEVEDORE

O.Y. ÅBO STEVEDORING FEDERATION LTD.

ÅBO · FINLAND

DE PRIVATE ASSURANDEURER
LIMITERET.
STIFTET 1786**SØ- OG TRANSPORTFORSIKRING**

SLOTSHOLMSGADE 5

KØBENHAVN K.

TELEFON CENTRAL 6 & 4106

TELEGRAM ADRESSE „PRIVATE“

AGENTURER I DE FLESTE PROVINSBYER.

**DEN
KJØBENHAVNSKE
SØ-ASSURANCE-FORENING**

LIMITERET · STIFTET 1852

TEGNER

SØ- & KRIGS-

FORSIKRINGER PAA VARER · KASKO

FRAGT OG INTERESSE

TELEF. 42 · 3073

HOLBERGSGADE 1 · KJØBENHAVN K.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



SKANDINAVIA
Forsikrings-Aktieselskabet
"SKANDINAVIA"
Stiftet 1899
Aktiekapital: Kr. 20,000,000

✪
Tegner
SØ og TRANSPORTFORSIKRINGER

✪
GENERALAGENTUR
A/S GRØN & WITZKE
KONGENS NYTORV 6 • KØBENHAVN K
TELEFON 9316
TELEGR. ADR. KANALEN

FREDERIKSHAVNS VÆRFT & FLYDEDOK A/S

MASKIN- & SKIBSBYGGERI

*
Enerepræsentant i Danmark for
HOWDENS
VANDRØRSKEDLER

*
TELEGRAM: VÆRFTET
STATSTELEFON

4

2 TØRDOKKER · 2 FLYDEDOKKER

DANSK STEVEDOREFORENING

*

Medlemmer:

AALBORG:	KØBENHAVN:
Ørum Petersen.	Holger Jørgensen (Werner & Jørgensen)
AARHUS:	København Steved. Co.
Aarhus Stevedore Komp.	
Hassing & Drescher.	NYBORG:
ASSENS:	Henrik Basballe.
Petersen & Jacobsen.	Mammen & Drescher.
ESBJERG:	ODENSE:
Stevedore Kompagni.	Simonsen & Møller.
GEDSER:	RANDERS:
P. Jensen.	Wessberg & Christof- fersen.
HORSSENS:	VEJLE:
Søren Andersen.	Søren Andersen & Co.
KOLDING:	
Søren Andersen & Co.	

HOLEBY SKIBS-DIESELMOTORER

INDTIL 4000 IHK

Leverandør til:
Østasiatisk Kompagni,
Det forenede Dampskibs-Selskab
m. fl.

Aktieselskabet
Holeby Dieselmotor Fabrik
Holeby

Grundlagt 1877
Fremstilling af Dieselmotorer
siden 1910

Telegramadr.: Oildiesel
Tlf. Holeby 26

AKTIESELSKABET
DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI
 (THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

KØBENHAVN
FILIALER: BANGKOK OG SINGAPORE

Egne Agenturer: Soerabaya, Shanghai, Hankow, Vladivostock, Dalny, Harbin, New York, Valparaiso, San Francisco, Durban og Johannesburg. — Regelmæssig Rutebart paa Siam, Kina, Japan, Sydafrika, Australien, Java, Vestindien, Meksiko og Vestkysten af Nord- og Sydamerika. — Import til Europa af østasiske og andre oversøiske Produkter, Teak- og andre Træsorter. — Export til oversøiske Pladser af europæiske Produkter. — Skov- og Savmølle drift i Siam.

ALLE NÆRMERE OPLYSNINGER
ERHOLDES VED HENVENDELSE PAA KOMPAGNIETS HOVEDKONTOR,
HOLBERGSGADE 2, KØBENHAVN K.

DET FORENEDE
DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

Telefon Nr. 6300, hvorigennem Omst. til samtlige
 Kontorer og Afdelinger i Kvæsthusgade Nr. 7 og 9.

C. K. HANSEN

DAMPSKIBSREDERI
 DAMPSKIBS-, HAVARI- OG ASSURANCE-AGENTUR
Befragtning og Køb og Salg af Damp- og Sejlskibe

KØBENHAVN
 29 B, Amaliegade

Filial: HELSINGØR
 2, Sofiegade

Telegr.-Adr.: HANSEN
 { Central 72 (10 Ledninger)
 — 50589 (8 Em., — 0 Fm.)
 Statstelef. 13 (2 Ledninger)

Telegr.-Adr.: HANSEN
 Telefon. Helsingør 972

FLETCHERS (STEVEDORES) LIMITED

ETABLERET I OVER 50 AAR

TELEGRAM-ADR. :
 "DISCHARGE, CARDIFF"
 TELEFON: 1893

Stevedores og
Kørsel

ROYAL STUART BLDGS.,
 JAMES STREET
CARDIFF

JOHS. UTZON
 EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon 2075 & 2200
 Statstelefon 2

Telegram-Adresse:
 »UTZON«

Skibsmægler
KR. KNUDSEN
Søassurance

KRISTIANSAND, S. Telegr.-Adr.: "NESDUNK"

A. P. MØLLER
 KØBENHAVN
 REDERI · BEFRAGTNING · KLARERING
 DAMPSKIPSEKSPEDITION · KØB OG SALG AF SKIBE
 SKIBSBYGNING

Stats-Telefon: 33 · Telefoner: 514 (Omst. til samtlige Afdelinger)
 Telegram-Adresse: »MERSK«

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET
"MYREN"

KØBENHAVN

Korreponderende Reder:

HOLM & WONSILD

Telegr.-Adr.: "Holmøld"
 Amaliegade 36

CARL V. D. HUDE
 SKIBSMÆGLER
AARHUS

Statstelefon No. 3

Telegr.-Adr. Hude

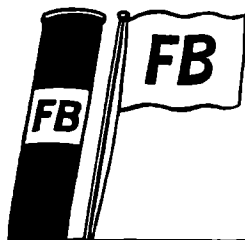
SKIBE

C. P. JENSEN

St. Annæ Plads 6 TELEFON 5430 KØBENHAVN K.

Telegram-Adr.: "FREIHTS"

A/S DAMPSKIBSSELSKABET
ORION



DE FORENEDE BUGSERSELSKABER

Telef.: Toldbodbommen: Central 3944 TELEGRAM-ADRESSE: Natt-lefon for Bugsering: Palæ 3034
 Kontoret: Central 291 · 13101 · 10592 »TUGBOATS« Nattlf. i Strandingstilfælde: Strand 1302

Bugsering · Bjergning · Vandforsyning

STØRST OG ÆLDST I KØBENHAVN

AMALIEGADE 36

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM · 48

FREDAG 28 · NOVEMBER 1924

31 · AARG.

F R A U G E T I L U G E

DET BLINDE TILFÆLDE

I Ugens Løb faldt skrappe Ord om Statsbanernes Søfarts-Afdeling i Anledning af Sammenstødet mellem de to Storebælts-Færger. Det er ikke vort Kald at optræde som Forsvarer af Statens Rederivirksomhed. Den har megen Kritik nødvendig. Og den slipper som oftest altfor billigt, fordi de Folk, der evner at skrive en sammenlignende Kritik af vore statsdrevne Kommunikations-Midler med Udlandets, er belemret med saa stærk national Ansvarsfølelse, at de afholder sig derfra, fordi en sammenlignende Vurdering vilde være Vind paa konkurrerende Nationers Reklame-Mølle.

Men man kan ogsaa gøre Skarn Uret. Meget af den Kritik, som er blevet Statsbanernes Administration til Del ved denne Lejlighed, er ganske ubillig. Man kan ikke, som mange Dagblade har gjort, flod afvise Begrebet »hændelig Ulykke«. Maaske foreligger der i dette Tilfælde en beklagelig Manøvrefejls — maaske, det ved man ikke — men det sansynligste er, at den stærke Taage og andre sammenstødende Faktorer har bragt Passagerer og Mandskab paa de to Færger Ansigt til Ansigt med en »hændelig Ulykke«.

Skal man le eller græde, naar man læser følgende Udbrud: »Paa Statsbanernes Færger maa Publikum være fuldkommen sikret mod det blinde Tilfælde, saa vidt det staar i Ledelsens Magt.«

Selvfølgelig maa Statsbanerne, som andre Redere, drage al tænkelig Omsorg for det rejsende Publikums Liv og Velfærd. Men fuldkommen sikre Passagererne mod det blinde Tilfælde!!! Oh, Momma, you spoke beautiful nonsense, som Amerikanerne siger.

Frygt for Livets beske Realiteter.

Dette »fuldkommen sikret mod det blinde Tilfælde« giver et interessant Strejflys ikke alene af en individuel Journalists, ellers hans Blads, Mentalitet. Vedkommende Blad taler netop som store Masser af Befolkningen *tænker*, nej, skal vi siger *føler*. Vi maa være fuldkommen sikret mod det blinde Tilfælde! Det blinde Tilfælde er en Generalnævner for alt det, vi ikke kan lide, for alt det der er ubehageligt. Det blinde Tilfælde er, for Eksempel, *Krig*. Vi kan ikke lide Krig, det er noget grumme ubehageligt, vi vil ikke være med i Krig, og i ramme Alvor kan en dansk Minister fremsætte et Forslag om Afrustning paa et Tidspunkt, hvor ny Krig synes uundgaaelige.

Der er noget rørende barnligt — mandigt er det i alt Fald ikke — i at lukke Øjnene for de blinde Tilfældes Farer. Har vi da gjort en særlig Indsats, er vi et specielt udvalgt Folk, der med Held kan hænge Neutralitetens slatne Dug ud i alle Tilværelsens kritiske Øjeblikke, hvad enten disse skyldes store Nationers Misundelse og Magtbegær eller Naturkræfternes Rasen? Eller er det denne Frygt for Livets beske Realiteter, der har gjort os til en lille, en mindre og mindre Nation?

Angrebene paa „Thor“s Rederi.

Ganske naturligt fører disse Betragtninger os til den igen opblussende Diskussion i Pressen om den

Holdning, som »Thor«s Rederi har valgt eller været nødsaget til at indtage overfor dem, som mistede Forsørgere eller Paarørende ved »Thor«s tragiske Forlis.

Det er hændelig Ulykke, at et Skib forliser. En saa og saa stor Procent af Verdens samlede Tonnage forliser aarligt. Saalænge Mennesket ikke er fuldkomment, saalænge vil Forlis finde Sted — den Dag Mennesket er fuldkomment, har Elementerne sagtens ogsaa mistet deres Uberegnelighedens Fare. Men indtil da bør man, ogsaa vi Danskere, regne med det blinde Tilfælde, gøre sig fortrolig med den Tanke, at det Skib, der bærer en, kan støde imod en Klippe eller løbe imod et Vrag. Eller det kan, som Tilfældet med »Thor«, kuldsejle, fordi det er lastet fejlagtigt. Skibsfartens ansvarlige Mænd i Samarbejde med offentlige Myndigheder og private Institutioner har gjort hvad gøres kan for at faa Risikoen ved at færdes til Søs saa minimal, som den er. Ingen er mere direkte interesseret deri end netop Skibsfartens Mænd. Jo mindre Risiko, jo mindre Udgifter.

Sø- og Handelsretten kom til det Resultat, at Rederiet ikke havde Ansvaret for »Thor«s Forlis. Retten lagde dette paa den ulykkelige Kaptajn, der med eget Liv havde betalt for den Forsømmelse, som Retten skønnede, at han havde udvist ved Lastens Stuvning. Som Følge heraf hæfter Rederiet i Følge dansk Lov ikke personligt, men kun med Søformuen, d. v. s. det forliste Skib, for Kaptajnens Fejl.

Rederiets andre Forpligtelser.

Denne — Søformuen — skrumpede svært ind, fordi Assuranceselskabet, paa Grundlag af de i Retten fremsatte Kendsgerninger om »Thor«s Usødygtighed i Afsejlingsøjeblikket, nægtede, og med fuld Føje nægtede, at betale de 40,000 Kroner, som Skibet var forsikret for. Omkostningerne ved Hævningen af Vraget var saa store, at Salget af »Thor« kun gav nogle faa Tusind Kroners Overskud. Af egen fri Vilje har Rederiet nu paa forskellig Vis — senest ved at stille 15,000 Kroner til Disposition for Passagerernes Efterladte — anvendt andre 40,000 Kroner i Udgifter og paatagne Forpligtelser i Forbindelse med denne tragiske Hændelse. Ikke desto mindre stilles Rederiet's Mænd offentligt i Gabestokken, fordi de ikke uden videre indfrie de fuldkomment fantastiske Krav, som fra bestemt Side blev stillet dem. Det er dog ganske meningsløst.

De Herrer, der er saa rundhaandet med Fordelingen af andres Penge, synes ganske at have overset den kedelige Omstændighed, at paagældende Rederi er et meget beskedent Foretagende. Dets Aktiekapital er, eller rettere sagt var, 300,000 Kr. — i Dag er Selskabets Kapital altsaa mindst 80,000 Kr. mindre, bortset fra den forringede Mulighed for at indsejle Fragt i den gamle Rute. Selvfølgelig har Lederne af »Thor«s Rederi ogsaa Forpligtelser overfor Rederiet. De kan da ikke uden videre tømme Rederiet's Kasse og give Pengene til Folk, som ingen Krav har paa dem — man maa jo nemlig ikke glemme, at Retten fritog Selskabet for personligt Ansvar for Ulykken — ellers er man ude i finansiel Bolshevisme. Og dets levende Funktionærer

og Arbejdere har, naar der endelig skal tales om moralske Forpligtelser, ikke mindre Krav paa Selskabet end de døde — for dem betyder Selskabets Evne til at fortsætte saa uendelig meget.

Den offentlige Menings bestandige Pukken paa Rederiets »moraliske Forpligtelser« er præget af den gængse Folkekomedie-Opfattelse, at alle Redere er strenge Folk. Sandheden er den, at Rederen altfor

ofte er en beskedent lønnet Bestyrer af en stor Aktiekapital — *but that's another story*, og den skal blive fortalt ved Lejlighed.

DANSKE SKIBES BENYTTELSE AF KIELER-KANALEN

EN SAMMENLIGNING MELLEM 1913 OG 1923

Kieler-Kanalen passeredes i 1913 af 2,044 danske Skibe med en Tonnage af 922,067 N.R.T., i 1923 af 2,975 Skibe med 1,547,516 N.R.T.

Siden Kanalen aabnedes i 1893, staar Aaret 1913 højest med Hensyn til Skibstrafikken i Tiden før Krigen, medens Aaret 1923 udviser den største Trafik, Kanalen

nogensinde har haft. Den benyttedes i sidstnævnte Aar endvidere af 3,099 svenske Skibe, af 1,559 hollandske, 1,340 norske og 1,263 engelske Skibe.

Hvad angaar Trafikken paa Kiels Havn, besøgte denne i 1913 af 1,104 danske Skibe, i 1919 af 104, i 1920 af 136, i 1921 af 346, i 1922 af 604 og i 1923 af 830 danske Skibe.

Nedenstaaende Skema viser danske Skibes Besejling af Kieler-Kanalen i Aarene 1913 og 1923.

Maaned og Aar	Dampskibe		Sejlskibe		Lægtene		Ialt	
	Antal Skibe	Register-Tons	Antal Skibe	Register-Tons	Antal Skibe	Register-Tons	Antal Skibe	Register-Tons
1913								
Januar	130	61,010	7	379	—	—	137	61,389
Februar	120	53,223	2	114	—	—	122	53,337
Marts	120	52,298	8	349	—	—	128	52,647
April	135	64,201	25	1,175	—	—	160	65,376
Maj	154	77,382	16	890	4	1,313	174	79,585
Juni	153	80,561	25	1,272	—	—	178	81,833
Juli	154	80,377	26	1,646	1	670	181	82,693
August	160	81,523	33	1,644	2	684	195	83,851
September	170	87,602	33	2,272	1	161	204	90,035
Oktober	189	101,657	25	1,778	—	—	214	103,435
November	156	79,566	18	1,229	—	—	174	80,795
December	163	86,285	14	806	—	—	177	87,091
Summa	1,804	905,685	232	13,554	8	2,828	2,044	922,067
1923								
Januar	245	126,034	12	2,119	—	—	257	128,153
Februar	191	97,927	2	134	—	—	193	98,061
Marts	224	98,290	11	651	—	—	235	98,941
April	218	113,357	9	822	1	1,043	228	115,222
Maj	227	118,249	13	762	3	587	243	119,598
Juni	274	157,508	11	938	—	—	285	158,446
Juli	267	152,297	10	1,028	1	386	278	153,711
August	235	134,547	19	1,136	—	—	254	135,685
September	293	153,555	30	1,558	—	—	323	155,113
Oktober	218	140,732	12	568	—	—	230	141,300
November	218	129,168	16	1,134	—	—	234	130,302
December	200	111,758	15	1,226	—	—	215	112,984
Summa	2,810	1,533,424	160	12,076	5	2,016	2,975	1,547,516

FORRETNINGSMORALENS ELASTICITET

Efter hvad *Sv. Dagbl.* meddeler, har Repræsentanten i Göteborg for United States Lines tilstillet Firmaer, der driver Forretning paa Amerika, et Cirkulære, hvori meddeles, at al Post, der af de forskellige Skibe medføres fra Europa i Tiden fra 16. Oktober til 13. November, vil blive vejet, for at man derigennem kan bestemme Postafgifternes Fordeling mellem de forskellige Postdampere mellem Europa og Amerika.

For at faa de amerikanske Baade favoriserede saa meget som muligt henstiller den nævnte Agent til Modtagerne af Cirkulærene, at de i det angivne Tidsrum giver deres Forsendelser til Amerika en Paategning om, at de ønskes sendt med United States Lines.

Dette er et Forsøg paa at faa Publikums Medvirken til paa de andre Linjers Bekostning at skaffe U.S.L. større Erstatning for Postbesørgelsen, end der egentlig tilkommer den, naar den ved Vejningen tilsigtede Gennemsnitsberegning af de befordrede Kvanta skal gøre Udslaget.

Man ved ikke, om denne amerikanske Idé stammer fra Göteborg eller fra Amerika. Hensigten er dog aabenbart, dels at føre de paagældende Postmyndigheder bag Lyset, dels at søge at mele sin egen Kage i et Spørgsmaal, som ikke kan falde ind under almindelig Konkurrence, da Postbefordring er noget helt andet end Passager- og Godstrafik.

SAMMENSTØD MELLEM TO STOREBELTS FÆRGER

KUN MATERIEL SKADE

Natten til Torsdag den 20. November fandt der i stærk Taage et Sammenstød Sted mellem Storebelts-Færgerne »Christian IX« og »Sjælland«.

Det er første Gang i Storebelts-Overfartens Historie, at to Færger er stødt sammen. Der er nok før sket andre Uheld, f. Eks. Paasejling af Fyr, Grundstødning etc., men ingen Kollisioner.

Aarsagen til Kollisionen maa søges i forskellige, sammenstødende Omstændigheder. Færgerne sejler i den samme Rende, som er 3-4 Skibslængder bred. I det taagede Vejr var det meget vanskeligt at manøvrere sikkert, og man kunde desuden næsten intet se. Da Kaptajnen paa Hjulfærgeren »Sjælland«, *Rask-Larsen*, opdagede »Chr. IX«s Lanterner, slog han straks bak, men Skibene var for tæt paa hinanden, saa det var umuligt at afværge Kollisionen.

Færgerne stødte sammen, begge med Forstavnen. »Chr. IX« fik Stævnen knust, idet Jernpladerne krølede sammen som var de af Blik, der blev et stort Hul i Bagbord, men heldigvis var det over Vandlinien. Paa »Sjælland« saa det ikke saa galt ud, Bagbords Lønning var knust og Bovportene sprængte; men der var ikke fremkommet noget Hul i Skibssiden.

Paa »Chr. IX« stod tre Sovevogne, hver paa sit Spor. Ved Kollisionen sprængtes Vognsurringerne, og Vognene begyndte at køre fremefter. Situationen var absolut farlig, da der ikke var noget, der kunde standse Vognene, men der skete nu et rent Mirakel, idet Vognene paa nøjagtig samme Tid kom til For-

stavnen, hvor Sporene krydses — og stødte sammen. Vognene til Tinglev og Esbjerg blev staaende, medens Vognen til Randers blev løftet af Sporet og kom til at hælde i en Vinkel paa ca. 30 Gr.

Paa »Sjælland« satte Vognstammerne sig ogsaa i Bevægelse. Den bageste kørte mod den foranstaaende Vogn, en Carlsberg-Ølvogn, hvorved den bageste Vognstamme gik af Sporet, medens Ølvognen satte sig i Bevægelse saa hurtigt, at den knækkede Stoppebommene forude og gik i Søen. En Tid lang holdt de tomme Flasker den oven Vand, men tilsidst gik den til Bunds. Der opstod ingen som helst Panik blandt Passagererne. Efter Kollisionen gik begge Færger ind til Korsør.

Lørdag Eftermiddag afholdtes i Korsør et langt Forhør under Ledelse af Dommer *Hattensen* med Kaptajnerne *Nielsen*, *Korsør*, og *Schmidt*, *Skelskør*, som Bisiddere. Forhøret bragte ingen Overraskelser, Kollisionen synes udelukkende at skyldes den stærke Taage, og Ansvar for Sammenstødet kan næppe lægges paa nogen bestemt.

NORSK SEJLSKIBSREDERGRUPPE OPLEVET

Ved Generalforsamlingen nylig i Norges Rederforbunds Sejlskibsgruppe blev det vedtaget at opheve Gruppen.

Man forudsætter, at Varetagelsen af Sejlskibsrederens Interesser varetages af Rederforbundet.

"TITAN'S" OLIERENSE-CENTRIFUGER

ET NØDVENDIGT TILBEHØR TIL STØRRE DIESELMOTOR-INSTALLATIONER

Spørgsmaalet om Olierense-Centrifugers Anvendelse ved Dieselmotorer har længe været brændende, og det synes at være uden for al Tvivl, at den Brændselolie, man indenfor en ikke alt for fjern Fremtid vil have at nøjes med, vil være af en ringere Kvalitet, end den Diesel-Olie, der i Øjeblikket anvendes. Det vil derfor være af endnu større Betydning for Rederne end hidtil at bruge Olierense-Centrifuger i Forbindelse med deres Dieselmotorer, og de vil saaledes være interesserede i nøjagtigt at vide, hvad der opnaas ved Anskaffelse af saadanne Separatorer. Vi har i den Anledning henvendt os til den paa dette Omraade førende Virksomhed herhjemme, A/S »Titan«, der har givet os nedenstaaende Oplysninger om de af dem fremstillede Olierense-Centrifuger:

En Olierense-Centrifuge anses nu for et nødvendigt Tilbehør til Dieselmotor-Installationer paa 250 H.K. og derover, og den af A/S »Titan« fremstillede Olierense-Centrifuge, der er konstrueret efter samme Principper som Fabrikens Mælke-Centrifuger, har nu naaet en saadan Fuldkommenhed, at f. Eks. »Østasiatisk Kompagni« er i Færd med at lade den installere paa alle sine Skibe. Ved Hjælp af denne Olierense-Centrifuge holdes Olien til Stadighed fri for Kulstof, fine Metalpartikler, Rust, Vand og andre Urenheder med det Resultat, at hele Systemet af Olierør, Oliekanaler og Maskinens Indre stadig holdes fri for Snavs og Slam, hvilket ikke alene betyder en Besparelse i Olie, men først og fremmest en forøget Driftssikkerhed og et Minimum af Slid paa samtlige Dele.

Skulde der paa en eller anden Maade trænge Vand ind i Systemet, vil »Titan«-Olierenseren fjerne det, inden det faar Tid til at gøre Skade paa Olien eller Maskinen.

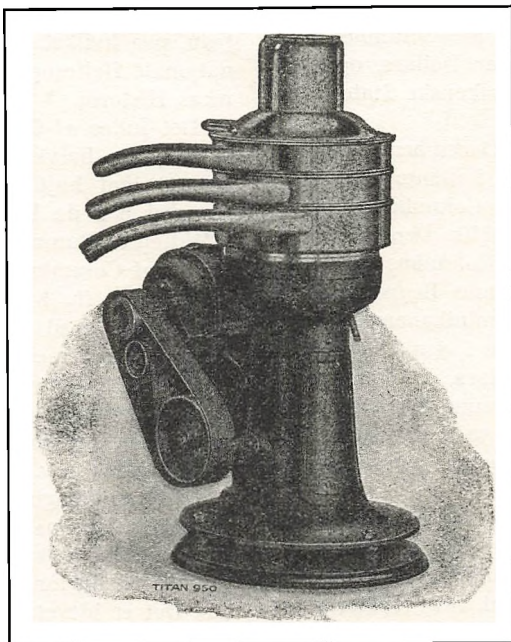
Olierense-Centrifugen er hurtig at adskille, let at rense, hvilket ikke mindst gælder Fabrikens nyeste Type, i hvilken »Tallerkenerne« er fjernede. Den er ligeledes hurtig at samle, og Firmaet, der i mange Aar har fremstillet elektriske Maskiner, laver ogsaa den komplette Motor med de øvrige til Centrifugens Drift hørende Dele, hvorved hele Anlægget kommer til at danne et fuldent Hele.

Olierense - Centrifugen finder ligeledes Anvendelse ved Damp-turbiner, idet der ved praktisk talt enhver Damp-turbine opstaar Vanskeligheder hidrørende fra Turbineoliens Emulsering og fra større Slam-dannelser. Rust fra Olierørerne og Oliebeholderne virker særlig i den første Tid Turbinen bruges, og den først paafyldte Olie maa sædvanligvis fornyes efter faa Ugers Brug. Ligeledes kan der aflejre sig Bundfald paa Grund af elektrisk Indvirkning, eller fordi Temperaturen er for høj, hvilket forarsager Iltning af Olien.

Ved »Titan«-Olierenseren beskyttes Damp-turbinen automatisk og kontinuerligt, idet Renseren fjerner alt Vand og alle Urenheder fra den cirkulerende Olie. Den bevarer Smøre- og Køleevnen og sikrer den størst mulige Ydeevne af Oliekøleren ved at holde Rørene fri for Slamaaflejringer, der virker stærkt varmeisolerende.

Som ovenfor anført, er Øst-asiatisk Kompagni i Færd med at faa »Titan« Olierense-Centrifuger installeret paa sine

Skibe, og ogsaa andre Rederier, f. Eks. Det Forenede Dampskibsselskab, Rederiet A. P. Møller samt en Række indenlandske Elektricitetsværker, Carlsberg Bryggerierne m. fl. Virksomheder har anskaffet dem. Desuden er der saavel i 1923 som i Aar til Udlandet blevet solgt en Mængde af Fabrikens Olie-Separatorer, deriblandt til ledende Skibsværfter i England, Holland, Italien og Amerika samt til en Del udenlandske Rederier.



COLUMBUS FYRTAARN

PLANER OM ET MÆGTIGT FYRTAARN VED SANTO DOMINGO

Ved en Havn, hvor en Gang Columbus' omtumlede Karaveller kastede Anker, vil der blive rejst et mægtigt Fyr, der kan lede Søfolkene til sikker Havn. Over et massivt Fundament, i hvilket de jordiske Rester af den nye Verdens Opdager vil blive begravet, skal der rejses et Fyrtaarn, hvis Lys vil straaale gennem den tropiske Nat. Dette er en Plan, som i Øjeblikket lægger Beslag paa Opmærksomheden i de forskellige amerikanske Lande — en mægtig Grav og Fyrtaarn til Minde om Columbus skal rejses ved Santo Domingo, den By han elskede, og hvor han efter sit Ønske blev begravet.

Columbus' Lig har i Hundreder af Aar ikke haft noget fast Hvilested. Manden, der skænkede den nye Verden til den gamle, døde i Valladolid, træt og nedbrudt den 20. Maj 1506, og to Gange jordfæstedes hans Lig i Spanien, før det Ønske, han før sin Død havde udtalt, endelig blev opfyldt, og Liget sendtes til hans elskede Ø Hispaniola. I Aaret 1540 blev han bisat i en Blykiste i Kathedralen i Santo Domingo.

Men end ikke da kunde Spanien lade Columbus hvile i Fred. Da Freden mellem Frankrig og Spanien blev underskrevet i Basel i 1795, flyttede Spanierne den Blykiste, som man mente indeholdt hans Lig, til Habana, og ikke før den 10. September 1877 opdagede man i Santo Domingo ved et rent Tilfælde en Blykiste under Altergulvet i Kathedralen tillige med Data, der beviste, at Kisten virkelig indeholdt de jordiske Rester af den berømte Opdager. Der opstod nu en hidsig Strid, idet Spanien fastholdt, at den Kiste, de havde ført til Habana, indeholdt Columbus' Lig. »Liguria Selskabet for genesisk Historie«, der undersøgte Sagen, har praktisk talt udtalt det sidste afgørende Ord i den i en Beretning, hvori erklæres:

»Efter de Beviser, der nu er til Raadighed, maa man anse de Rester, der den 10. September 1877 blev fundet i Kathedralen i Santo Domingo, for de virkelige jordiske Rester af Columbus, og ikke de andre, der i December 1795 overførtes til Habana«.

Hele Amerika skal deltage.

Det er beregnet, at Opførelsen af »Columbus Fyrtaarnet« vil koste over to Millioner Dollars, og dette Beløb er blevet fordelt paa 22 amerikanske Stater, deriblandt U. S. A.

Ugen fra 30. November til 6. December skal efter hvad U. S. A.s tidligere Minister i Santo Domingo, *Horace G. Knowles*, udtaler, være Columbus Fyrtaarnets Uge i den dominikanske Republik. Den 6. December for 432 Aar siden landede Columbus paa Øen Hispaniola, og Aarsdagen for denne Begivenhed vil sikkert bidrage til at forøge Dominikanernes Entusiasme for Planen. Der er allerede i den Dominikanske Republik indsamlet 70,000 Dollars, og man mener i Løbet af »Columbus-Ugen« at kunne fordoble dette Beløb; det dominikanske Fond vil være det første, der er indsamlet til Mindesmærket i nogen spansk-amerikansk Stat.

Entusiasmen for Planen er saa stor i den Dominikanske Republik, at man med Rette kan kalde Columbus Fyrtaarnet Landets store nationale Foretagende. Planen til det kan egentlig siges at være opstaaet for 15 Aar siden, da *William E. Pulliam*, som af Præsident *Taft* var blevet udnævnt til Leder af det dominikanske Toldvæsen, fik Interesse for Striden om det virkelige Hvilested for Columbus' Aske. Hans Undersøgelser bragte en Mængde historiske Data for Dagen, og det lykkedes ham at tilvejebringe uomstødelige Beviser for, at de jordiske Rester, der nu saa pietetsfuldt opbevares i Kathedralen i Santo Domingo, virkelig er Asken af Amerikas Opdager.

Han var dog ikke tilfreds med at samle disse Beviser og forelægge dem for Verden, han gik et Skridt

videre. Han udkastede den Tanke, at alle amerikanske Republikker i Forening skulde rejse et Monument til Ære for Columbus paa det Sted, han gjorde til sit faste Opholdssted i Amerika, og hvor han efter sit udtrykkelige Ønske vilde begravnes.

Første samlede Anerkendelse af Projektet.

Planen om Columbus Fyrtaarnet, der i lang Tid havde gæret hos Dominikanerne, antog faste Former paa den pan-amerikanske Kongres i Santiago i Fjor. Kongressen vedtog enstemmigt en Resolution gaaende ud paa »at anbefale de amerikanske Republikkers Regeringer at ære Amerikas Opdager, Christoffer Columbus' Minde ved paa Kysten ved Santo Domingo, den Dominikanske Republiks Hovedstad, at rejse et monumentalt Fyrtaarn, der skal kaldes Columbus' Fyrtaarn og bygges ved Samarbejde mellem de amerikanske Regeringer og Folk samt ved Støtte ogsaa af andre Nationer«. Det fremhæves ogsaa, at der i den nye Verden endnu ikke er rejst noget Mindesmærke for dens Opdager ved Bidrag fra alle amerikanske Folk.

Torreçilla Pynt i Santo Domingos Havn, lige overfor Byen, er blevet valgt som det Sted, hvorpaa Monumentet skal rejses. Stedet er passende valgt, da det er et Punkt, som Columbus og hans Ledsagere har passeret paa deres Rejse fra den gamle til den nye Verden. Det omkringliggende Terræn er allerede blevet købt, det dækker en Kvadratmile, vil blive smukt beplantet og skal hedde »Columbus' Nationalpark«.

Arkitekt *Benjamin W. Levitan* har efter Opfordring af Mr. Pulliam lavet et Udkast til Fyrtaarnet. Det vil blive over 1,000 Fod højt eller 50 Fod højere end Eiffeltaarnet, der jo i Øjeblikket er det højeste Bygningværk i Verden.

Taarnet skal bygges af hærdet Staal og som Fletværk for at formindske Modstanden mod Vinden; det skal efter Levitans Plan hæve sig fra et massivt rundet Fodstykke, paa hvilket Kloden er fremstillet. Paa Vej over Atlanterhavet ses paa Globus'en de tre Skibe paa den Opdagelsesrejse, der blev historisk. Hvor det runde Fodstykke ender, er der et bredt terrasseformet Plateau, paa hvilket der er Plads til Mindesmærker over nationale Helte og fremtrædende Begivenheder i Amerikas Historie.

Det Indre af Graven, som planlagt af Mr. Levitan, er et uhyre halvkugleformet Rum, 200 Fod i Diameter og 100 Fod højt. Straalende tropiske Stjernebilleder ser ned paa de Besøgende fra Hvælvingen ovenover. I Midten af Rummet er der en Krypt, der skal rumme Støvet af Columbus, og ovenover denne en uhyre Globus af Glas, fra hvilken der udstraaler et dæmpet Lys. Sarkofagen med Columbus' Støv skal ligge 15 Fod under Gulvet med et Rækværk løbende rundt langs Kanten af Krypten ovenover. I det nedre Galleri af Sarkofagrummet er der en Række Krypter, i hvilke skal opbevares forskellige Ting, der har Tilknytning til Columbus' Liv.

Santo Domingo ligger praktisk talt paa alle Oceanruter fra Europa og de Forenede Stater til det latinske Amerika, udtalte Mr. Knowles, og Columbus Fyrtaarnet vil derfor være af største Værdi for Skibsfarten. Det er blevet foreslaaet, at Fyrtaarnet som Signal skulde bruge Navnet »Colon«, givende den berømte Opdagers Navn i en Række Prikker og Streger.

Opdagerens egen Ø.

Det var medens han krydsede øst for Cuba uden at holde nogen bestemt Kurs, at Columbus opdagede Øen Hispaniola, der nu er kendt som den Dominikanske Republik og Republikken Haiti, og fra det Øjeblik var hans Liv uløseligt knyttet til Øen. Han anlagde dér den første spanske Koloni i den nye Verden

(Fortsættes Side 344)

“DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERTNING

København, den 25. November 1924.

Det er desværre umuligt at tegne noget lyst Billede af den øjeblikkelige Fragtsituation, og selv om enkelte vigtige Markeder — som f. Eks. Australien — betaler godt og maaske overstiger Forventningerne, overskygges disse af de saa mange flere daarlige Markeder. Hvad *Montreal* angaar maa Sæsonen betragtes som afsluttet, og nogen større Aktivitet i Befragtningen fra *Nordstaterne* og *Gulfen*, *La Plata*, *Pacific* etc. mærkes ikke, men kommer forhaabentlig snart.

De mere nærliggende Markeder, og de, som spiller en stor Rolle for Danmark, lader meget tilbage at ønske, og indflydelsesrige Shippingfolk regner ikke med en Bedring før godt ind i 1925. Tyskerne har allerede sluttet Tonnage for 2 Millioner Tons over 1925 Narvik/Rotterdam, 4 svenske Kroner f.i.o., væsentlig store tyske-svenske Baade.

Om den nye tyske Opfindelse paa Søfarts-Teknikkens Omraade og dens Indflydelse vil Tiden alene kunne give Svar, og hvem ved, om den ikke vil virke lige saa revolutionerende som Overgangen fra Sejl til Damp?

TRÆLASTMARKEDET

Den sidste trælastede Baad er afgaaet fra Archangel, og de vigtigste Østersøhavne lukker hen ad Aarskiftet. Mange Befragtere foretrækker at lade deres Last ligge over til næste f.o.w., medmindre de kan faa Tonnage til bestemte Rater; men denne Trusel er som Regel et Skalkeskjul for at trykke Markedet og passer maaske i 2 af 10 Tilfælde. England betaler nu forholdsvis højere Rater end Continentet, og af de seneste Afslutninger kan anføres:

1,000 Stds. 1 Gefle/London, 50/-; 700 Stds. 1 Sundswall/London, 53/-; 950 Stds. Danzig/Manchester, 60/-; 610 Stds. Wasklot og Kaskö/London, 57/6d. og 55/- henholdsvis; 800 Stds. Trångsund og Fredrikshamn/West Hartlepool, 54/-.

Til Continentet er gjort:

625 Stds. Sydfinland/Bordeaux, 60/-; 900 Stds. 2 Söderhamn/Antwerpen, 43/3d.; 540 Stds. 1 Söderhamn og 3 Sundswall/Antwerpen, 47/6d.; 700 Stds. 2 Gefle/Antwerpen, 44/-; 750 Stds. 1-2 Hernösand og Sundsvall/Honfleur, 44/9d.; 700 Stds. 2-3 Sundsvall/Honfleur eller Rouen, 45/-.

KUL, KOKS ETC.

Naar moderne 25/3,500 Tonnere finder det mere lønnende at gaa i Ballast til Østersøen fra Vestkyst England og endog Vestfrankrig hellere end at tage en Kullast med paa Vejen, fortæller dette os mere end de tørre Tal, hvor daarligt Kulmarkedet hjemover er. Enkelte af de ballastgaende Baade har maaske været nødsaget til at renoncere paa Last for at naa Annuleringsdatoen eller for at undgaa Isrisiko; men under normale Forhold havde disse ogsaa sikkert taget en Last paa Kølen. Raterne er for saa vidt hverken højere eller lavere end i de sidste Maaneder; men der eksisterer næsten ingen Laster. Befragterne saa formentlig ogsaa helst, at Omsætningen blev større, saa den nuværende Tilstand skyldes vel ikke Mangel paa Vilje fra Importørernes Side, men snarere Mangel paa Købelyst og Penge. Raten for de Baade, som sluttet til Danmark, ligger omkring 5/- - 5/6d. for 3,000 Tonnere, 6/6d. 15/1,700 Tonnere o. s. v., og Koks fra London betales stadig med 7/- à 7/6d.; Mersey 8/9d.-9/- med 144 Lastetimer.

MIDDELHAVET

Her er Forholdene for udgaende Laster lige saa elendige og Raterne som Helhed uforandrede. Fosfat og Espartolasterne er faa og daarlige, og hvad Frugt fra Spanien angaar nedadgaende og betydelig daarligere end i Fjor, og desuden har Ekspeditionerne i Aar været meget utilfredsstillende; Norge har taget mange Baade for Salt, og Raten er ca. 20.50/21.00 Kr. fra

Torre vieja/Trapani. Jordnødbefragtningen er endnu ikke rigtig kommet i Sving, hvorimod Donau har været aktiv, og adskillige Baade har taget 19/- - 19/6d. B./H.-U.K., 22/- 3 Danmark, og Oliekager fra de vanlige Sortehavshavne betinger 15/6d. Continent, 16/- U.K., 17/6d. een Danmark. Alexandria/Hull er gaaet ned til 10/- pr. 60 cbf., Option London 11/-.

NORD-AMERIKA, GULFEN, CANADA

Montreal har i Aar undgaaet den frygtede »congestion«, og de fleste Baade har faaet meget hurtige Ekspeditioner. De betalte Fragter har ogsaa været tilfredsstillende i de sidste 3 Maaneder, og gennemsnitlig 1½ Cent højere end i Fjor.

Fra Atlantic til Avonmouth noteres nu 3/4½d., Middelhavet 18 C. med Gulfen i 3/10½d. B./H., 4/7½d. Middelhavet. Kul fra U.S.A. til Rio 3.20 Dollars, Barbadoes 1¼ Dollars og Vest Italian 3/10 Dollars, Alexandria 3.30 Dollars. Et Par Baade er paany sluttet med Oliekager Gulfen/3-4 Danmark til 6.50-6.75 Dollars, og flere kan placeres, helst 3/4,000 Tonnere. Gulf/Buenos Aires eller Rosario 146/3d. pr. Std.

I Pacific grain gøres saa godt som intet, og Befragternes Idé er 33/9d.-35/- U.K.-Cont.

SYD-AMERIKA

Kullasterne er stadig faa, og Raterne nedadgaende. En prompt Baad kan vanskelig stemmes, og selv for Lastning 8/10 December bliver det vanskelig at faa over 12/- - 12/3d. lower ports. Salt fra Cadiz til Rio noteres i 18/-, og flere store Baade søges af tyske Befragtere for Stykgods fra Hamburg til Buenos Aires-Monte Video 13/- f.i.o. Spot og primo December Tonnage hjemgaende sluttet til sidste Uges Rater: ca. 19/- - 20/-, og for den nye Høst sluttet en Baad af og til à 25/- Februar.

Chile-Salpeter-Befragterne er meget reserverede. Den sidste Slutning til 30/- U.K.-Cont. 32/6d. Skandinavien kan nok gentages, men burde kunne forbedres. Til U.S.A. er betalt 5.25 Dollars Februar for 9,000 Tonner.

ØSTEN

Australien er som sagt meget fast, og da Baade paa 7/10,000 Tons foretrækkes, er dette Marked endog af meget stor Betydning. Karachi er gaaet ca. 6d. ned pr. scale Ton November/December, og pr. Januar er Raten endog kun 21/6d. Bombay er ogsaa lidt svager, med følgende Afslutninger og Noteringer: 6,000 Tonner 26/- d.w. Januar/Februar, 25/6d. December. Fra Dalny og Vladivostock er Raterne ca. 36/3d. U.K./Cont. og 37/6d.-38/3d. Skandinavien; Ris fra Rangoon etc. omkring 32/6d.

TIME CHARTER

Dette Marked er ganske interesseløst, hvad angaar europæisk Fart, hvilket er ret forstaaeligt. I vestindisk Fart har Raterne ikke undergaaet nogen Forandring, og der noteres for 3,000 Tonner 1.55 Dollars; 4,000 Tonner 1.35 Dollars; større Baade ned til 1 Dollars. Et i Danmark nybygget Motorskib ca. 7,500 Tons er sluttet for 18 op til 36 Mdr. general trade til 1.50 Doll.

SEJLSKIBE

Kornraterne fra Australien er gaaet op fra 38/9 til 41/3d., men der er ikke mange Sejlere usluttede. Fra Chile til U.K./Cont. er betalt 22/6d. prompt Lastning, for 4,200 Tons Sejlere, og »Hafrsfjord« er sluttet med Asfalt fra Gulfen til Danmark, private terms.

Estnisk Kanonbaad minesprængt.

Tre estniske Orlogsskibe var i Lørdags beskæftigede med Minetrawling i den Finske Bugt, da en Mine, som Kanonbaaden »Eme« var i Færd med at optage, pludselig eksploderede. Kanonbaaden sank straks, 1 Officer og 1 Matros dræbtes og 6 Matrosere saaredes haardt.

og grundlagde den første kristne Nybygd. Herfra sejlede han ud paa nye Opdagelsesrejser, og andre Eventyrere fulgte i hans Spor. Mexicos Erobrer, Hernando Cortez, Opdageren af Stillehavet, Vasco Nunez de Balboa, Pizarro og Ponce de Leon, alle startede de deres Opdagelsesrejser fra Hispaniola.

Columbus landede først paa Vestsiden af Øen, og den 12. December 1492 rejste han et Kors paa en Høj og tog Landet i Besiddelse for Spanien. Han havde da allerede opdaget Øerne San Salvador og Cuba, og han var nu vis paa, at Hispaniola var den Guldø, han søgte. De Indfødte bragte ham store Mængder af Guld i Bytte for Perler og Glas. Saa tilløkkende var det nye Guldland, at mange af hans Besætning af Eventyrere, da hans Flagskib »Santa Maria« stødte paa et Rev og forliste, tilbød at blive paa Øen blandt de Indfødte, medens han vendte tilbage til Spanien. Efter at have krydset nogle Uger i det Caribiske Hav satte Columbus endelig Kursen mod Spanien, idet han efterlod 40 Mand i Fort »Navidad«, der var bygget af Tømmeret fra det forliste Skib.

I 1493 afsejlede han atter til den nye Verden med 17 Skibe og 1,500 Mand. Han satte straks Kursen efter Hispaniola for at tage den lille Koloni om Bord. Ulykken havde imidlertid ramt den; fjendtligsindede Indfødte havde angrebet Fortet og dræbt de hvide Mænd, der paa Grund af Sygdom var for svage til at gøre Modstand.

Columbus drog imidlertid videre; han havde hørt, at i Distriktet Cibao var der Guld. Han gik derfor i Land og anlagde en By, som han efter sin kongelige Beskytterinde kaldte *Isabella*. Klædte i Staal og ridende paa fyrige Heste gennemstrefede hans Mænd Landet søgende efter Guld. De Indfødte bragte det, ikke i saa store Mængder, som Columbus havde drømt om, men dog tilstrækkeligt til at sende tilbage til Spanien. Han drog saa videre til Cuba, og efter hans Afrejse forandrede Forholdene fuldstændigt.

Han kom tilbage til Hispaniola, nedbrudt som Følge af Anstregelserne forbundne med hans lange Vagter, og fandt, at Spanierne havde plyndret og hærget Landet. Det var Begyndelsen til et Rædselsregimente for de Indfødte. Columbus sendte dem i hundredevis til Spanien for at blive solgt som Slaver, da Guldtilførslerne begyndte at ebbe ud, og de Skatter, som Spanierne paalagde de Indfødte, var ganske ødelæggende. Til Slutning gjorde de Oprør, og Columbus maatte med kun 250 Mand og 20 Blodhunde tage Kampen op med henved 100,000 Indfødte. Spanierne angreb i deres

skinnende Rustninger, Blodhundene sprang paa de forfærdede Indfødte, og Dagen endte med en fuldstændig Sejr for Spanierne.

Columbus drog saa tilbage til Spanien, men vendte tilbage til Hispaniola paa sin tredje Rejse i 1498 og sluttede sig til sin Broder Don Bartolomeo i Byen *Santo Domingo*, der var bleven grundlagt i det nye sydlige Gulddistrikt kort før hans Afrejse. Byen *Isabella* var bleven forladt, idet Febersygdomme havde gjort den ubeboelig. Columbus sluttede Fred med sin oprørske Underfører, Roldan, der hærgede Landet, og traf alvorlige Foranstaltninger til at underkue andre Oprørere, der strejfede om paa Øen.

Antallet af hans Fjender forøgedes imidlertid daglig. Kolonister vendte tilbage til Spanien og beskrev Hispaniola som den spanske Adels Grav. I Aaret 1500 blev Bobadilla sendt ud for at afløse ham som Guvernør, og hans første Handling var at arrestere Columbus og hans Broder og kaste dem i Fængsel. Syg og nedbrudt ankom Columbus til Spanien i Lænker, men her vendte Stemningen sig straks i hans Favør.

Hans sidste Rejse.

Han blev øjeblikkelig sat i Frihed og anmodede om at maatte vende tilbage til *Santo Domingo*, men Kongen holdt ham hen med Løfter, og da man endelig tillod ham at rejse, forbød man ham at gaa ind til den By, hvor Bobadilla residerede. Columbus sejlede ind i sin elskede Bys Havn, men blev drevet ud under Mængdens haanlige Tilraab. Han skulde dog faa Hævn. Han forudsagde en Orkan, og den kom. Mange Skibe af den Flaade, der skulde føre Bobadilla tilbage til Spanien, gik til Bunds med enorme Skatte, medens Columbus med de gamle og medtagne Karaveller, som Spanien havde givet ham til den sidste Rejse, klarede sig gennem Orkanen, og med kun to Skibe tilbage løb han ind til Jamaica og satte dem paa Grund. Her levede Columbus og hans Mænd et Aar, indtil der blev sendt dem Hjælp.

Da de endelig blev befriede, vendte Columbus for sidste Gang tilbage til *Santo Domingo*. Forholdene paa Øen var mere end frygtelige. Guvernøren, Ovando, havde henrettet 80 Høvdinge, og Tusinder af Indfødte var blevet pint og dræbt under hans Søgen efter Guld. Columbus kunde ikke udholde at se sin Yndlingsby under disse Forhold og tog tilbage til Spanien. I levende Live vendte han aldrig tilbage til *Santo Domingo*, men han glemte ikke den By, han havde skabt under den smilende tropiske Himmel. Træt, udslidt og desillusioneret døde han i Valladolid.

GIVER BUGSERINGEN I KØBENHAVNS HAVN TAB?

Fra »De Forenede Bugsererselskaber« har vi modtaget nedenstaaende Indlæg, som vi hermed har Fornøjelsen at bringe:

Med Interesse har jeg læst Deres Artikel i »Uge for Uge« om Lodsvesenet, og ser deraf, at det koster et Skib paa 2,000 Tons 300 Kr. at blive lodset ind og ud af Gasværkshavnen. Kan dette siges at være for meget for en Lods, naar Skibet for Bugsering over samme Strækning betaler ca. 110 Kroner Netto eller en Trediedel af dets Lodsomkostninger.

Enhver ved jo, hvor »lave« Lønningerne er ombord i en Bugserbaad, hvad der ses af nedenstaaende Fremstilling:

En Fører fik i 1914 pr. Mnd. Kr.	145.00,	i 1924 op til Kr.	800.00
- Maskinmester	—»— 150.00,	—»—	700.00
- Fyrbøder	—»— 100.00,	—»—	500.00
- Matros	—»— 100.00,	—»—	450.00

PRINCIPIEL SØRETS-DOM

Firmaet *Th. Rasmussen & Sønner*, Korsør, havde ved Sø- og Handelsretten anlagt Sag mod Kaptajn *N. Andersen*, M/S »Theodor« af Marstal, til Betaling af 500 Kr., fordi der manglede knap 2 Tons Byg i en Ladning, han havde sejlet fra Aarhus til Korsør.

Sagen var, paa Foranledning af Sejlskibsrederiforeningen for mindre Skibe i Svendborg, overdraget

Kullene er jo ogsaa siden 1914 »gaaet ned« i samme Forhold og Reparationer ved jo enhver Reder er nu saa »billige«, at man næsten generer sig for at nævne dem.

Mon der ikke var Anledning for Erhvervsministeriet samtidig med at Lodsvesenet tages under Behandling, at undersøge, hvor længe det danske Samfund staar sig ved, at Bugsering af udenlandske Skibe sker til saa tabbringende Takster, at end ikke Bugsermateriellet kan vedligeholdes.

Men det har maaske først Interesse naar Bugseringen helt hører op — af Mangel paa Deltagelse.

Iøvrigt burde vore gamle Førere, der jo kender Havnen ind og ud gennem en Menneskealder eller mere, være berettigede til at foretage Lodseriet, hvor dette skønnes nødvendigt. Det kom da saavist ikke til at staa Rederne i 300 Kr. for en 2000 Tons Damper. Deres ærbødige

O. H. Bærentzen.

Overretssagfører *Bohn-Christiansen* paa Skipperens Vegne. Sagen havde stor principiel Betydning, idet der forelaa autoriseret Vejerattest fra begge Havne.

Ved Sø- og Handelsrettens Dom forleden blev Kaptajn *Andersen* frifundet og tilkendt Sagens Omkostninger med 75 Kr. paa Grundlag af, at han i Konossementet havde fritaget sig for ethvert Ansvar m. H. t. Vægten.

HAVNEAFGIFTER

TYSK KRITIK AF FORHOLDENE I HAMBURG

En Indsender i »Hamburgischer Correspondent« udtaler om ovennævnte Æmne med særligt Henblik paa Hamburgs Havn bl. a. følgende:

»Handelen paa Hamburg er atter paa Fredsfod, og Hamburg er paany en af de billigste Havne i Verden.« Saaledes talte Hamburgs Minister for Handel, Skibsfart og Erhverv, der som »Albert Ballins betroede Elev«, som den demokratiske Presse kalder ham, egentlig burde vide bedre. Men den store hamburgske Skibsfartsmand vilde antagelig vende sig i sin Grav, hvis han saa de Metoder, som hans Elev under Paaberaabelse af ham anvender til Fremme af Skibsfarten paa Hamburg. Man skal ganske vist ikke under en Valgkamp veje hvert Ord paa en Guldvægt, men man maa paa den anden Side heller ikke øve Vold paa Kendsgerninger. Og naar af de for Hamburg af Betydning værende Konkurrencehavne kun Amsterdam og Rotterdam er henholdsvis 31 og 14 pCt. dyrere end Hamburg, medens Antwerpen er 66 pCt., Bremen 29 pCt. og København 38 pCt. billigere, kan man ikke i Alvor kalde Hamburg den billigste Havn. Hr. Senatoren vilde gøre

vel i at følge andre hamburgske Embedsmænds Eksempel og lade sig bevilge en Ferierejse til Studium af fremmede Havne, hvor der virkelig endnu er meget at lære.

Statistik kan bruges til alt.

Den demokratiske og den socialdemokratiske Presse henviser imidlertid i Kor til Statistikken over Trafikken paa Hamburgs Havn. Som om man ikke kunde bevise alt ved Hjælp af Statistik. Men naar Havnebestyrelsens Formand tager Havnens tilsyneladende Blomstring til Indtægt for sine Embedsmænd, maa man i al Beskedenhed gøre ham opmærksom paa, at hans Tal er vildledende, da de kun viser den ind- og udgaaede Tonnage uden at nævne, om Skibene er tomme eller lastede, og Antallet af tomme Skibe, ind- og udgaaende, er overordentlig stort, sammenlignet med hvad det var før Krigen; det maa endvidere fremhæves, at de engelske og amerikanske Linjer, der anløber Hamburg, bittert beklager sig over de der gældende og i Forhold til andres Havnes overordentlig høje Havneafgifter.

LODSVÆSENET

Fra Lodsdirektøren, Kaptajn Nielsen, har vi modtaget et Indlæg i det af os i vor ledende Artikel i *Dansk Søfarts Tidende* af 21. ds. rejste Spørgsmaal om en Reorganisation af Lods væsenet. Vi skal i vort næste Nummer bringe Lodsdirektørens Indlæg samt nogle redaktionelle Bemærkninger til samme.

Skibssalg.

Et Partrederi med Styrmand J. Jørgensen, Fredericia, som bestyrende Reder har købt Motorskibet »Duen« af København. Skibet er paa 250 Tons og bygget af Staal i Marstal 1920.

Konsultationsstue for kønssyge Søfolk.

Erhvervsministeriet har under 11. ds. tilskrevet Dansk Sejlskibsrederiforening saaledes:

Gennem Udenrigsministeriet har man fra Generalkonsulatet i Hamburg modtaget Underretning om, at der i nævnte By er blevet oprettet en Konsultationsstue for kønssyge Søfolk. Konsultationsstuen er aaben daglig fra Kl. 4,30 til 5,30 Eftermiddag med Undtagelse af Søn- og Helligdage, og Adgang til at konsultere Lægen staar aaben for alle Søfolk, ogsaa Udlændinge. Konsultationen er gratis.

SKIBS-
PROVIANTERINGS-
HANDLERE

København:

J. Andersen & Co., Toldbodvej 7.
Bjersch-Jensen & Co., Holbergsgade 24.

Aarhus:

Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 26.

Esbjerg:

H. P. Nielsen, Strandbygade 18.
Th. Thygesen Kirkegade 7.

Frederikshavn:

P. Saxbergs Eftf., N. Mogensen.

Helsingør:

K. F. Marstrands Eftf.

Randers:

A. L. Nielsen, ogsaa aut. Forhyringskontor.

Vejle:

W. Coops, ogsaa aut. Forhyringskontor.

Et bark- eller
brigrigget staalskib

ca. 300 tons brutto, ikke over 10 a 12 aar gammelt, ønskes købt. Skibet maa ha høieste klasse i anerkjendt besigtigelsesinstitution. — Tilbud med specifikationer og prisforlangende bedes sendt

Trondhjems Skoleskibsdirektion

adr:

KAPTEIN KLINGENBERG
TRONDHJEM · NORGE

(B)

CHR. JENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon .. 2256
Statstelefon 40

Telegr.-Adr.:
»SØBORG«

M. KJÆR · AALBORG
VESTERAAGADE · VED PONTONBRØEN
Alle Maskin- og Skibsreparationer
udføres hurtigt

TELEGRAM-ADRESSE: »MASKINKJÆR« · TELEFON NR. 2371



EM. Z. SVITZER'S BJERGNINGS-ENTREPRISE

TELEFON Nr. 5195-7278 KØBENHAVN K. STATS TELEFON NR. 2

Telegram-Adresse:
»SVITZERSALVAGE«

ROTTERDAM

KJØBENHAVNS HANDELSBANK

ETABLIFRET 1873
Aktiekapital (fuldt indbetalt) Kr. 50.000.000
Reserv fond Kr. 29.559.110

HOVEDKONTOR: HOLMENS KANAL 2

Afdelinger:
Amagertorv 29 · Bredgade 77 · Frederiksberggade 1
Gl. Kongevej 98 · Nørrebrogade 26 · Store Kongens-
gade 58 · Strandvej 96 · Sølvgade 84 · Østerbrogade 29

Fillaler i:
Aabenraa · Aarhus · Esbjerg · Graasten · Haderslev
Horsens · Kalundborg · Odense · Randers
Rønne · Sønderborg · Toftlund
Tønder · Viborg

Wiltons ENGINEERING & SLIPWAY Co

SKIBSBYGGERE
MARINE-, ELEKTRISKE OG ALMINDELIGE
INGENIØRARBEJDER

KEDELSMEDIE · JERN- OG MESSING-STØBERIER
REPARATIONSVÆRFT

2000 TONS DAMP-HYDRAULISK SMEDEMASKINE
4 FLYDEKRANER MED INDT. 120 TONS LØFTEEVNE

En Ponton-Dok for Skibe op til 850 Fods Længde, Løfte-Evne	46,000 Tons
En » » » » » 550 » » » » »	14,000 »
En » » » » » 480 » » » » »	8,000 »
En » » » » » 420 » » » » »	4,500 »

Sidebedding for Dampere paa indtil 300 Fods Længde

TELEGR.ADR.: **WILTON, ROTTERDAM** TELEFON-NR.: 7303, 7304, 7305, 7325, 6707, 6708

KØBENHAVN

DEN DANSKE LANDMANDSBANK

GRUNDLAGT 1871

Gammel Torv 16 **JULIUS MARSING** Telf.: Central 12,516

Frihavnslager af bedste SUPERIOR MANILLATOV
højeste Styrke **MARSING KVALITET** største Holdbarhed
Levering i alle inden- og udenlandske Havne. Kassér ikke gammelt
Mannillatov, højeste Dagspris betales. Afhentning direkte ved Skib.

H. P. NIELSEN

Strandbygade 18 · Esbjerg
Skibshandler

Telefon: 197 Telegr.-Adr.: Skibsnelsen

ESBJERG JERNSTØBERI & MASKINFABRIK

JENSEN & OLSEN
Telegr. »Thor« ESBJERG Telf. Nr. 31

udfører Skibsreparationer af enhver Art

ESBJERG

ESBJERG MASKINFABRIK

JERN- & METALSTØBERI
CHRISTOFFERSEN & LARSEN

Specialitet:
ELEKTRISK SVEISNING · SKIBS-, MASKIN- OG KEDELARBEJDE
HURTIG STØBNING AF METAL OG JERN
KOBBERARBEJDE UDFØRES

J. LAURITZEN'S MÆGLERFORRETNING

Esbjerg

BEFRAGTNING · KLARERING · SPEDITION
TELEGRAM-ADRESSE: »LAURITZEN« · TELEFON Nr. 3 & 822

FREDERIKS-
HAVN

„Alpha“ Motoren

Leveres
saavel i 4 Takt
som i 2 Takt

A/s Frederikshavns Jernstøberi & Maskinfabrik
F R E D E R I K S H A V N

N I C. P E D E R S E N

HARALD CHRISTENSENS EFTERF.
SKIBSMÆGLER

FREDERIKSHAVN

Telegr.-Adr.: »Harkristensens« · Statstelefon 14 · Jydsk Telefon 10

AARHUS

I FREDERIKSHAVN

provianteres de Herrer Skibsførere bedst
og billigst hos

P. Saxbergs Eftfl. N. Mogensen

Telegr. Adr. »Saxberg« · Telefoner 244 & 482
Skibshandel

SKIBSREPARATIONER

VIGGO JENSEN A/S
MASKINFABRIK

TELFON: 2437

AARHUS

SVENDBORG

A/s SVENDBORG SKIBSVÆRFT & MASKINBYGGERI

NYBYGNINGER & REPARATIONER · 2 FLYDEDOKKER
NUMER 1: FOR SKIBE INDTIL 600 TONS LADEEVNE
NUMER 2: FOR SKIBE INDTIL 4000 TONS LADEEVNE

TELEFONER: 76-269

TELEGRAM-ADRESSE: FI YDEDOKKEN

STATSTELEFON 21

POSITIONSLISTE PR. 24. NOVEMBER 1924

MEDDELT AF •DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING•

A

s.s. *A. P. Bernstorff* i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Aalborg*, Egeholm, ank. London 20.11.
 s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i København-Aalborg Ruten.
 s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i København-Aarhus Ruten.
 s.s. *Absalon*, Hansen, ank. København 22.11.
 m.s. *Alfa*, Christensen, afg. Newhaven 20.11., til Boston.
 m.s. *Afrika*, Svarrer, afg. Shanghai 22.11. til Newchwang Road.
 s.s. *Aggersund*, Petersen, ank. Baltimore 19.11.
 s.s. *Agnete Mærsk*, Rasmussen, ank. København 21.11.
 s.s. *Aladdin*, Nielsen, afg. Aalborg 25.11. til Windau.
 s.s. *Alexandra*, Holst, afg. Antwerpen 16.11. til Piræus.
 s.s. *Alf*, Thorkildsen, pass. Belle Isle 21.11.
 s.s. *Alfa*, Christensen, pass. Gibraltar 23.11. p. Rejse til Bristol.
 s.s. *Alfred Hage*, Bjørn-Andersen, pass. København 22.11.
 s.s. *Algarve*, Sundvig, afg. Lissabon 23.11. til København.
 s.s. *Allsund*, Nielsen, afg. Kiel 21.11.
 s.s. *Amalienborg*, Hansen, ank. Santos 14.10.
 s.s. *Angelica*, Rask, afg. Riga 13.11.
 s.s. *Anine*, Risøe, pass. Brunsbüttel 23.11. paa Rejse til Rouen.
 m.s. *Annam*, Rasmussen, ank. Rotterdam 23.11.
 s.s. *Anna* ank. Raumo 24.11.
 s.s. *Anneberg*, Korff, ank. Trångsund 24.11.
 s.s. *Arabien*, Harder, afg. Nauru 19.11. til Australien.
 s.s. *Argentina*, Wenck, reparerer i Odense.
 m.s. *Arizona*, Sonne, ank. Rosario 17.11.
 s.s. *Arkansas*, Snedker, ank. Sarpsborg 23.11.
 s.s. *Arnold Mærsk*, Stabenow, afg. Danzig 18.11.
 m.s. *Asia*, Dahl, pass. Panama Canal 13.11. p. R. t. Hamburg.
 s.s. *Astrid*, Bjark, ank. Skutskär 22.11.
 s.s. *Atlantehavet* ank. København 22.11.
 s.s. *Atlantic*, Lund, pass. Aden 23.11. paa Rejse til Colombo.
 m.s. *Australien*, Møller, ank. Dunkirk 24.11.
 m.s. *Avance*, Andrup, afg. København 21.11. til Methil.
 m.s. *Avant*, Sørensen, laster i Danzig.
 s.s. *Æxel*, Maglebye, afg. Almeria 18.11. til Hamburg.

B

s.s. *Baldur* opl. i København siden 31.10.
 s.s. *Beira*, Kjær, afg. London 21.11. til Windau og Libau via Nørre Sundby.
 s.s. *Belgien*, Hansen, ank. Dunkirk 19.11.
 s.s. *Bellona*, Thrane, afg. København 24.11. til Leith via Odense, Aarhus og Aalborg.
 s.s. *Benedikt*, Madsen, i København-Haderslev-Aabenraa-Sønderborg Ruten.
 s.s. *Bergenhus*, Andresen, afg. København 24.11. til Stettin.
 s.s. *Berlin*, Vinding, pass. Ushant 23.11. p. R. t. Egersund.
 s.s. *Birgit*, Clausen, afg. Ayr 21.11. til Reykjavik.
 s.s. *Birle*, Christensen, ank. Newport News 18.11.
 s.s. *Bjarke*, Petersen, ank. Amsterdam 21.11.
 s.s. *Bodil* afg. London, 24.11. til Antwerpen.
 s.s. *Bogø*, Rasmussen, afg. Wartsala (Abo) 21.11. til Bristol.
 s.s. *Bolivia*, Beldring, afg. Tacoma 15.11. til Japan.
 s.s. *Bornholm*, Hansen, afg. New York 19.11.
 s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Trångsund 24.11.
 s.s. *Botnia*, Lydersen, afg. Leith 21.11. til Island via Thorshavn.
 s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, ank. Raumo 16.11.
 s.s. *Brattingsborg*, Christensen, pass. Cape Wrath 22.11.
 s.s. *Bretagne*, Hartmann, afg. Rotterdam 22.11.
 s.s. *Bretland*, Larsen, ank. Blyth 21.11.
 s.s. *Britta* ank. Middelfart 23.11.
 s.s. *Brynhild*, Huus, afg. Salonica 22.11. til Konstantinopel.
 s.s. *Bryssel*, Jensen, afg. Immingham 21.11. til Kalundborg.
 s.s. *Børglum*, Møllerup, ank. New York 20.11.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, i København-Frederikshavn-Kristiania Ruten.
 m.s. *California*, Pedersen, afg. Bahia 19.11. til København, Malmø og Helsingborg via Madeira.
 s.s. *Carmen* ank. Brännfors 24.11.
 m.s. *Caroline*, Jørgensen, ank. Grimsby 21.11.
 s.s. *Charkow*, Petersen, afg. Antwerpen 18.11. til Tanger.
 m.s. *Chastine Mærsk*, Lundgreen, ank. Vezagapatam 20.11.
 m.s. *Chile*, Hansen, afg. San Francisco 16.11. til Hamburg.
 s.s. *Chr. I. Kampmann* ank. Wear 22.11.
 s.s. *Christiansborg*, Lund, ank. Philadelphia 20.11.
 s.s. *Cimbria*, Svan, i København-Randers Ruten.
 s.s. *Cito*, Jordt, ank. Raumo 19.11.
 s.s. *Clara*, Jacobsen, pass. Brunsbüttel 20.11. p. R. t. Ghent.
 s.s. *Copenhagen*, Nielsen, afg. Ardrossan 14.11. til Portland.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Poulsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Dagmar* (J. Lauritzen) pass. Dunnethead 23.11. paa Rejse til Stralsund.
 s.s. *Danebrog*, Andresen, afg. Aalborg 22.11. til Methil.
 s.s. *Danefelt*, Simonsen, afg. Trångsund 22.11. til La Rochelle.
 s.s. *Danefærd*, Grøndal, ank. Piambhoef 18.11.
 s.s. *Daneholm*, Petersen, ank. Hull 24.11.
 m.s. *Danekonge*, Petersen, pass. Aden 19.11. paa Rejse til Wellington.

s.s. *Danelag*, Stage, ank. Gefle 16.11.
 s.s. *Danemark*, Hausgaard, pass. Kielerkanalen 21.11. paa Rejse til Gädvickén.
 s.s. *Danery*, Voss, ank. Wiborg 25.11.
 s.s. *Danevirke*, Jørgensen, ank. Santos 8.11.
 s.s. *Dania*, Bencke, ank. Boston 21.11.
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, pass. Flores 13.11.
 s.s. *Delaware*, Folkenberg, afg. Ayr 18.11. til Baltimore.
 s.s. *Diana*, Tramp, ank. Newcastle 23.11.
 s.s. *Dorrit* pass. Sagress 23.11. paa Rejse til Carthage.
 s.s. *Douro*, Jørgensen, ank. Libau 22.11.
 m.s. *Drogden*, Hansen, ank. Svendborg 18.11.
 s.s. *Dronning Maud*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Dublin*, Krogh, ank. Frontera 14.11.

E

s.s. *E. M. Dalgas* afg. Horsens 22.11.
 s.s. *Ebba* pass. Gibraltar 20.11. paa Rejse til Genoa.
 s.s. *Ebro*, Rosenhøj, afg. København 21.11. til London.
 s.s. *Egholm*, Tønnesen, ank. Swansea 19.11.
 s.s. *Eleonora Mærsk*, Mortensen, afg. Casablanca 22.11.
 s.s. *Elie*, Schmidt, ank. Sundsvall 15.11.
 s.s. *Elisabeth*, Petersen, afg. 22.11. til Belfast.
 s.s. *Ella* opl. i København siden 9.11.
 s.s. *Ellen*, Fischer, ank. Newport 22.11.
 s.s. *Ellensborg*, Andersen, ank. Ipswich 19.11.
 s.s. *Elsborg*, Palm, ank. Stockholm 20.11.
 s.s. *Emanuel*, Svane, pass. Brunsbüttel 23.11., p. R. t. Poole.
 s.s. *Emilie Mærsk*, Andersen, afg. Bermuda 16.11.
 m.s. *Emma Mærsk*, Mærsk-Møller, ank. Odessa 16.11.
 s.s. *Energi*, Jensen, ank. Køge 23.11.
 s.s. *England*, Stengade, afg. Barry 6.11. til Byenos Aires.
 s.s. *Enighed*, Christensen, Trångsund 23.11.
 s.s. *Erik*, Christensen, i Dok i Swansea siden 3.11.
 s.s. *Erik Boye* ank. Fairwater 19.11.
 s.s. *Erindring*, Nielsen, Montrose 22.11.
 s.s. *Esbern Snare*, Fjeldborg, i Hamborg-Aalborg Ruten.
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Hamborg-Aarhus Ruten.
 s.s. *Ester* afg. Kotka 21.11. til Thames.
 s.s. *Esther Maria*, Bang, ank. København 24.11.
 s.s. *Estland*, Sørensen, afg. Rouen 22.11.
 s.s. *Estonia*, Christensen, afg. Falmouth 16.11. til New York.
 s.s. *Express* opl. i København siden 5.11.

F

s.s. *Falken*, Pedersen, i Ruten København, sydfynske m. fl. Pladser.
 m.s. *Falstria*, Sørensen, afg. Colombo 15.11. til Lissabon via Suez Kanal.
 s.s. *Fanø*, Michelsen, ank. Leningrad 16.11.
 s.s. *Ficaria*, Hansen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Fiona*, Petersen, opl. i København siden 16.11.
 m.s. *Fionia*, Skjoldam, ank. København 23.11.
 s.s. *Flora*, Andresen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Florida*, Holm, afg. Cardiff 7.11. til Buenos Aires.
 s.s. *Flynderborg*, Lund, ank. Blyth 21.11.
 s.s. *Frankrig*, Parkes, afg. Rødbyhavn 20.11.
 s.s. *Fredensborg*, Nielsen, ank. Hampton Roads 23.11.
 s.s. *Fredensbro*, Olsen, afg. Massawah 17.11. til Colombo.
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, afg. Christiania 21.11. til N.Y.
 s.s. *Frederiksborg*, Larsen, afg. Kingston 22.11.
 s.s. *Frejre*, Jensen, afg. Southampton 22.11. til Hamborg.
 s.s. *Frieda*, Westergaard, afg. Aarhus 22.11. til Hernösand.
 s.s. *Frigga*, Ankersen, i Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Frode*, Juul Larsen, afg. New Orleans 23.11. til Houston.
 s.s. *Fylla*, Callesen, ank. Antwerpen 24.11.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, ank. Havre 22.11.
 s.s. *Gautatyr*, Nielsen, pass. Holtenau 24.11. p. R. t. Kotka.
 s.s. *Gerda* ank. Memel 20.11.
 s.s. *Geysir*, Hansen, i Timecharter.
 s.s. *Gorm* afg. Norfolk 8.11. til København og Odense.
 s.s. *Grønland*, Andersen, afg. Manchester 21.11.
 s.s. *Grønsund*, Hansen, ank. Kiiskilæ 21.11.
 s.s. *Gudrun Mærsk*, Nielsen, ank. Hongkong 15.11.
 s.s. *Gunver* afg. Liverpool 22.11. til Norrköping.

H

s.s. *H. A. Hansen*, Hansen, ank. Kotka 16.11.
 s.s. *H. Pontoppidan* ank. Wyborg 23.11.
 s.s. *Hadsund*, Hansen, ank. Riga 18.11.
 s.s. *Halldan*, Ørbech, afg. Bordeaux 21.11. til Vejle og København via Havre og Dunkirk.
 s.s. *Halland*, Christiansen, ank. Casablanca 17.11.
 s.s. *Hamlet*, Poulsen, pass. Brunsbüttel 23.11. p. R. t. Ghent.
 s.s. *Hammershus*, Hveissel, afg. Randers 24.11.
 m.s. *Handicap*, Bull, ank. Hamburg 22.11.
 s.s. *Hans Broge*, Christensen, afg. Blyth 22.11. til København.
 s.s. *Hans Mærsk*, Slavensky, afg. Norfolk 15.11.
 s.s. *Hans Tausen*, Hansen, afg. Frederikshavn 21.11.
 s.s. *Harald*, Pedersen, ank. Patras 16.11.
 s.s. *Harriet* ank. Valencia 22.11.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, ank. København 21.11.

LONDON

STUVERI I LONDON

BRITISH & NETHERLANDS WHARF CO. (MEDLAND WHARF)

Korrespondance til: CITY OFFICE, 2, Creechurch Lane, LONDON E.C.3.

REGENTS CANAL DOCK, E. 14

Dampere losses hurtigt baade ved MEDLAND MOLEN og andetsteds i London · FRUGTDAMPERE, Specialitet ved MEDLAND MOLEN (hvor Dampene altid kan flyde), der er udstyret med elektriske Kraner og alle moderne Losningsapparater.

Alle Oplysninger og Takster for Losning af alle Arter af Varer sendes efter Anmodning.

FRANK BROWN, DIREKTØR

LONDON

BUNKER ENTREPRENØRER
FOR UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGELSK KUL-ÅFSKIBNINGSHAVNE
BEFRAGNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE
KULEKSPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER
FLYDENDE BRÆNDELSE

LAMBERT BROTHERS LIMITED

TELEGRAM-ADR.: 85, GRACECHURCH STREET,
»LAMBERT STOCK, LONDON« LONDON, E.C. 3.

FILIALER:

CARDIFF, The Exchange	Telegr. Adr.:
Newport, Mon., 131, Dock Street	} Lambert«
Port Talbot, Exchange Buildings	
NEWCASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs.	
Tyne Dock, 67, Hudson Street	} Newcastle.
Blyth, 19, Ridley Street	} Lambert«
West Hartlepool, Victoria Terrace	
GLASGOW, 78, St. Vincent Street	} Lambert«
Methil, 82, East High Street	
Burntisland, 20, High Street	
HULL, Prudential Buildings	} Lambrose«
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road	} Lambrose«
Immingham, Dock Offices	

NEW YORK: 17, STATE ST. BILBAO: ESTACION 5

PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA

LONDON

HARALD ISACHSEN & CO., Ltd.

Skibsmæglere og Befragtningsagenter

TELEGRAM-ADRESSE: "AVANCEUR", LONDON

CODER: SCOTT'S & WATKINS

101, LEADENHALL STREET, LONDON E.C. 3

CARLBOM, PETERSON & CO., Ltd.

DIREKTØRER: SKIBSMÆGLERE KONTORER:
JOHN O. CARLBOM (SVENSK) JOHN CARLBOM & CO., Ltd.
FRANK G. CASTLETON, F.I.C.S. GRIMSBY, HULL, IMMINGHAM,
NEWCASTLE-ON-TYNE

Coiler:	Telegram-Adresser:	Telefoner:
Watkins	"Receptive, Phone, London"	London: Avenue 2184 & 2185
Scott's	"Receptive, London" (Foreign)	Grimsby: Central 2073 & 2871
A.B.C.	"Carlbom, Grimsby"	Hull: Central 5093 (two lines)
Baltic	"Carlbom, Hull"	Immingham: Central 38
	"Carlbom, Newcastle-on-Tyne"	Newcastle: City 144

110, FENCHURCH STREET, LONDON E. C. 3.

J. A. FINZI & YOUNG

8, FENCHURCH BLDGS.

LONDON, E. C. 3

TELEFON: AVENUE 8289

SKIBSMÆGLERE OG BEFRAGTERE

GRIMSBY

Telefoner { Grimsby No. 621
Immingham No. 31

Telegrams: "SUTCLIFFE"

FILIALER:

69 Princess	Manchester
7 Chapel Street	Liverpool
1 Cannon Street	Birmingham
24 Charles Street	Bradford
»York House« 5/7, St.	
Mary Axe	London
Corn Exch. Chambers,	
Exchange Street	Sheffield

JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

Skibsmæglere, Befragtning, Spedition, Assurance og Kommissionsforretning,

Stevedores, etc.

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

CARDIFF

MOUNTSTUART TØRDOKKE OG SHEARMANS LIMITED

CARDIFF

NEWPORT

BARRY

AVONMOUTH

Telegram-Adresse: MOUNTSTUART
Telefon 5103

Telegram-Adresse: MORDEY
Telefon 2174

Telegram-Adresse: SHEARMAN
Telefon 275

Telegram-Adresse: SHEARMAN
Telefon 54

TØRDOK-EJERE · SKIBSREPARATØRER & INGENIØRER

GLASGOW

ANDREW LEITCH & CO.

KUL EKSPORTØRER
SKIBSMÆGLERE · SPEDITØRER · BUNKERKUL
BUNKERKUL ENTREPRENØRER

DUNDEE & GLASGOW

TELEGRAM-ADR.: »LEITCH, DUNDEE

E. VON MEHREN & CO.

GLASGOW · NEWCASTLE · GREENOCH

Telegram-Adresse: »Vonmehrens«

SKIBSMÆGLERE · BUNKERKUL ENTREPRENØRER

Agent for Norge: *

ROB. NILSON & NYQUIST, Christiania.

Telefon: 14346, 33647 H · Telegram-Adr.: »Lipaloe«

METHIL

Telegrams: »Mactaggart«, Methil.
Codes: A. B. C. 5th Edition · Scotts' 10th Edition · Watkins 1904

LAWSON & MITCHEL

Skibsmæglere & Skibsfarts Agenter

METHIL, Fife

DANSK VICEKONSULAT

FORSYNING AF BUNKERS

Dæk- og Maskinforsyning

C. A. G. FYHN

SKIBSHANDLER OG KREDITOPLAG

EAST HIGH STREET

METHIL

*Første Klasses Varer i Skinker, Smør, The, Ost, Mel, Konserver etc.
Agent for W. B. Dick & Co., Ltd., Maskinolie etc.*

s.s. *Hekla*, Bosch Kronika, ank. West Hartlepool 24.11.
 s.s. *Helene* afg. Kotka 15.11. til Bristol.
 s.s. *Helga* afg. Rivadesella 23.11. til Rotterdam.
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, ank. København 20.11.
 s.s. *Hengest*, Ingemann Andersen, ank. København 24.11.
 s.s. *Henry Tegner*, Nielsen, ank. Valencia 23.11.
 s.s. *Hermod*, Clausen, ank. Gibraltar 22.11.
 s.s. *Hertha Mærsk*, Møller, ank. Leningrad 19.11.
 s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. København 20.11. til Manchester, Liverpool og Swansea.
 s.s. *Hjelm*, Falk, opl. i København siden 19.7.
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, ank. København 23.11.
 s.s. *Holland*, Jørgensen, ank. Mariager 22.11.
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, ank. Hull 23.11.
 s.s. *Hugo*, Thorkelin, ank. Ostende 19.11.
 s.s. *Hulda Mærsk*, Schou, ank. Helsingør 19.11.

I

s.s. *I. D. S. Adolph* pass. København 24.11.
 m.s. *Indien*, Jacobsen, ank. Portland Ore 16.11.
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Bordeaux 22.11.
 s.s. *Inge Mærsk*, Høgstedt, ank. Mahon 19.11.
 s.s. *Inger* ank. Valencia 22.11.
 s.s. *Irene Maria*, Lisberg, afg. Trångsund 20.11. til London.
 s.s. *Island*, Frandsen, ank. Leith 23.11.
 s.s. *Ivar*, Nielsen, afg. Montreal 19.11. til Kbhvn. og Danzig.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Falck, afg. Libau 19.11. til London.
 s.s. *J. C. la Cour*, Sandberg, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
 s.s. *Jakob Mærsk*, Hansen, afg. Cette 20.11.
 s.s. *Jan Kurtzhals*, afg. Tyne 3.11. til Norfolk.
 m.s. *Java* Knudsen, pass. Perim 21.11. p. R. t. Antwerpen via Suez Kanal.
 s.s. *Jelling*, Andersen, afg. Progreso 22.11.
 s.s. *Jenny* afg. Neufarwasser 21.11. til Wasa.
 s.s. *Jessie Mærsk*, Petersen, ank. Åhus 16.11.
 s.s. *Johanne* ank. Stettin 21.11.
 s.s. *Jolantha*, Strufve, ank. København 22.11.
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, pass. Gibraltar 22.11.
 s.s. *Josey*, Nielsen, afg. Beaumont 15.11. til Tampico.
 s.s. *Jungshoved*, Horn, afg. Las Palmas 22.11.
 m.s. *Jutlandia*, Kolls, ank. Singapore 21.11.
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, ank. Danzig 17.11.

K

s.s. *Kai*, Friis, pass. Cape Wrath 11.11. p. R. t. Baltimore.
 s.s. *Karen*, Brinck, ank. Hull 21.11.
 s.s. *Karla* ank. Marseille 22.11.
 s.s. *Kasan*, Sørensen, afg. Esbjerg 23.11. til Antwerpen.
 s.s. *Katholm*, Petersen, ank. Swansea 20.11.
 s.s. *Kejserinde Dagmar*, Uldall, afg. Riga 17.11. til Cardiff.
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, afg. Göteborg 20.11. til Boston m. fl. Pladser.
 s.s. *Kina*, Nielsen, ank. Tampa 18.11.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, i København-Aarhus Ruten.
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, afg. Randers 21.11. til Kotka.
 s.s. *Knud*, Clemmensen, ank. Panderma 17.11.
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, i København-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Rindby, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Kronborg*, Hillebranth Lund, afg. Sydney U. S. 19.11.
 s.s. *Kronprins Frederik*, Hejlsøe, pass. Flambrugh Head 23.11. paa Rejse til Blyth.
 s.s. *Kurland*, Berndsen, afg. La Laja 22.11.
 m.s. *København*, Mortensen, ank. Beira 29.10.

L

s.s. *Lars Kruse* afg. Wasa 23.11.
 s.s. *Laura Mærsk*, Løber, ank. København 18.11.
 m.s. *Leise Mærsk*, Houmann, afg. Tampico 20.11.
 s.s. *Leza Mærsk*, Barentzen, ank. Cardiff 20.11.
 s.s. *Lifland*, Haure-Petersen, ank. Riga 13.11.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, pass. Holtenau 24.11.
 s.s. *Lily*, Poulsen, pass. Gibraltar 22.11, p. R. t. Aguilas.
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutebart København-Limfjordsstat.
 s.s. *Lithuania*, Jørgensen, pass. København 23.11. paa Rejse til Danzig.
 s.s. *London*, Caspersen, ank. Dieppe 19.11.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, ank. Buenos Aires 17.11.
 m.s. *Lynnetten*, Jensen, afg. Stralsund 22.11.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i København-Kristiania Ruten.
 s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. Antwerpen 22.11. til København.
 s.s. *Maine*, Brocks, ank. København 19.11.
 s.s. *Maj*, Holm Nielsen, afg. Cardiff 19.11. til Monaco.
 s.s. *Maja*, Christensen, i København-Hamburg Ruten.
 m.s. *Malaya*, Kruse, pass. Perim 22.11. p. R. t. Singapore.
 s.s. *Margrete*, Mathiasen, ank. London 24.11.
 s.s. *Marie* ank. Seaham Harbour 21.11.
 s.s. *Marie Mærsk*, Kristensen, pass. Port Said 19.11.
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Zaandam 21.11.
 s.s. *Martin Carl*, Jørgensen, ank. Ørnskjöldsvik 19.11.
 s.s. *Martin Goldschmidt*, Lauritzen, pass. Kielerkanalen 22.11. paa Rejse til London.

s.s. *Mary*, Stabell, ank. København 23.11.
 s.s. *Maryland* ank. Galveston 13.11.
 m.s. *Mexico*, Wolff-Jørgensen, pass. Dover 21.11. paa Rejse til Charleston.
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, ank. Frederikshavn 23.11.
 s.s. *Minsk*, Egense, ank. Valencia 22.11.
 s.s. *Mjølner*, Rasmussen, ank. Gibraltar 22.11.
 s.s. *Moskov*, Jørgensen, ank. Danzig 23.11.
 s.s. *Møen*, Olsen, i København-Stege og København-Nykøbing F. Ruterne.
 N
 s.s. *N. F. Høffding* ank. Cardiff 13.11.
 s.s. *Nancy* afg. Stockholm 24.11. til Mantyluoto.
 s.s. *Natal*, Røder, afg. Antwerpen 14.11. til Colombo via Suez Kanal.
 s.s. *Nautik* ank. Hernøsand 23.11.
 s.s. *Neptun* afg. Sundsvall 15.11. til Barcelona.
 s.s. *Nerma* ank. Valencia 23.11.
 s.s. *Nevada*, Fischer, ank. Cardiff 20.11.
 s.s. *Nibha*, Andersen, afg. Suez 22.11. til Perim.
 s.s. *Nidaros*, Thomsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, ank. København 23.11.
 s.s. *Niobe* ank. Palma 23.11.
 s.s. *Nordland*, Clausen, ank. Boness 21.11.
 s.s. *Nordsøen* i København for Reparation.
 s.s. *Normandiet*, Haure-Petersen, ank. Leningrad 19.11.

O

m.s. *Odense* i København-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-København-Göteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, Damholt, ank. Malta 23.11.
 s.s. *Olga*, Thoft, afg. Cardiff 22.11. til Casablanca.
 s.s. *Oluf Bager*, Tvergaard, i København-Frederikshavn og København-Aalborg Ruten.
 s.s. *Oluf Mærsk*, Hansen, ank. Sydney C. B. 20.11.
 m.s. *Oregon*, Mühlendorff, afg. Lissabon 23.11. til København-Odense, Aalborg og Göteborg.
 s.s. *Orion*, Berndsen, ank. Koivusaari 13.11.
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, afg. New York 20.11. til København.

P

s.s. *P. Madsen* ank. Cardiff 17.11.
 s.s. *P. N. Damm* ank. Methil 20.11.
 s.s. *Pacific*, Matthiessen, ank. Christiania 20.11.
 s.s. *Palnatoke*, Schou, pass. Holtenau 24.11.
 m.s. *Panama*, Hjernum, ank. Vladivostok 21.11.
 s.s. *Parana*, Heisterberg, afg. Portland Ore 19.11. til Australien.
 s.s. *Paris*, Ovesen, ank. Nuevitas 8.11.
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, afg. Rixø 20.11. til Havana.
 m.s. *Peru*, Larsen, ank. San Francisco 16.11.
 s.s. *Peter Mærsk*, Knudsen, afg. København 21.11.
 m.s. *Philip*, Petersen, afg. Hudikswall 20.11., til Karrebæksminde.
 s.s. *Polaris*, Holm, ank. Trångsund 15.11.
 s.s. *Polly*, Nielsen, ank. Nantes 21.11.
 s.s. *Primula*, Jacobsen, i Dok i København siden 1.11.
 s.s. *Prins Knud*, Kock, ank. Trångsund 19.11.

R

s.s. *Randi* afg. Valencia 24.11. til Amsterdam.
 s.s. *Rask*, Theiland, ank. København 23.11.
 s.s. *Rhodesia*, Madsen, afg. Durban 16.11. til Singapore.
 s.s. *Rhone*, Thomsen, afg. London 21.11. til København via Aalborg.
 s.s. *Rigmor*, Jørgensen, ank. Malaga 22.11.
 s.s. *Rita*, Nikolaisen, i København-Hamburg Ruten.
 s.s. *Robert Mærsk*, Mikkelsen, ank. Mariupol 14.11.
 s.s. *Roma*, Bejer, afg. Ardrössan 20.11. til Stockholm.
 s.s. *Romø*, Olesen, ank. København 22.11.
 s.s. *Rosenborg*, Jans, pass. Sagres 21.11.
 s.s. *Rota*, Rivoldt, ank. Leith 23.11.

S

s.s. *Saga*, Henriksen, afg. København 22.11. til Antwerpen.
 m.s. *Sally Mærsk*, Andersen, afg. Wilmington 16.11.
 s.s. *Scandia*, Simonsen, pass. Cape Race 21.11. p. R. t. New Y.
 s.s. *Seine*, Baryic, ank. Riga 22.11.
 m.s. *Selandia*, Himmelstrup, afg. Colombo 21.11. til Penang.
 m.s. *Siam*, Poulsen, afg. Melbourne 15.11. til Port Pirie.
 s.s. *Sigrid*, Winther, afg. Kotka 23.11. til Nantes.
 s.s. *Sigrun*, Jensen, reparerer i Antwerpen.
 s.s. *Sigvald*, Andersen, ank. Hull 20.11.
 s.s. *Silkeborg*, Larsen, afg. Georgetown 22.11.
 s.s. *Simone*, Christensen, pass. Brunsbüttel 23.11. p. R. t. Rouen.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Limhamn 22.11.
 s.s. *Skanderborg*, Petersen, ank. Danzig 17.11.
 s.s. *Skjold*, Nielsen, ank. Aarhus 22.11.
 s.s. *Skodsborg*, Grove, ank. Genoa 14.11.
 s.s. *Skotland*, Iversen, afg. Narva 16.11. pass. Holtenau 20.11.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, ank. København 23.11.
 s.s. *Slesvig*, Weichardt, ank. Leningrad 13.11.
 s.s. *Smut*, Hansen, ank. Blyth 21.11.
 s.s. *Sophie*, Thomsen, pass. Ushant 22.11. paa Rejse til Oporto.
 s.s. *Spjergborg*, Jensen, ank. Danzig 15.11.
 s.s. *Stal*, Clausen, ank. Savannah 13.11.
 s.s. *Stegelborg*, Nielsen, ank. Aarhus 24.11.
 s.s. *Stella* afg. Svartvik 15.11. til Watchet.
 s.s. *Susan Mærsk*, Petersen, afg. Adriatic 18.11.

NEW ORLEANS

JOHN S. SAREUSSEN · FINN SILCHENSTEDT
 INDEHAVERE AF:
NEW ORLEANS SHIPCHANDLERY CO. INC.
 TELEGRAM-ADRESSE: »NOSCO«
 NEW ORLEANS

NEW YORK

SEABORD OPERATING COMPANY, Inc.
 17, BATTERY PLACE, NEW YORK

TELEGRAM-ADR.: SOCIN NEW YORK

MED EGNE FORTRINLIGE PIER FACILITETER OG EN ERFAREN STAB TIL VOR RAADIGHED
 BESØRGER VI ALT I FORBINDELSE MED LOSNING OG LASTNING I NEW YORKS HAVN

NEW YORK

THE C. T. SWETT COMPANY

SLAGTERE & SKIBSHANDLERE
 DÆKS- & MASKIN-FORSYNING

PORTLAND, MAINE

Telefon: 6930 · 130-132 Commercial Street · Nat-Telf.: 1520

Telegram Adresse: OSHIPCO · Alle Coder benyttes
 Telefon: Broad 1753-4-5

OCEAN SHIPCHANDLERY Co., LTD.

En gros Handel i Fødemidler
 Skibshandel & Sejlmageri

60 PEARL STREET, NEW YORK

PORTLAND,
MAINE

JONATHAN MAY & SØNNER

Etableret 1876 · Telegram-Adresse »May« Philadelphia, Penna. Delaware Ave · Lombard & Swansea Sts.

DAMPSKIBSFORSYNINGER · EN GROS HANDEL I KOLONIAL, KØD OG
 FØDEMIDLER · DÆK-, MASKIN- OG RESTAURATØR-
 UDRUSTNING

PHILADELPHIA

AUGUST P. MOE · PHILADELPHIA PA.

Nattelef. Merchantville 132 W. NO. 10 PINE STREET Telf. Lombard 7263 · Main 2105

A. MOE & COMPANY

Almindelige Skibs-Reparationer · Elektriske Reparationer og Forsyninger

GENERALAGENTER FOR MORRIS METALLIC PACKING CO.

BALTIMORE



PRIVAT SIGNAL

DOCTOR F. C. WILLARD

DOCTOR JOHN D. FISKES EFTFLG.

BALTIMORE, MD.

★

BO'NESS

SÆRLIG BETJENING AF SKIBE

Sekretær: E. T. REIERSEN. Telefon: Wolfe 9059

L. WESTERGAARD

A. LARSEN

L. WESTERGAARD & CO.

EN GROS HANDEL I KOLONIALVARER

Skibs- & Maskin-Forsyning

Manila · Kabeltov · Bomuld · Duck

Telef. Calvert 3768

35, South Gay Street

Baltimore, MD.

TELEFON Nr. 51

TELEGRAM-ADR.: JOYCE, BO'NESS

JOYCE & CO.

Skibsforsyninger fra Lager og Frilager
 8 KINNEIL STREET

BO'NESS

LIGE OVERFOR DOCK-PORTENE

ETABLERET 1875

GRANGE-
MOUTH

NORSK VICEKONSULAT

SHIPPING FEDERATION LTD.

JAMES MITCHELL

SKIBSMÆGLER OG SPEDITØR

BURNTISLAND

Telegram-Adr.: »Mitchell«
 Telf. Nr. 15

BEFRAGTNINGS AGENT FOR FORSKELLIGE KULGRUBER I FIFESHIRE

BURNTISLAND

BUCHAN & HOGG

Skibsredere · Skibsmæglere · Speditører

GRANGEMOUTH

Faste Ruter: Grangemouth, Middlesbro', Antwerp

Telegr.-Adr.: »Stearns« · Telefon: 59 & 189, Privat 59a

s.s. *Svanhild*, Hjort, afg. Canada 24.11. til Danmark.
 s.s. *Svanholm*, Petersen, ank. Danzig, 20.11.
 s.s. *Svava*, Christensen, laster i Middelhavet for London.
 s.s. *Svend Pii* ank. Dunkirk 21.11.
 s.s. *Svend* afg. København 19.11. til Havre.
 m.s. *Svendborgsund*, Christensen, ank. Windau 21.11.
 s.s. *Søborg*, Madsen, ank. Boness 21.11.
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, ank. Nørre Sundby 18.11.
 s.s. *Sønderjylland*, Jensen, i Ruten København-Bogense-Vejle.

T

s.s. *T. M. Werner* ank. Holbæk 21.11.
 s.s. *Taarnborg*, Knudsen, pass. Brunsbüttel 23.11.
 s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, ank. Odense 23.11.
 s.s. *Taasinge*, Dam, i København-Nakskov og København-Mariagerfjord Ruterne.
 s.s. *Texas*, Dragsdahl, afg. Galveston 6.11. til Nørre Sundby, Aalborg-København, Horsens og Korsør.
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, afg. København 24.11. til Newcastle via Nakskov-Odense og Aarhus.
 s.s. *Thyra* (Progress), Schmidt, ank. Vejle 24.11.
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. København 23.11. til Dunkirk, Havre og Bordeaux.
 s.s. *Tjaldur*, Munch, i København-Riga Ruten.
 s.s. *Tomsk*, Mikkelsen, ank. Livorno 23.11.
 m.s. *Tonking*, Topp, pass. Skagen 24.11. p. R. t. København.
 s.s. *Transvaal*, Bronér, afg. Astoria 8.11. til Shanghai.
 s.s. *Trondhjem*, Pedersen, ank. Arendal 21.11.
 s.s. *Tula*, Christensen, afg. Oporto 21.11. til København.
 s.s. *Tyr*, Jensen, ank. Hull 24.11.

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, ank. København 20.11.
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, afg. København 24.11. til Danzig.
 s.s. *Ulla*, Jessen, afg. Hamburg 21.11. til Randers.
 s.s. *Ulrik Holm*, Toft, pass. Skagen 24.11. p. R. t. Oran.
 s.s. *United States*, Meyer, afg. København 13.11. til New York.
 s.s. *Uranienborg*, Agerlin, ank. Åhus 23.11.

V

s.s. *Valborg*, Hansen, afg. Immingham 22.11. til Alicante.
 s.s. *Vega*, Madsen, ank. Yxpila 22.11.
 s.s. *Venus*, Therkildsen, ank. Velsen 20.11.
 s.s. *Vera*, Hjorth, afg. Helsingfors 24.11. til Rouen.
 s.s. *Veratyr*, Pedersen, afg. København 22.11. til Kotka.
 s.s. *Viborg*, Winther, ank. Danzig 21.11.
 s.s. *Vidar*, Nielsen, ank. Newcastle 23.11.
 s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), Jacobsen, afg. Lysekil 9.11. til Havana.

W

s.s. *Wien*, Jørgensen, ank. Neapel 20.11.
 s.s. *Wilh. Colding*, Østergaard, ank. Amsterdam 23.11.
 m.s. *Willemoes*, Eriksen, ank. Kotka 24.11.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. Aalborg 23.11.

Y

s.s. *Ydun*, Schmidt, i København-Horsens Ruten.
 s.s. *Yokohama*, Bast, ank. Trångsund 17.11.
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Rasmussen, i København-Hamburg Ruten.
 s.s. *Yrsa*, Lauritzen, pass. Ushant p. R. t. Dieppe.

Ø

s.s. *Ørkild*, Jensen, ank. Genoa 20.11.
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, pass. København 23.11.

POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE

3m. Sk. *Concordia*, Henriksen, ank. Fowey 17.11.
 2m. Sk. *Concordia*, Møller, afg. Fjellebroen 20.11., paa Rejse til Dysart.
 3m. Sk. *Ellen*, Andersen, afg. Aarhus 22.11., paa Rejse til Danzig.
 3m. Sk. *Britannia*, Fisker, afg. Dunkerque 22.11., paa Rejse til Masned Sund.
 3m. Sk. *H. C. Christensen*, Christensen, afg. Port Talbot 18.10., til Cumana.
 3m. S7. *Fuglen*, Schmidt, ank. Plymouth 14.11.
 3m. Sk. *Hans*, Christensen, ank. Ærøskøbing 20.11.
 3m. Sk. *Niels*, Rasmussen, pass. København 18.11., paa Rejse til Barnstable.
 3m. Sk. *Glory*, Christensen, afg. Kristianstad 17.11.
 3m. Sk. *Harris*, Haagensen, afg. Dysart 22.11.
 3m. Sk. *Astræa*, Dam, afg. St. Johns 20.11.
Agnes, Frederiksen, afg. Danzig 22.11.
Elisabeth, Groth, afg. Sundsvall 22.11.
Frem, Jørgensen, ank. Fedalah 17.11.
Fylla, Kromann, ank. Stugsund 23.11.
Haabel, Groth, ank. Rose Blanche 21.11.
Hertha, Christoffersen, afg. Angra 21.11.
Meta, Andersen, ank. Aalborg 17.11.
Nordtrafik, Friis, ank. Burin (N. F.) 17.11.
Polarstjernen, Hansen, ank. København 20.11.
San, Pedersen, afg. Kristianss. S. 18.11.
Sine, Christensen, ank. Marstal 21.11.
Albert, Clausen, ank. Göteborg 19.11.
Ofelia, Petersen, afg. Oporto 18.11., til Fecamp.
 3m. Sk. *Aphrodite*, A. Watson, afg. Rose Blanche N. F. 15.11., til Oporto.
 3m. Sk. *Skandia*, B. Harris, ank. Svendborg 22.11.
 Sk. *Gloria*, L. Kromann, afg. Dysart 23.11., til Marstal.
 3m. Sk. *Marna*, Boye, ank. Rudkøbing 22.11.
 3m. Sk. *Energi*, Stegmann, afg. San Lucar 19.11.
Sif, Raahauge, ank. Aabenraa 16.11.
Althea, Andersen, afg. Borgå 20.11.
Start, Andersen, afg. Malaga 17.11.
Confidence, Hvenegaard, afg. St. Brieuc 21.11., til Lissabon.
Cornwall, Madsen, ank. Frederikshavn 19.11.
Flora, Nielsen, pass. København 22.11., paa Rejse til St. Yarmouth.
Dannebrog, Hansen, ank. Tønsberg 8.11.
Kurt, Jørgensen, ank. Newry 8.11.
Leif, Jørgensen, Leith 18.11.

Ludvig, Jørgensen, ank. Fecamp 12.11.
Martin Nilsson, Jensen, ank. Landernsau 19.11.
Primula, Jørgensen, afg. Örnsköldsvik 15.11., til Aalborg.
Valdemar, Christensen, afg. Dahouet 3.11., til Lissabon.
Vera, Larsen, afg. Wiborg 14.11., til Charlestown.
C. Castenskjold, Christensen, pass. Holtenau 23.11., paa Rejse til Antwerpen.
 3m. Sk. *Christian*, M. Rasmussen, ank. Sundsvall 18.11.
 3m. Sk. *Noah*, J. Jørgensen, ank. Dahouet 12.11.
 3m. Sk. *Garibaldi*, J. Jørgensen, ank. Lissabon 10.11.
 3m. Sk. *Mercur*, H. H. Lund, afg. Bideford 11.11., til Kjøbenhavn.
 Sk. *I. M. Nielsen*, A. P. Hansen, afg. Bridgeness 19.11., til Bogense.
N. J. Nielsen, N. J. Nielsen, ank. Hasle 20.11.
 Bark *Ingrid*, Godtfredsen, ank. Leith 18.11.
 4m. Sk. *Kaj Hvilsom*, Wulff, afg. Setubal 1.11., til Malmö.
 4m. Sk. *Nordborg*, Hansen, ank. Åhus 22.11.
 4m. Sk. *Olga*, Mouritsen, ank. Plymouth 11.11.
 3m. Sk. *Dr. Louise*, Hansen, ank. Frederikshavn 19.11.
 3m. Sk. *N. P. Petersen*, Hansen, ank. Southampton 17.11.
 3m. Sk. *Jens Nielsen*, Nielsen, ank. Fredrikshavn 11.11.
 3m. Sk. *Elisabeth Eff*, Nielsen, pass. Helsingør 24.11., paa Rejse til Totnes.
 3m. Sk. *S. Rasmussen*, Larsen, ank. Lissabon 22.11.
 3m. Sk. *Cathrine*, Købke, ank. Vannes 11.11.
 3m. Sk. *Pallesen*, Jensen, afg. Fredrikstad 18.11., til Dysart.
 3m. Sk. *Minerva*, Sørensen, ank. St. Brieuc 22.11.
 3m. Sk. *Rossing*, Baagøe, ank. Thurø 24.11.
 3m. Sk. *Johanne*, Marcussen, pass. Helsingør 24.11., paa Rejse til St. Vaast.
 3m. Sk. *Falken*, Madsen, pass. Helsingør 24.11., paa Rejse til Quimper.
 3m. Sk. *Neptun*, Sørensen, ank. Quimper 21.11.
 3m. Sk. *Gefion*, Lund, ank. Dahouet 13.11.
 3m. Sk. *Norden*, Olsen, ank. Concarneau 29.10.
 3m. Sk. *Ørnen*, Jensen, ank. Hargshamn 24.11.
 3m. Sk. *Dagny*, Petersen, ank. Dahouet 12.11.
 3m. Sk. *Zampa*, Jørgensen, ank. St. Brieuc 24.11.
 3m. Sk. *Marie*, Rasmussen, ank. Masned Sund 21.11.
 3m. Sk. *Vesta*, Kristensen, afg. Fredrikshavn 21.11., til København.
 3m. Sk. *Else*, Jensen, ank. Thurø 15.11.
 3m. Sk. *Vega*, Hansen, ank. Lissabon 23.11.
 3m. Sk. *Roma*, Petersen, ank. Quimper 13.11.
 Bark *Viking*, Ankersøe, afg. Santos 28.11. til Sydaustralien.

DANSK SØFARTS TIDENDE

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

Abonnement

i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
 VESTRE BOULEVARD 38, KØBENHAVN B.

Telefon 2070 - 12610

samt paa alle Postkontorer

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

Sct. Anna Plads 28

AF NYBYGNINGER

KØBENHAVN K.

Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

*

Telegram-Adresse: PACAO

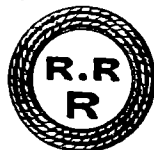
N. C. BACH

EDSV. SKIBSMÆGLER

NØRRE-SUNDBY

Telefon 1047-2161

Telegram-Adr.: BACH

A/S RANDERS REBSLAAERIHamp- og Staaltraadstougværk-Fabrik
RANDERSTougværk af Hamp, Manila, og Cocos i alle
Dimensioner · Transmissionstouge · Jern- & Staal-
touge til Skibsbrug og Elevatorer
Oplag i København:

ANTON JENSEN · STRANDGADE 44

BOLINDERS RAAOLIE-MOTORER
FOR SKIBE OG STATIONÆRIngen Vandindsprøjtning. Ingen Kompressor. Øjeblikkelig Igaangsætning ved elektrisk Starteanordning. Meget ringe Brændstofforbrug.
ÆLDRE BOLINDERTYPER MODERNISERES Forlang Tilbud. OVER 15.000 BOLINDERMOTORER I DAGLIG DRIFT

Enerepræsentant for Danmark: HARRY LEVIN (Ingeniøraftdg.), Frederiksgade 1, Kbhvn. Telf.: Central 59-5995. Telegr.-Adr.: »Fairlevins

**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte

Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

V. & E. MATHIESEN

BLIKKENSLAGER · SKIBSINVENTAR

Kabys- & Baadinventar, Lanterner med
Certifikat, Kompassætter, Fortøining.

ALT SKIBSARBEJDE UDFØRES

TOLDBODGADE 6, KØBENHAVN · TELEF 9445

KAY DYHR

Kvæsthusgade 1 - København K.

Telefon: Cent. 8901-6885 · Teleg.-Adr.: Kaydyhr-København

Kunstig Træk- og Oliefyrrings-Anlæg

fra James Howden & Co.

GLASGOW

KIRKEGADE 7 ESBJERG TELEFON 266

TH. THYGESEN

SKIBSPROVIANTERING

GRUNDLAGT 1893

FRILAGER · VARER FOR UDFØRSEL

DE FORENEDE JERNSTØBERIER

AKTIESELSKAB



HOLMBLADSG. 47 · KØBENHAVN S.

TELEFON: 1630



KABYS-KOMFURER OG SKIBS-ØVNE

I ALLE STØRRELSER TIL KUL OG OLIEFYRRING

J. ANDERSEN & CO

SHIPS OUTFIT

TOLDBODVEJ 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

F. V. T. NIELSEN

SKIBS BYGNINGS INGENIØR

(fhu. Overkonstruktør ved Orlogsværftet)

Udarbejdelse af Projekter og Tegninger til forskellige
Arter af Skibe og Fartøjer. Raadgivende ved Værftanlæg.
Tilsyn med Nybygninger.

Store Regnegade 5 III, København K · Telf.: Byen 1386 α

DANRAAOLIE-MOTORER
FRA 2 TIL 140 HK.AKTIESELSKABET
MOTORFABRIKEN „DAN“
BRAGESGADE 10, L.
TELEFON C. 8006-8007**A. E. ERICKSON & Co, A.B. · ÅBO · FINLAND**

STEVEDORES

ÅBO AND DISTRICT

Telegrams: "ERICKSON", Åbo Finland. * Established 1889

Members of The Stevedores' Federation of Finland.

Loading places and
depth of water:

AT ÅBO:

Quay. 22 ft.
Inner road 24 »
Outer road 25 »

IN THE DISTRICT:

Näsdal. 20 ft.
Harvaluoto 18 »
Attu 20 »
Wartsala inner road 16 »
 « outer road 20 »
Strömma inner road 16 »
 « outer road 20 »
Hakkala 19 »

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

DANSKE LLOYD

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-
AKTIESELSKAB
STIFTET 1899

TELEFON:
CENTRAL 1160



TELEGR.-ADR.:
DANSKELLOYD

KJØBENHAVN
AMALIEGADE 29 B

AADNESEN & DAHL LIMITED

FILIALER:
NEWPORT · SWANSEA · PORT TALBOT
TELEGRAM-ADR.: "DAHL"

CARDIFF

*

SKIBSMÆGLERE &
KULEKSPORTØRER

*

BUNKERKUL I
ALLE HAVNE VED BRISTOLKANALEN

ODENSE STAALSKIBS- VÆRFT

VED A. P. MØLLER

Telefon: 1859 **ODENSE** Statstef.: 52

Telegram-Adr.: „Staalværft“

*

KONTOR I KØBENHAVN:
KONGENS NYTORV 8

*

NYBYGNING AF STAALSKIBE
INDTIL 10,000 TONS D.W.

*

SPECIALITET:
DIESELMOTORSKIBE

FORSIKRINGSAKTIESELSKABET

NATIONAL

KØBENHAVN

GRUNDLAGT 1905

Telefon C. 75 65 · Statstelefon 507

TELEGRAM-ADR.: »NATION«

TEGNER

SØ- & TRANSPORT FORSIKRINGER

Iøvrigt overtages
alle Arter Forsik-
ringer til de billigst
mulige Præmier

FORLANG TILBUD · AGENTURER OVERALT

AKTIESELSKABET
DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI
(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

KØBENHAVN
FILIALER: BANGKOK OG SINGAPORE

Egne Agenturer: Soerabaya, Shanghai, Hankow, Vladivostock, Dalny, Harbin, New York, Valparaiso, San Francisco, Durban og Johannesburg. — Regelmæssig Rutefart paa Siam, Kina, Japan, Sydafrika, Australien, Java, Vestindien, Meksiko og Vestkysten af Nord- og Sydamerika. — Import til Europa af østasiske og andre oversøiske Produkter, Teak- og andre Træsorter. — Export til oversøiske Pladser af europæiske Produkter. — Skov- og Savmølle drift i Siam.

ALLE NÆRMERE OPLYSNINGER
ERHOLDES VED HENVENDELSE PAA KOMPAGNIETS HOVEDKONTOR,
HOLBERGSGADE 2, KØBENHAVN K.

C. K. HANSEN

DAMPSKIBSREDERI
DAMPSKIBS-, HAVARI- OG ASSURANCE-AGENTUR
Befragtning og Køb og Salg af Damp- og Sejlskibe

KØBENHAVN
29 B, Amaliegade

Filial: **HELSINGØR**
2, Sofiegade

Telegr.-Adr.: HANSEN
Telefon: { Central 72 (10 Ledninger)
— 50589 (6 Em.—9 l'm.)
Statstelef. 13 (2 Ledninger)

Telegr.-Adr.: HANSEN
Telefon: Helsingør 972

ALFRED CHRISTENSEN

Tlgr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 24 Telf. 221-1735-5390

Dampskibsreder
Dampskibs- og Havariagent
Befragtningsforretning

Wiltons

ENGINEERING & SLIPWAY Co

SKIBSBYGGERE
MARINE-, ELEKTRISKE OG ALMINDELIGE
INGENIØRARBEJDER

KEDELSMEDIE · JERN- OG MESSING-STØBERIER

REPARATIONSVÆRFT

2000 TONS DAMP-HYDRAULISK SMEDEMASKINE
4 FLYDEKRANER MED INDT. 120 TONS LØFTEEVNE

En Ponton-Dok for Skibe op til 850 Fods Længde, Løfteevne 46,000 Tons					
En » » » » » 550 » » » » »					14,000 »
En » » » » » 480 » » » » »					8,000 »
En » » » » » 420 » » » » »					4,500 »

Sidebeddinger for Dampere paa indtil 300 Fods Længde

TELEGR. ADR.: **WILTON, ROTTERDAM** TELEFON-NR.: 7303, 7304, 7305, 7325, 6707, 6708

FLETCHERS (STEVEDORES) LIMITED

ETABLERET I OVER 50 AAR

TELEGRAM-ADR.:
"DISCHARGE, CARDIFF"
TELEFON: 1893

Stevedores og
Kørsel

ROYAL STUART BLDGS.,
JAMES STREET
CARDIFF

STEGMANN

N.F.

EDSV. SKIBSMÆGLER

TELEGRAFER „STEGMANN“

TELEFONER 18&918

NØRRE SUNDBY

KONSIGNER DERES SKIBE TIL
SCELLEN'S SHIPPING & AGENCY CO. SOC. AN.

ROTTERDAM ANTWERPEN HAMBURG

Skibsredere, Skibsmæglere, Befragtere, Speditører, Toldklarere. Spec: Baltic & White Sea Befragtning

Telegram-Adresser:

Rotterdam:	Antwerpen:	Hamburg:
SCELLEN	SCHELSHIP	SCELLENSHIP

A. N. PETERSEN

A/S DET DANSK-FRANSKE DAMPSKIBSSELSKAB
Telef.: 1243-12843 — Telegr. Adr.: Danskfransk
FREDERIKSGADE 9

Befragtning, Assurance, Køb og Salg af Skibe
Befragtningsagenter for Herrer Helsing & Grimm, Riga, Libau, Windau

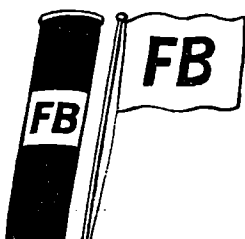
A/S DAMPSKIBSSELSKABET

"PACIFIC"

AMALIEGADE 29 A

Telefon: 4211 · Telegram-Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH
Korreponderende Reder



DE FORENEDE BUGSERSELSKABER

Telef.: Toldboddommen: Central 3944 TELEGRAM-ADRESSE: Nattefon for Bugsering: Palæ 3034
Kontoret: Central 291 · 13101 · 10592 »TUGBOATS« Natlf. i Strandingstilfælde: Strand 1302

Bugsering · Bjergning · Vandforsyning

STØRST OG ÆLDST I KØBENHAVN

AMALIEGADE 36

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM. 49

FREDAG 5. DECEMBER 1924

31. AARG.

F R A U G E T I L U G E

LODSVÆSNETS OMORGANISERING

I en tidligere Artikel, offentliggjort i *Søfarts Tidende* for 21. November, paaviste vi, at en Omorganisering af Lodsvæsenet var uafviselig nødvendig. Og at en saadan Omorganisering hastede. Vi foreslog ved samme Lejlighed, at en Kommission straks burde nedsættes med Repræsentanter fra Marineministeriet, Erhvervsministeriet, de to Rederiforeninger, Skibsførerne og Lodserne, der i fællig kunde udarbejde en Plan for Lodsvæsenets Fremtid. Og vi tilføjede: Lad saa denne Kommission afgøre, under hvilket Ministerium Lodsvæsenet fremtidig skal sortere.

Kommissionen bliver nedsat.

Det kan ikke andet end glæde os underhaanden at erfare, at Regeringen har besluttet sig til at imødekomme Skibsfartens Ønske om Nedsættelse af en saadan Kommission.

Formaalet med nævnte Artikel var at fremskynde Nedsættelsen af en Kommission. Da dette nu er opnaaet, føler vi ingen Trang til at blande os i den Bladpolemik, som vor Artikel har afstedkommet i Dagspressen og i forskellige Fagblade. Vi foretrækker at lade Kommissionen arbejde i Ro. Naar dens Betænkning saa foreligger, kan vi tage Diskussionen op paany.

Et Par Misforstaaelser.

Ved denne Lejlighed vil vi dog gjerne have Lov til at protestere imod et Par flagrante Tilfælde af Misforstaaelse af vor Artikel. Flere Indsendere mener, at Kravet om en Omorganisering af Lodsvæsenet er dikteret af Uvilje mod Lodserne. Selv den elskværdige Redaktør af *Dansk Lodstidende* taler om, at vi »synes at nære en vis Uvilje mod Lodsvæsenet, og hele Artiklen — *Søfarts Tidende's* Artikel — synes at skulle bevise, at Lodsvæsenet er en for Søfarten meget besværlig Institution«; han mener endda, at nævnte Artikel »frembærer ikke saa lidt Ondsindethed mod Lodsvæsenet.«

Det er grumme trist, at en urban Kritik af visse efter vor Mening uheldige Forhold indenfor Lodsvæsenet bliver opfattet som Uvilje eller Ondsindethed. Intet ligger os fjærnere, og det er uforstaaeligt, at en saadan Opfattelse kan gøres gældende. Hvorledes man kan lægge Ondsindethed ind i Betragtninger som »En Kommission vil antagelig være i Stand til at finde en Regulerings-Metode, der giver Lodserne en ensartet og rimelig Løn« eller vor Henstilling om at lette Lodserne deres svære Pensionsbyrde, vil længe staa for os som en Gaade. Mange Lodser har selv Gang paa Gang fremsat de samme Krav, selv om det maaske ikke er de Lodser, der sidder med de største Indtægter.

Lodsafgifter og Konjekturer.

Flere Indsendere har hævdet, at Lodstaksternes Forhøjelse med 50 pCt. i 1917 og andre 50 pCt. i 1918 kun var naturligt, da Rederne og ogsaa Kaptajnerne — Lodsernes nærmeste Standsfæller — i den for Skibs-

farten saa glimrende, gyldne Tid tjente sig rige i faa enkelte Aar. Det er et Ræsonnement, vi ikke kan akceptere. Selv om Lodstaksterne naturligvis ikke føles saa stærkt i gode Tider, bør de selvfølgelig ikke svinge med Konjunkturerne i Fragtmarkedet. Det vilde ogsaa være et farligt Præcedens for Lodserne selv — Taksterne maatte jo saa i Dag være som før Krigen, eller lidt lavere. Det var heller ikke de *gyldne* Tider, der laa til Grund for Lodstaksternes Forhøjelse under Krigen, men de *dyre* Tider, selv om de første naturligvis bidrog til, at man uden Smaalighed akcepterede Lodsernes Krav.

Vi tror ikke, at Kaptajnerne — Lodsernes nærmeste Standsfæller — vil indrømme, at deres og Lodsernes Arbejde og Ansvar og navnlig Risiko paa nogen Maade kunde sidestilles under Krigen. Det var kun rimeligt, at en dygtig Kaptajn tjente godt i de Tider. Hver Gang hans Skib stævnedes ud over de minefyldte Have, hvor Undervandsbaade lurede, var hans Indsats hans eget Liv. Hans Risiko var saa langt større end Lodsernes i de hjemlige Farvande. Dette være sagt uden nogen Forklejnelse af Lodserne, og er ikke noget Forsøg paa en ondsindet Kritik af deres ingenlunde fafrefri Gerling, eller sætten Klik paa deres personlige Mod og andre udmærkede Egenskaber. Men Ret skal være Ret.

Udenlandsk Tonnage og Lodsafgifterne.

Dansk Lodstidende mener, at det maa være vor personlige Uvilje mod Lodserne, der faar os til at protestere imod det meningsløse i, at et større Skib maa betale 700 til 1000 Kroner for at blive lodset gennem Storebelt, *da det næppe er danske Skibe, der benytter Lods paa denne Strækning.*

Vor ærede Kollega har tilsyneladende overset, at en af Grundene til nævnte Artikels Fremkomst netop skyldtes Udlandets Protest imod vore alt for høje Lodsafgifter. Vi fremhævede, at det selvfølgelig kunde være dansk Skibsfart ligegyldigt, om den udenlandske Skibsfart undgik at tage Fragter til dansk Havn. Rent egoistisk set, kan det kun fryde den. Men dansk Skibsfart har altid set stort og samfundsmæssigt paa Tingene, og Samfundet — Lodserne inklusive — er af nærliggende Grunde ikke tjent med, at Fragtmarkedet undrages udenlandsk Konkurrence, lige saa lidt som det er tjent med, at vi *dumpes* med latterlig billig Tonnage, som vi blev i Mark-Deroutens værste Tid. Der er ogsaa en anden Side i denne Sag. Mange Steder i Udlandet gøres der Forsøg paa at diskriminere imod andre Landes Skibsfart ved høje Lodsafgifter paa udenlandske Skibe. Med hvilken Ret kan dansk Skibsfart protestere imod en saadan Diskriminations-Politik, naar vi selv ikke er et Haar bedre.

Men vi vil, som allerede sagt, ikke ind i nogen Bladpolemik om dette Emne. I alt Fald ikke foreløbig. Kommissionen har det næste Ord.

DE JAPANSKE REDERIER KRÆVER STATSSTØTTE

Efter hvad der meddeles fra Japan, lider Skibsfarten dér for Tiden haardt under den almindelige Depression. Den livlige Efterspørgsel efter japansk Tonnage, der fulgte efter Jordskælvsulykken i September i Fjor, er atter ophørt, saasnart Transporten af Materialer til Genopbygningen af de hærgede Landsdele var afsluttet. Situationen er, efter hvad *Nautische Rundschau* meddeler saaledes, at saavel Regeringen som Rederiforeningen overvejer Hjælpeforanstaltninger. De store subventionerede Selskaber som »Nippon Yusen Kaisha«, »Osaka Shosen Kaisha« og »Toyo Kisen Kaisha« har foreslaaet, at Staten enten yder dem et Laan til en lav Rente og tillader dem at placere Ordrene paa de for deres Flaader nødvendige Nybygninger i Udlandet, hvor de kan bygges billigere, eller at Regeringen udsteder en Lov i Overensstemmelse med den britiske Trade Facilities Act, bestiller nye Skibe i Japan og forpagter dem bort til Rederne.

Kun ved Hjælp af saadanne Forholdsregler vil det være muligt for de japanske Rederier attilbagevinde en Del af den Skibsfart, de har mistet. Regerin-

gen overvejer for Tiden de af Rederne stillede Forslag, og det ventes, at den i Løbet af kort Tid vil forelægge Parlamentet Lovforslag, der imødekommer dem. At de japanske Skibsfartsselskaber i høj Grad trænger til at forny sit Materiel ved Anskaffelse af store, moderne Skibe, fremgaar af det Faktum, at den japanske Handelsflaade i Øjeblikket kun raader over 8 Skibe paa over 10,000 Tons d.w. og kun over 10 Skibe paa 9-10,000 Tons.

Ogsaa de mindre Selskaber forlanger Støtte.

De mindre, ikke subventionerede Selskaber er dog endnu værre stillede. De har erhvervet sig Størstedelen af deres Tonnage til høje Priser i den Periode, da Fragterne var ekstraordinært høje, har tjent godt en Tid, men da disse Selskabers Ledere som Regel ikke havde større Erfaring som Redere, har de som Følge af de synkende Fragtrater almindeligvis lidt Tab, og ogsaa de forlanger nu Subvention af Regeringen for deres Fragtdampere i udenrigsk Fart. Det er imidlertid højst usandsynligt, at Regeringen vil imødekomme dem.

SKIBSTRAFIKKEN PAA DANZIGS HAVN I OKTOBER 1924

Antallet af de til Danzig indgaaende Skibe var i Oktober Maaned 311 med 162,568 N. R. T. mod 168 Skibe med 80,412 N. R. T. i September Maaned.

For udgaaende Skibes Vedkommende var Antallet 308 med 167,143 N. R. T. mod 202 med 76,154 N. R. T. i September Maaned.

Af de i Oktober Maaned indgaaende Skibe indgik 123 Skibe med 62,864 N. R. T. i Ballast, medens 35 Skibe med 26,012 N. R. T. udgik i Ballast.

Til Sammenligning med Oktober Maaned 1923 anføres, at Antallet af de da indgaaende Skibe androg 243 med 150,262 N. R. T. og af de udgaaende Skibe 281 med 163,624 N. R. T.

Oktober Maaned viser en voldsom Tiltagen i Havnetrafikken, hvad der selvfølgelig først og fremmest maa tilskrives, at de under Havnestrejkens ophobede Varer ved Strejkens Afslutning den 6. Oktober nu hurtigst skulde afskibes, hvilket ogsaa fremgaar af det ualmindelig store Antal Skibe, der er indgaaet i Ballast — som nævnt 123 Skibe med 62,864 N. R. T. — over 38 pCt. af den samlede indgaaende Tonnage. Som en anden Aarsag til Stigningen i Trafikken anføres, at Polen har spærret for Træudførslen over Königsberg fra Wilna- og Bialystok-Omraadet, hvorved denne Udførsel for Størstedelen er ledet over Danzig, og endelig begyndte Eksporten af den nye Sukkerhøst omkring Midten af Maaned. Til Udførsel kom endvidere Melasse og Kartoffler. Den i Maanedens Begyndelse her afholdte Messe kan muligvis ogsaa have bidraget noget til den livlige Trafik.

Indførslen, der jo ikke naar op mod Udførslen, bestod mest af Stykgods, Kul, Gødningstoffer samt amerikansk Mel og Korn til Polen.

Danmarks Andel i Trafikken.

Den danske Tonnage er i Oktober steget til 36 Skibe med 27,715 N. R. T. mod 23 Skibe med 17,889 N. R. T. i September. Den staar, hvad Skibsantallet angaar, som Nr. 2 efter Tyskland med 160 Skibe; hvad Tonnagen angaar derimod først som Nr. 3 efter Tyskland med 58,366 N. R. T. og England med 31,738 N. R. T.

DE FRANSKE SØHAVNE

Bestyrelsen for Fankrigs Rederiforening har ladet udarbejde et Værk paa over 1,000 store Kvartsider om Frankrigs Søhavne. Værket giver en Mængde Oplysninger om Frankrigs Havne, som dels ikke tidligere har været offentliggjorte, dels har maattet søges paa mange forskellige Steder, i lokale Haandbøger etc.

Værket giver først en Række statistiske Oplysninger for de sidste 10 Aar, ved Hjælp af hvilke man hurtigt kan faa et Overblik over Skibsfarten paa de enkelte franske Havne, saavel hvad angaar Antallet af Skibe som Mængden af Varer. Første Afsnit omfatter Havnene i det egentlige Frankrig, derunder

Den udgaaende Tonnage fordelt efter Flag viser følgende Tal:

Nationalitet:	Antal Skibe:	N. R. T.:
Amerika	3	9,988
Danzig	25	12,620
Danmark	38	27,715
Tyskland	160	58,366
England	26	31,738
Estland	1	225
Finland	3	602
Frankrig	3	2,636
Holland	3	860
Memel	2	353
Norge	17	10,376
Polen	11	337
Sverige	19	6,532

Passagertrafikken er — naar man ser bort fra Badetrafikken Danzig-Zoppot-Hela — for de fleste Ruters Vedkommende i jævn Stigning. Der er saaledes fra Pillau og Swinemünde — de to Ruter, der forbinder Danzig med Tyskland ved Omgaaen af Polen — indgaaet tilsammen 982 Passagerer imod 369 i September, udgaaet 854 Passagerer imod 294 i September, hvilken Forøgelse dog uden Tvivl for Størstedelen skyldes den i Oktober her afholdte Messe. Fra og til København var Passagertrafikken henholdsvis 195 og 125 Passagerer med 136 og 153 i September til New York direkte 279 mod 129 i September.

Indgang:	Udgang:
375 Zoppot-Hela	475
507 Pillau	419
475 Swinemünde	435
108 Libau	121
36 Stockholm	6
195 Kopenhagen	125
136 London	93
191 Hull	784
7 Flensborg	—
81 New York	279
2111	2737

Corsica, og derefter følger Afsnit omfattende Algier, Tunis og Marokko. Værket giver i det Hele talrige og indgaaende Oplysninger om Frankrigs og Nordafrikas 148 Havne. For de flestes Vedkommende vil man finde en Plan over Havnen, og for hver enkelt detaillerede statistiske Meddelelser om Skibsfarten, Vareomsætningen, Adresser, der er nyttige for Skibsfarten, nautiske Forhold i Havnen, Havnens Materiel, dens Takster, Reglementer og Bestemmelser etc.

Værket, der fremtræder i et smukt og smagfuldt Udstyr og med et kunstnerisk udført Bind, forefindes i »Dansk Dampskibsrederiforening«s Læsestue til Afbenyttelse for Medlemmerne.

ET FAST FYR VED DET SYDLIGE INDLØB TIL DROGDEN

I Anledning af en i G.H. & S.T. fremkommet Meddelelse om, at der i Løbet af Finansaaret 1925—26 vilde blive opført et fast Fyr ved det sydlige Indløb til Drogden har vi hos Fyr- og Vagervæsenet søgt Oplysning om, hvad der foreligger til Grund for nævnte Meddelelse og erfarer, at der ikke paa Budgettet for 1925—26 findes opført Bevilling til et saadant Fyr.

Formanden for »Dansk Sejlskibsrederiforening«, Hr. Konsul Lund, udtaler til os, at han paa Standens Vegne har henvendt sig til Finansministeriet angaaende denne Sag. Ministeriet stillede sig meget velvilligt til Opførelsen af et fast Fyr ved det sydlige Indløb til Drogden, men det Beløb, 600,000 Kr. aarligt, der var til Raadighed for Marineministeriet til Arbejder under Fyr- og Vagervæsenet, var der allerede disponeret over, og en fra Marineministeriet indhentet Beregning over Omkostningerne ved Opførelsen af et saadant Fyr viste, at det vilde koste 700,000 Kr. at bygge det.

Paa Forespørgsel om, hvorvidt der ikke kunde gives en ekstra Bevilling til Fyret, svarede man Konsulen, at der ikke var Penge til det i Øjeblikket, men Sagen vilde blive forelagt Ministeren.

Som Svar paa en Forespørgsel fra vedkommende Departementschef om, hvorfor det var nødvendigt netop nu at opføre Fyret, da man dog hidtil havde klaret sig uden det, oplyste Konsulen, at Forholdene havde forandret sig væsentligt, siden de kraftige Isbrydere var traadt i Virksomhed. Dampere var nu ikke længere saa bange for at give sig i Kast med Isen, idet de gik ud fra, at Isbryderne i værste Fald vilde befri dem. Naar Fyrskibet paa Grund af Is var trukket ind, var der intet Fyr til at vejlede Skibene om Natten og ingen Sirene til at advare dem i taaget Vejr om Dagen, og der kunde derfor meget let indtræffe alvorlige Uheld, som rummede Muligheder for store økonomiske Tab og eventuelt Tab af Menneskeliv.

Efter Konsulens Mening var Danmark nødsaget til at bygge Fyret, idet Landet ved Sundtoldens Ophævelse havde forpligtet sig til at holde Sundet forsynet med de fornødne Fyr og Vagere, og hvis et stort udenlandsk Skib paa Grund af det manglende Fyr led alvorligt Haveri ved Indsejlingen til Drogden, kunde det maaske gøre Ansvar gældende overfor den danske Stat.

SEJLADSEN PAA LA PLATA-FLODEN

DEN LAVE VANDSTAND I FLODEN VOLDER VANSKELIGHEDER

BUENOS AIRES

Folk, der er knyttede til Skibsfart her, erklærer, at de aldrig har set Floden med saa lav Vandstand som i Øjeblikket. Der er ikke ret mange — selv af de mindre Dampere — der for Øjeblikket kan indtage fuld Last i Rosario, hvilket har medført, at Trafikken paa San Nicolas, La Plata og andre Havne, hvor Vanddybden er tilstrækkelig stor for Oceandampere af almindelig Størrelse, er steget. Paa denne Aarstid plejer Vandstanden i Floden at stige, men 1924 synes at være det Undtagelsesaar, der bekræfter Reglen, idet Vandstanden er lavere end nogensinde. Man siger, at Sneen i Bjergene smelter ved Foraarets Komme, og derved faar Floden til at stige, men efter hvad der meddeles, er der faldet usædvanlig lidt Sne i Andesbjergene i Vinterens Løb, og da det har været en ualmindelig tør Vinter, hvad Regn angaar, tror man, at den lave Vandstand skyldes de nævnte to Faktorer. Hvis dette er rigtigt, kan man vente, at den lave Vandstand vil holde sig i Maaneder igennem. Redere skal ikke vente, at deres Skibe vil kunne indtage fuld Last næste Sæson i Havnene oppe ad Floden, og det vilde være fornuftigt at søge at opnaa højere Fragter for Laster fra disse Havne. Det er sandsynligt, at Efterspørgslen efter mindre Baade vil holde sig under hele Hvedesæsonen. Som Regel benyttes de til Transporten af Mais, men fra Januar vil de sikkert blive efterspurgt af Afskibere af Hvede, der ønsker at afskibe fulde Ladninger fra Havnene oppe ad Floden.

Uddybning af Sejløbet paakrævet.

Man kan næppe undres over, at Forretningsmænd i Rosario højlydt kræver en Uddybning af Parana-

floden, saa meget mere som Rosario og de andre Flodhavne har Ret til at betragte sig som de naturlige Udførselshavne for hele det store nordlige Distrikt. De Penge, man anvender til Anlæg af Havne, hvor Naturen selv har sørget for ideelle Last- og Losseforhold, kunde anvendes bedre til stadig Uddybning af Løbet over Bankerne i Floden. Den ved Rosario anlagte Havn var f. Eks. ganske unødvendig, idet den høje Flodbanke med dybt Vand lige ind til Bredden afgiver en fortrinlig naturlig Havn. Lastning i Rosario var, før Nationen anvendte Millioner paa Havnen, hurtig og billig, og man kan ikke sige, at Trafikken paa Havnen er tiltaget i rimelig Grad, siden Rosario Havnekompani begyndte at opkræve høje Afgifter for Ydelser, der i Virkeligheden var unødvendige. Hvis Rosario var vedblevet med at være billig som Følge af en omhyggelig Udnyttelse af dens naturlige Hjælpekilder, og Pengene til Havneanlægget var blevet anvendt til en systematisk Uddybning paa alle Steder, hvor Banker lagde Hindringer i Vejen, vilde der være en stærkere udviklet Skibsfart paa Rosario, end Tilfældet er nu. At det er et uhyre Arbejde at uddybe Floden kan ikke nægtes, men det er sandsynligt, at Pengene vilde være vel udgivne. Det er i hvert Fald givet, at hvis Kornet fra de nordlige Distrikter skal eksporteres via Buenos Aires i Stedet for via Rosario eller Santa Fé, maa Prisen paa Kornet for Forbrugeren sættes op med et Beløb svarende til de forøgede Transportomkostninger. En dyb Flod sparer saaledes Landet eller dets Producenter Millioner af Dollars om Aaret, medens den unyttige Havn i Rosario antagelig ikke har givet dets Producenter noget som helst Udbytte.

SUEZKANALENS UDDYBNING

Meddelelsen fra Suezkanal-Selskabet om, at man allerede fra Begyndelsen af næste Aar kan regne med en omend ringe Forøgelse af Dybden i Suezkanalen er selvfølgelig blevet modtaget med stor Interesse i Skibsfartskredse, idet Vanddybden i Kanalen er en afgørende Faktor med Hensyn til Maksimaltonnagen af de Skibe, der anvendes i Farten paa Østen, og dermed ogsaa af særlig Betydning for denne Farts Rentabilitet, ligesom Forøgelsen af Skibenes Tonnage virker tilbage paa Anlæggene i Østens Havne.

Det er altsaa store og betydningsfulde Virkninger, Uddybningen af denne vigtige Vandvej har, og Kanal-selskabet paatænker snarest at tilvejebringe en Dybde, der tillader Skibe paa indtil 28,000 Tons og med et Dybtgaaende af 33 Fod at passere Kanalen. Dette er imidlertid kun et foreløbigt Maal, idet Selskabet iflg. *Naut. Rundsch.* paatænker senere at gaa endnu videre. Forudsætningen for Gennemførelsen af denne Plan er dog, at de store Havne i Østen træffer saadanne Foranstaltninger, at de kan tage mod disse store Skibe.

MEMEL BY OG HAVN

FORESTAAENDE STÆRK UDVIKLING AF BYEN

Memel By og Havn med omliggende Distrikt, som Tyskland ved Versaillestraktaten maatte afstaa til de Allierede, der atter har overdraget Suveræniteten over Omraadet til Lithauen, er derved blevet stillet overfor Muligheden af en stærk økonomisk Udvikling.

Der er al Grund til at antage, at dette Magtskifte er Indledningen til en ny Æra for Memel, der herved fra at have været en tysk Grænseby med et forholdsvis lille Opland, nemlig det saakaldte Memelomraade, der er ca. 2,451 km² stort og har ca. 150,000 Indbyggere, hvoraf ca. 40,000 er bosiddende i Memel, bliver den eneste virkelige Havnestad i det nye Lithauen, hvis Størrelse er 56,000 km² med ca. 2,160,000 Indbyggere.

I fuld Erkendelse af den Betydning, det har for Landet ikke mere at være henvist til udelukkende at maatte benytte udenlandske Havne, vil Lithauen paa forskellig Maade søge at dirigere Landets Udenrigshandel over Memel saavel som at tjenliggøre Havnen til at kunne tilfredsstille de til den herefter stillede forøgede Fordringer.

Isfri Havn.

Memel Havn, der som bekendt henregnes til de isfri Havne, er beliggende i det smalle Stræde »Memeler Seetiet«, der i Retningen Syd til Nordvest danner »Kurische Half's ca. 10 km. lange Munding til Østersøen.

Indsejlingen til Sødybet er paa begge Sider beskyttet af Moler, nemlig »Nordermolen«, der strækker sig ca. 350 m. ud i Østersøen og paa Spidsen er forsynet med et ved Elektricitet oplyst Fyr, og »Südermolen«, der strækker sig ca. 1,000 m. ud i Østersøen og paa Spidsen er forsynet med et ved Petroleum oplyst Fyr. Endvidere findes der ved Nordermolen to ved Elektricitet oplyste Ledefyr og et Blinkfyrtårn, der oplyses ved Hjælp af Petroleumsgas.

Indsejlingen er ved normal Vandstand 7 m. dyb, hvortil dog maa bemærkes, at der ved stærke vestlige og nordvestlige Vinde staar ret høj Sø i Indsejlingen, saaledes at Skibe, der stikker 17 til 21 Fod dybt, eventuelt maa afvente roligt Vejr for at kunne løbe ind i Havnen.

I denne Forbindelse kan ligeledes bemærkes, at der saavel for ind- som udgaaende Skibe hersker Lodstvang.

Selve Havnen, der ligesom Byen er beliggende paa Sødybets (Strædets) østlige Side, bestaar af Yderkajen (»Aus-senkai«) og Vinterhavnen (»Winterhafen«).

Vandstanden ved Yderkajen, der er 335 m. lang og danner en ret Vinkel med Vinterhavnen nordre Kaj, er i roligt Vejr ca. 8 m.

Vinterhavnen, der danner et nærmest rektangulært 5.5 til 6.0 m. dybt Bassin, bestaar af den nordlige Kaj, der er 124 m. lang, den østlige Kaj, der er 224 m. lang, og den sydlige Kaj, der er 158 m. lang; mod Vest adskilles Vinterhavnen fra Sødybet ved en ca. 280 m. lang Mole, mellem hvis Nordspids og Yderkajens Sydspids, henholdsvis den nordlige Kajs Vestspids den ca. 30 m. brede Indsejling til Bassinet findes.

Ca. 500 m. syd for Vinterhavnen udmunder Dangefloden i Sødybet. Paa begge Sider af Flodens Munding, der er ca. 45 m. bred og ca. 4.5 m. dyb, findes offentlige Kajer, der paa den nordlige Bred er ca. 470 og paa den sydlige Bred er ca. 370 m. lange.

Den øvrige Del af Sødybets Østside fra Ydermolen til Dangefloden tilhører henholdsvis Staten og Havneforvaltningen. Fra Dangefloden til Sødybets Begyndelse tilhører Øst-siden forskellige Fabriker og Trælastfirmaer, der her har indrettet private Anlægspladser, Tømmerbassiner o. l.

Paa Sødybets Vestside findes ingen Havneanlæg.

Der findes ved Havneanlæggene ialt 15 Pakhuse, og desuden er Havnen udstyret med et Par elektriske Kraner ligesom der findes Jernbanespor langs alle Kajer.

For Skibsreparationer kommer udover forskellige mindre Værksteder Skibsværftet »Schiffswerft Memel, Lindenau & Co.« i Betragtning. Hverken dette eller noget andet Memel-værft har imidlertid Ophalingsbetingelser for Udførelsen af Bundreparationer.

Der findes i Memel altid saa store Kullagre, at indløbende Dampere vil kunne forsyne sig med de nødvendige Bunker. Ligeledes findes der hos de stedlige Skibsprovianterings-handlere i Almindelighed saa store Olieforraad, at Motorskibe vil kunne indtage de nødvendige Forsyninger indenfor rimelige Grænser.

Ballast kan indtages i en lille Kanal syd for Vinterhavnen, med mindre det drejer sig om større Fartøjer. Saadanne maa lade Ballasten transportere til Fortøjningspladsen.

Havne-, Lods-, Losse- og andre Omkostninger.

Havneafgifterne stiller sig uanset Fartøjernes Hjemland som følger:

	Lit. pr. N. R. T.
Dampere og søgaaende Lægtene med Ladning	0.50
uden	0.25
Sejlskibe med Ladning	0.40
uden	0.20

Herudover skal der af udenlandske Fartøjer erlægges saafremt Fartøjet har mekanisk Drivkraft Lit 50.00 og for alle andre Fartøjer Lit 25.00 (1 Lit à 100 Centas = 0.10 U.S.A. Dollar). Denne sidste Afgift for udenlandske Fartøjer projekteres imidlertid ophævet i den aller nærmeste Fremtid.

Som foran anført hersker der Lodstvang. Lodsningen er indenfor Tjenestetiden, der i Sommermaanederne regnes fra Solopgang til Solnedgang og i Vintermaanederne fra Kl. 5⁰⁰ Fm. til Kl. 5⁰⁰ Em., gratis. Udenfor Tjenestetiden andrager Lodstaksten, der indbefatter Betalingen saavel for Lodsens som for Lodsdamperes Besætning, i alt Lit. 33.00 pr. Time.

For Strømlodser fastsættes Taksten for Forhalingen indenfor Havneomraadet i Overensstemmelse med Fartøjets Størrelse og den paagældende Strækning og andrager fra ca. 10.00 til ca. 30.00 Lit pr. Forhaling.

Ved Toldklareringen skal Fartøjernes Maalebrev fremlægges, hvorhos bemærkes, at der hidtil ikke har været rejst Indvendinger mod Anerkendelsen af de danske Maalebrev.

De tyske Karentæbestemmelser er vedblivende i Kraft. For Tiden paahviler der Skibe, der kommer fra russiske Havne nord for Riga, estniske Havne og Barcelona, Karantæne.

Skibsfart.

Antallet samt Register-Tonnagen af de til og fra Memel ind- og udgaaende Skibe stillede sig i Aarene 1910—1923 som følger:

	Indgaaende		Udgaaende	
		Antal	Reg.Ton	Antal
1910	852	291,458	853	282,204
1911	874	305,878	875	307,214
1912	820	299,203	813	296,866
1913	799	310,360	790	306,649
1914—18	ingen Opgivelser.			
1919	315	89,442	345	107,555
1920	688	134,728	697	134,724
1921	603	148,102	631	141,730
1922	709	199,565	704	203,033
1923	652	211,523	667	214,045

I 1913 udgjorde Antallet af de fra Danmark indgaaende Skibe ialt 39, i 1920 ialt 60. For 1921, 1922 og 1923 udviser Statistiken for Danmarks Vedkommende en betydelig Nedgang, saaledes at Antallet af indgaaende Skibe i 1923 kun udgjorde 20.

Som naturligt er deltager Tyskland med langt det største Skibsantal. I 1923 indtager Danmark Femtepladsen, medens Sverige staar som Nr. 2, Letland som Nr. 3 og Memel som Nr. 4 med kun et Skib mindre end Letland.

Handelsomsætningen med Danmark i 1924.

Af de indførte Varer, hvis samlede Værdi af Købmændene er opgivet til ca. 25 Mill. Lit, hidrørte fra Danmark:

515 Tons Gødningstoffer, 200 Tons Landbrugsmaskiner samt 318 Tons Stykgods eller ialt 1,033 Tons.

Til Danmark udførtes i samme Periode 4,332 Tons Tømmer.

Faste Ruter paa Memel.

Forskellige tyske Rederier i Hamburg og Stettin opretholder faste Ruter paa Memel, og desuden er der en fast Rute fra London og to faste Ruter fra Stockholm, ligesom forskellige Dampskibsselskaber bl. a. D.F.D.S., København, lader deres Skibe anløbe Memel, naar Ladning kan fremskaffes.

Lithauens Samhandel med Udlandet.

Medens Værdien af Lithauens Samhandel med Udlandet i de første 6 Maaneder af 1920 kun androg ca. 37 Mill. Lit, har den i det tilsvarende Tidsrum af 1924 andraget ca. 232 Mill. Lit, og er med andre Ord i Løbet af de 5 Aar steget med ca. 531 pCt. Denne stærke Stigning, der fordeler sig jævnt over de mellemliggende Aar, er en naturlig Følge, dels af den Stulstand i Forretningslivet, der for Lithauens Vedkommende gjorde sig gældende under Krigsaarene, og dels af den

Omgruppering, der er fremkaldt af, at Landet nu er selvstændigt.

Som allerede omtalt i Begyndelsen af nærværende Indberetning agter Regeringen paa forskellig Maade at dirigere Vareomsætningen med Udlandet over Memel. Der har saaledes allerede længe været Planer fremme om en Uddybning af Memel Havn. Endvidere skulde i indeværende Aar Opførelsen for Regeringens Regning af en Kornelevator i Memel have været paa-begyndt. Planens Gennemførelse blev dog af pekuniære Grunde udskudt, foreløbig til 1925.

Fremdeles kan nævnes, at den lithauiske Regering allerede længe har ligget i Forhandlinger med den engelske Regering om Ydelsen af et Laan paa 1 Mill. £ til Anlæggelsen af en Jernbane fra Memel over Telsiai til den ved Hovedlinien Kovno-Riga beliggende By Schaulen, idet den nuværende Forbindelse mellem Memel og Lithauens Indre følger Landets Nordgrænse og endogsaa i en Bue føre et Stykke ind i Letland, hvor den støder sammen med Jernbanelinien Libau-Moseikiai-Schaulen.

Ved disse Arbejders Gennemførelse vil Memels Betydning for Lithauen selvsagt stige overordentlig og sikkert medføre, at saa godt som hele Landets Vareudveksling med Udlandet vil foregaa over Memel Havn.

Hertil kommer, at den ikke ubetydelige Træeksport fra de skovrige Distrikter i den nordlige Del af Polen, der som Følge af de Stridigheder, der i Anledning af Vilnaspørgsmaalet gør sig gældende mellem Lithauen og Polen, i flere Aar har ligget stille, nu efter Lithauens Ratifikation af Memelkonventionen, kan forventes paany at ville blive optaget i Løbet af 1925.

Under Hensyntagen til disse Forhold er der al Grund til at antage, at de nærmeste Aar vil medføre et Opsving i Byen Memels Næringsliv.

En direkte dansk Dampskibslinie.

Det fortjener nu alvorligt at overvejes, hvorvidt det ikke allerede nu vilde være formaalstjenligt at oprette en fast Linie mellem Danmark og Memel, foreløbig eventuelt via andre Østersøhavne. Selv om en saadan Linie maaske ikke allerede nu vil være lønnende, vil det dog sikkert være hensigtsmæssigt for det paa-gældende Rederi at være indarbejdet, naar Vareomsætningen over denne Havn og dermed Skibsfartskonkurrencen forøges. Hertil kommer den Betydning, det har for de danske Erhverv at kunne afskibe deres Varer med en direkte Linie.

“DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

København, den 2. December 1924.

Naar Julen nærmer sig, bliver der altid en vis Mangel paa Laster, nedadgaende Rater, og »never mind«-Politikken bliver fremherskende fra Befragternes Side. Kan der ikke sluttes til deres Rater og Betingelser, kan de godt vente; men da en Baad helst skal sejle, er Resultatet, at Rederne maa tage til Takke og være glade til. Gamle, erfarne engelske Mæglere kan ikke erindre at have oplevet et saa »fattigt« Kulmarked, og de Ordre, som kommer i Markedet, bliver øjeblikkelig snappet op.

En meget væsentlig Ting i et svagt Marked er et nogenlunde rent Certeparti, men ser man r.u., at alle Chancer udnyttes. Ting som Adressekommission, Dispatch, Befragternes Mægler etc. er slemt nok; hertil kommer, at enkelte Kulkøbmænd for Laster til La Plata insisterer paa 1/3 Forskud minus 3 pCt., og hvis een Reder gør Ophævelser, er der altid andre, som staar parat til at acceptere.

Heldigvis er der Lyspunkter, og foruden Australien, som fortsætter med at tage mange Baade til 45/- - 46/6d., Jan./Febr./Marts, er La Plata i de sidste Dage livet op og har taget mange 4/6.000 Tonnere pr. sidste Halvdel Decbr. og Januar til forbedrede Fragter.

For Ore fra Middelhavet er der sluttet usædvanlig mange Baade, og flere søges, ligesaa Donau-Sortehavet.

De skotske Nytaars-Helligdage kommer antagelig til at vare fra 3 p.m. 31/12 til 6 a.m. 6/1 1925. Bunkerpriserne for December Levering er lidt fastere, ca. 18/- - 18/6d. Tyne, Best Durham 19/- - 19/6d.

TRÆLASTMARKEDET

Ifølge den foreløbige Statistik er der i 1924 afskibet følgende Kvanta fra Hvidehavet:

Ca. 200,000 Stds. DBB, 13,000 Tylter capbalks, 32,000 Favne Props og 65,000 loads Slynners.

For 1925 er Befragterne allerede i Markedet og noterer 60/- - 62/6d., 700 Stds. Basis Østkyst; men bliver der sikkert ikke gjort noget til disse Rater. Paa et belejligt Tidspunkt meddeler imidlertid Befragterne, at en Reder har accepteret de tilbudte Rater, og selv om det viser sig at være Befragterne selv, der er »Reder«, er der altid en eller anden, der ikke kan vente længere. Fra Canada er Befragterne ligeledes ude med Følere til 67/6d.-70/-.

Fra Østersøen er der gjort adskilligt i den sidste

Uge, og Lasterne er nu meget sparsomme, og de fleste Befragtere insisterer paa »old Scanfin«. Vi bemærker af de senere Afslutninger:

1,000 Stds. Kotka-Åbo/London, 49/6d. 750 Stds. Trångsund/London, 55/- 610 Stds. Söderhamn/London, 52/6d. 1,000 Stds. Raumo/Antwerpen, 42/6d. 4,000 loads Danzig/Southampton, 14/- 500 Stds. Leningrad/ECCP, 55/- f.o.b. 500 Tons Flax Leningrad/Ghent, 31/-, option Dundee, 33/- 400 Stds. 2 Söderhamns/Hull, 52/6d. Old. 450 Stds. Kotka/West Hartlepool, 52/6d. 650 Stds. Kotka/Antwerpen, 44/-.

Hidtil har Vinteren været ualmindelig mild, og de fleste Lasteadsler formenes at holdes aabne længere end beregnet, men som bekendt kan Situationen forandres paa en Nat.

KUL, KOKS ETC.

Hvad Danmark og Østersøen angaar, kan der ikke noteres nogen Forandring. Coasting lader til at være livligere og kan indvirke paa de andre Markeder; men da Tyskland selv eksporterer betydelige Kvanta, vil der ikke opstaa nogen boom som for et Par Aar siden.

Fra Wales er der sluttet et Par 15/2,000 Tonnere til København-Helsingør 6/9d., 7/-, og Koks Mersey/København til 8/9d., 9/-, hvorimod London Koks ikke saa let finder Reflektanter til 7/-, 7/3d. For et Par 3/3,600 Tons Kullaster har der forgæves været budt 5/-, 5/1½d. Der ventes at komme en Del Laster i Markedet til Danmark.

MIDDELHAVET

Glasgow-Forth/Vest Italien sluttet til 9/- 5,000 Tons op til 9/6d. 2,500 Tons; Alexandria 10/6d.; Malta 8/9d., 9/-; Østkyst/Algiers 2/3,000 Tons 8/3d., 8/6d.; Genoa op til 8/9d., 9/-; Marseilles 9/-; Las Palmas 3,000 Tons 8/6d.; Gibraltar 7/3d., 7/6d.; Genoa 8/6d., 9/6d., Oran 8/6d.; Bona 9/-; Marseilles 9/-d.-8/7½d.; Malta 7/- free; Rotterdam/Barcelona 10/6d.; Pt. Said 10/6d. 4,500 Tons. De forskellige hjemgaaende Laster er ret talrige, men Raterne undergaar ingen Forandring til det bedre. Fra Donau meldes om Sne og Frost, men nogen øjeblikkelig Isfare er der ikke, og Sejladsen ventes at fortsætte uhindret December Maaned ud.

NORD-AMERIKA, GULFEN, CANADA

I Korn gøres der meget lidt, hvorimod Kul til La Plata, Italien etc. er bedre repræsenteret. Range/B.H. Korn er sidst sluttet til 15½ Cents, Middelhavet 18

Cents og Gulven/Middelhavet 20 Cents, Grækenland 23 Cents. Til 3 Havne Finland noteres for 3,000 Tonner fra Northern Range 23 Cents. Range/Rio Kul 3.10/3.20 Dollars, Alexandria 3.50 Dollars, Italien 3.- Dollars, Santos 3.25 Dollars, Gulven/Danmark Oliiekager, Januar Annullering betinger 6.40-6.50 Dollars 3,000 Tons, og Pitchpine Gulf/Buenos Aires eller Rosario 143/9d., Januar; Gulf/U.K.-Cont. 120/-; Middelhavet 150/-. Korn fra Pacific til U.K.-Cont. er absolut uden Liv. Raten er nominelt 35/-. For Lumber til Melbourne betales 11 Dollars per mille og til 2/3 La Plata Havne 14 Dollars. New York/Plate ca. 5,000 Tons generals 3¼, Nett Charter, Decbr. Sukker fra Cuba til Marseilles 20. Jan. 23/6d.; San Domingo/U.K., Jan./Febr. 23/6d.-24/-.

SYD-AMERIKA

En hel Del Baade er sluttet for Lastning første Halvdel Decbr. til 12/- lower, 12/6d. Rosario. En enkelt Baad har taget 11/9d., 1/3 Forskud minus 3 pCt., Newport/Buenos Aires. Stem er ret vanskelig.

Efter en længere Pause er Kornbefragtingen for Alvor begyndt. For 10/15de Decbr. er Raten for 4,000 Tonnere ca. 22/6d. U.K.-Cont., 15/31te Decbr. 1/- mere, og Jan./Febr. 25/6d.-26/-. Alt Basis up river. Større Baade, 6/8,000 Tons maa akceptere 1/- -2/- mindre.

Per 10/12 menes Vandstanden ved Garcia Bar at være 22' 6".

Salpeter Raterne fra Chile, nu ca. 29/6d., vil sandsynligvis i Betragtning af det faste La Plata Marked gaa en Del op pr. Decbr./Jan., og for Jan./Febr. noteres 31/-, 31/6d. Peru/Marseilles 6,000 Tons Sukker 36/-, Decbr./Jan., og Erts Chile/New York, 8,000 Tons, 5.35 Dollars, Febr.

ØSTEN

En Snes store Baade er igen sluttet fra Australien med Korn, og Raten er stadig 46/-, 47/3d., Febr./Marts, Lastning Syd-Australien. Flere Baade er sluttet ballastgaaende fra Europa Marts/April Lastning til lidt lavere Rater, og der lader til at være fortsat Efter-spørgsel efter sen Tonnage.

Bombay-Karachi Befragterne har rigelig Tonnage at vælge imellem og noterer kun 26/- d.w., 21/- scale. Burmah/Cont.-U.K. 32/6d. Febr./Marts, Madras 33/9d. og Saigon/Marseilles 37/- 3/4,000 Tons Marts/April.

TIME CHARTER

Tankskibe og Motorskibe kan opnaa nogenlunde Rater, men den almindelige Trampbaad spørges der ikke efter, naar undtages Vest Indien.

VESTKYSTFISKERI OG VESTKYSTHAVNE

Som det er gaaet med Skibsfarten, er det ogsaa sgaaget med Vestkystfiskeriet, at det i vor Tid er reformeret, saa det drives efter ganske andre Principper end i vor Barndom, ja blot for faa Aar siden.

Tidligere havde vi intet søgaaende Fiskeri (Kuttere), og Fiskeriet foregik derfor fra Kysten; men da man først de senere Aartier er kommen ind paa at anvende Motordrift til dette Fiskeri, maatte det drives med smaa, aabne Ro- og Sejlbade, der sædvanligvis ikke fjernede sig langt fra deres Udgangspunkt. Med andre Ord: Medens Fiskerne nu søger Fisken, hvor den er at finde, maatte de forhen afvente, at den kom saa nær Land, at den kunde fanges med de forhaandenværende Baade og Redskaber.

Godt Udbytte paa Doggerbank.

Nu derimod nøjes Vestkystfiskerne ikke med at gaa nogle faa Mile udenfor Revierne, men med deres Kuttere fisker de paa Doggerbankerne Side om Side med engelske Trawlere. I Sommer har 30 Skagenskuttere fisket paa Doggerbank og givet et Bruttoudbytte af godt 1¼ Mill. Kroner, hvilket har bevirket, at der i Vinter paa Skagens Skibsværft bygges 12 nye Kuttere til Englands-Fiskeriet. Det er altsaa ikke smaa »Skøjter« som forhen, men store Kuttere, som maa have Havne.

Om Efteraaret og Vinteren, naar de haarde orkan-

agtige Storme rejser sig, maa de have ordentlige Havne. Skagen og Frederikshavn har et Par gode Havne, men de har den Fejl, at de ikke kan siges at være isfri. Nu er der jo som bekendt paabegyndt en Vestkysthavn ved Hanstholm, som med de nuværende Priser anslaaes at ville koste 18 Mill. Kroner; det er mange Penge, og derfor er der Folk, som ryster paa Hovedet og spørger: »Er Fiskeriet en saa indbringende Næringsvej, at det af den Grund kan betale sig at anlægge en ny Havn, som vil koste saa mange Penge?«

Er det forsvarligt at standse Anlægget.

At Fiskeriet er en betydelig Indtægtskilde, -kan ikke nægtes, selv om det kun er en Brøkdels af hvad Skibsfarten giver, og Spørgsmaalet tør vistnok siges at kræve Overvejelse, naar henses til vor finansielle Stilling for Tiden. At standse Arbejdet paa Havnen nu, saaledes som der er Planer fremme om, anses i sagkyndige Kredse for uforsvarligt, fordi Fiskeriet har Brug for Havne paa Vestkysten, og fordi Fiskeriet kan udvikle sig til en endnu større Indtægtskilde for Landet, naar først den nødvendige Basis for en Fiskeriflaade af større Baade er skabt, og fra et Søfartsstandpunkt set vil Havnen sikkert blive paaagtet af Smaaskibe som Nødhavn, og for Havarister vilde den være et Tilflugtssted. *Observator.*

LENINGRAD OG DE ANDRE ØSTERSØHAVNE

Institutet for økonomiske Undersøgelser i Leningrad beskæftiger sig for Tiden indgaaende med Spørgsmaalet om Konkurrencen mellem Leningrad og de andre Østersøhavne. Det er i Institutet blevet hævdet, at Ruslands Handel over Estland og Letland udelukkende skyldtes de høje Afgifter i Leningrad Havn. Endvidere fandtes der i Estlands og Letlands Havne visse Arter Materiel nødvendige for Transporten af Smør og Æg, som man ikke havde til Raadighed i Leningrad, men som dog kunde skaffes til Veje.

Denne Diskussion i Institutet for økonomiske Undersøgelser staar iflg. *Naut. Rundsch.* aabenbart i Forbindelse med de meget skarpe Artikler, som Sovjetpressen i den sidste Tid har bragt i Anledning af, at Estland og Letland har forhøjet deres Tarif for Tran-

sigods, fordi den hidtil gældende Tarif gav dem store Tab. Sovjetpressen erklærer, at man maa finde en Udvej, og at Resultatet vil blive værst for Estland og Letland.

Det synes som om man paatænker i Leningrad at bygge nogle Kølehuse til Oplagring af Smør og Æg. Før Krigen var der ingen Anlæg af den Art der, da hele Ruslands Udførsel af Smør, Æg og Tarme gik over Riga, Libau og Windau, hvor man var forsynet med Kølehuse. Om Sovjetregeringen er i Stand til at opføre kostbare Køleanlæg for Øjeblikket er vel tvivlsomt, men selv om dette skulde lykkes den, har den ikke til sin Raadighed Fagmænd, der er i Stand til at sortere Smør, Æg, Tarme og lignende Varer for Verdensmarkedet.

DE MENINGSLØST DYRE LODSTAKSTER

I Fortsættelse af Deres interessante Belysning af de meningsløst dyre Lodstakster i København og i Storebelt Færlandet fremsender jeg medfølgende statistiske Kendsgerninger:

	B. R. T.	Dybgaaende		Kr.
		ind	ud	
Aabenraa	1,660	16' 4"	10' 4"	153.90
Aalborg	1,339	16' 6"	10' 10"	238.15
Esbjerg	1,339	15' 3"	11' 6"	173.70
Frederikshavn	1,257	16' 6"	10' 4"	94.00
Horsens	1,496	16'	9' 2"	161.72
Mariager	1,339	16' 6"	10' 6"	441.85

	B. R. T.	Dybgaaende		Kr.
		ind	ud	
Nørresundby	1,339	16' 6"	10' 10"	415.95
Randers	1,496	15' 3"	10' 8"	412.00
Sønderborg	1,257	16' 6"	10' 4"	173.00
Vejle	1,339	16' 6"	10' 10"	151.10

Disse Tal viser paa en særdeles pinlig Maade, at Lodsforholdene i vore Provinshavne trænger til en hurtig og gennemgribende Revision.

Deres ærbødige
Merchant.

AMERIKANSKE REDERE FORESLAAR EN REORGANISATION AF AMERIKAS SKIBSFART

Amerikanske Redere kræver paany og med voksende Skarphed Statens Rederivirksomhed afskaffet og Regeringsflaaden anvendt paa et helt andet Grundlag. Særlig Opmærksomhed i alle amerikanske Skibsfartskredse har et Forslag, som Præsidenten for »American Hawaiian Co.«, Mr. Cary W. Cook, nylig har fremsat, vakt. Forslaget gaar i det væsentlige ud paa følgende: Den amerikanske Regeringsflaades Fragtdampere skal foreløbig for et Aar stilles til Raadighed for amerikanske Privatredier, der for Administrationen af Skibene hverken faar Kommission af nogen Art, Mæglerafgift eller andre Erstatninger, men paa den anden Side heller ikke skal betale Renter, Forpagtningsafgift, Afskrivning eller Forsikringsbeløb. Skibenes Udrustning skal kun hvad Kul og Proviant angaar tilvejes bringes af Rederne, alt det øvrige ydes af Regeringen. Af Aarets Nettoindtægt tilfalder 75 pCt. Regeringen, 25 pCt. Rederne. Giver Aaret Underskud, skal 75 pCt. af dette bæres af Regeringen og 25 pCt. af Rederne. Det staar Rederne frit for naar som helst at overtage et dem overdraget Regeringskib til en ved Overdragelsen fastsat Pris. Endvidere foreslaar Mr. Cook, at Shipping Act af 1916 og Merchant Marine Act af 1920 ophæves, ligesom han foreslaar Subvention af Post- og Passagerfart for et Tidsrum af 20 Aar.

Et andet Forslag.

I Anledning af Mr. Cooks Forslag har den kendte Leder af »Pacific American Steamship Association«, Kaptajn Robert Dollar, fremsat en anden Plan, hvori

anbefales Ophævelse af alle Lovbestemmelser, der virker indskrænkende paa den amerikanske Skibsfart. Den amerikanske Reder skal hverken hindres i at købe Skibe i Udlandet eller i at sælge sine Skibe dér. Han skal ikke længere tvinges til ved Reparation af sine Skibe i Udlandet at betale 50 pCt. af Udgifterne som Skat til Staten eller til at følge alle de tyngende og for de amerikanske Skibes Konkurrencedygtighed ødelæggende Bestemmelser i La Follette Loven med Hensyn til Besætningernes Størrelse, Arbejdet om Bord etc. En Ophævelse af disse Bestemmelser vilde betyde saa stærkt forbedrede Udsigter for amerikansk Skibsfart, at den private Kapital atter vilde faa Interesse for Rederivirksomhed, og der vilde være Købere til Regeringstonnagen.

Han mener, at de amerikanske Redere, naar de arbejder under lige Betingelser med deres udenlandske Konkurrenter, ikke behøver Statsstøtte, men at det, hvis det viser sig, at han tager fejl heri, vilde være bedre at overlade de udenlandske Skibe Amerikas oversøiske Skibsfart. Hvad angaar Myndighedernes Ordning af Skibsfartsspørgsmaal, foreslaar Kaptajn Dollar, at der oprettes et Skibsfartsdepartement med en sagkyndig Mand i Spidsen og med Repræsentation i Kabinettet, og at disse Spørgsmaal ikke som nu snart afgøres af Handelsdepartementet, snart af Arbejdsdepartementet eller en hvilken som helst anden Myndighed.

Cooks saa vel som Dollars Forslag vil blive forelagt Kongressen, naar den i December Maaned træder sammen.

SØRETEN FOR VEJLE AMT

Vi bringer herved en Fortegnelse over de til Søretsmedlemmer for Vejle Amt beskikkede Mænd, hvis Funktionstid udløber den 31. December 1926:

Havnefoged Anders Christian Andersen Fink, Kolding, Skibskaptajn E. Thomsen, Vonsild, Havnefoged P. M. Schmidt, Fredericia, Havnefoged Carl Gadeberg, Vejle, Lods Søren Sørensen, Hjarnø, Kaptajn Hans Jacob Gregersen af Bredballe Strand, Skibsmægler C. Holm, Vejle, Fisker Ole Peter Christian Olesen, Juelsminde, fhv. Toldforvalter M. H. Witthøft, Fredericia, Styrmand H. P. Tronhjelm, Fredericia, samt over Medlemmer, hvis Funktionstid udløber den 31. December 1928: Skipper Andreas Madsen, Strandhuse, Skipper Christian Petersen af Hejlsminde, Skibshandler H. P. Clausen Hansen, Kolding, fhv. Kaptajn Chr. Vilhelm Christensen, Kolding, Mægler J. W. Brøchner-Mortensen, Fredericia, Lodsformand Anders A. Andersen, Fredericia, Fisker Frederik Peder Jensen, Bredballe Strand, Speditør Ad. Jørgensen, Vejle, Fisker Hans Peter Sørensen, Daugaard Strand, Skibsfører Hans Hansen Stenkjær, Juelsminde.

DAMPEREN „SVEADROTT“ FORLIST

Sveabolagets største Dampere »Sveadrott« er i Lørdags strandet i Indløbet til Bråviken. Saasnart Strandingen var observeret afgik der Bjergningsdampere til Strandingstedet for at forsøge at bringe Skibet flod. Forsøgene mislykkedes imidlertid, og Søndag Eftermiddag blev Dønningen saa stærk, at Bjergningsforsøgene maatte indstilles. Skibet brækkede over og blev hængende i Vinkel over Revet. Skibet var paa Rejse fra Amerika til Sverige med en Ladning Korn, og i Løbet af Natten til Søndag og Søndag Morgen lykkedes det at faa losset en Del af Lasten.

Sveabolaget havde i Marts Maaned erhvervet Damperen, der var bygget 1918 i Newcastle, lastede 8,100 Tons og var fuldt moderne indrettet. Man kender endnu ikke Aarsagen til Strandingen, men det vides, at Damperen havde Lods om Bord, og Vejret skal ved Strandingen have været baade roligt og klart.

Pesttilfælde i Algier.

Der er fornylig forekommet 1 Tilfælde af Pest i Algier. Alle profylaktiske Forholdsregler er straks metodisk foretagne, ligesom Rotteudryddelse.

ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande:

Paa Graadybsbarren 2,7-5,8 m undtagen i en 200 m bred Rende, hvor der er 7,5 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Slusetærskelen 5,6 m, i østre Forhavn 4,7-7,0 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.

Lods- og Bugserafgifter:
Lodsstationen, en Lodskutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdampere. Taksten er 100 Kr. pr. halve Time + 5-15 Øre pr. Reg.-Ton + 25 Kr. pr. Time for Bugserlov.

Ballast- og Vandafgifter:
Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed.
Ballast 5 Kr. pr. Ton.
Vand til Skibs- og Maskinbrug 2 Kr. pr. Gang + 150 Øre pr. m³.

Losning og Lastning:
Losning og Lastning besørger af herværende Firmaer til faste Priser.

Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne.
Jernbanespor ved alle Kajer.

Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen.
Specielle Bassiner for Hyttefade.

To mindre Skibsreparationsværfter og Ophalingsbedding for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder.
Firilager ved Tolboden.

FREDERICIA

Ved Bolværket 18', Bolværkerne 5' over d.V. Besejlingsforholdene gode. Ny Havn med indtil 24' Vand. **Skibsafgift pr. Reg.-Ton:** Indg. 25 Ø. Udg. 25 Ø. **Bugsering uforudbet.** Lods faas saavel Nord efter til Skagen som Syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst. **Ballastafgift til Havnen:** 4 Ø. pr. Reg.-Ton. **Ballast** leveres paa Siden. **Vand:** Kr. 1,80 pr. Ton. **Losning og Lastning** hovedsagelig ved Speditørfirma til faste Takster. Maskinværksted, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. 8 Tons Kran, Havnepladsen velbelyst, Jernbanespor langs begge Havnens Sider.

FREDERIKSHAVN

Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 Meter; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 Meter. **Skibsafgift pr. Reg.-Ton indtil:** Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre, Kul- eller Oliefyldere, som tage mindst 10 Tons Kul eller 1,5 Ton Olie, ere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lods-takster af 1903 midlertidig fordoblet, Kulfyldere dog ca. 1/4 mindre. Bugsering efter Aftale. **Ballastafgift** til Havnen 4 Øre pr. Ton af Skibets Netto-Tonnage. **Vand** 8 à 10 Øre Hektoliter. **Losning og Ladning** foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Privat Kran løftende 25 Tons. Privat Flydedok med 2400 Tons Bæreevne. Flere Skibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

HOBRO

Rende med 5,7 m Vanddybde og dobbelt Dagafmærkning fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Vanddybde forefindes. **Skibs- og Vareafgifter** efter Provinshavnens Minimumstakster. **Ingen Lodstvang.** **Bugsering** saavel gennem Fjordindløbet som Fjorden udføres af Havnevæsenets M/S „Als“ og Isbryder S/S „Hero“ stationerede i Hadsund (Telefon 146) til faste og billige Takster. **Ballastafgift:** 4 Øre pr. Reg.-Ton. **Vandforsyning** direkte i Skibene, elektrisk Lys paa Havnepladsen, 8 Tons Kran, Bedding og Skibsbyggeri. **Statsbane-Havnespor** langs Kajerne.

HOLBÆK

Dybden i den gravede Rende over Isefjordsbarren c. 6 m. Bredde 50 m, Dybden i Indsejlingsrenden i Holbæk Fjord 5,65 m, Bredde 30 m, samme Dybde i Trafikhavnen. Bolværkerne 1,9 m. over D. V. Ourløbet er afmærket med 5 Lystønder og Fjordløbet med to Ledefyr.

Havneafgifter pr. Reg.-Ton (saavel for ind som for udg.):
Indenbys: Sejlskibe 12 Øre, Sejlsk. med Skrue 16 Øre, Damp- og Motorskibe 20 Øre. Udenbys det dobbelte.

Ingen Lodstvang. Lods faas i Spodsbjerg og Rørvig.

Ballastafgift 6 Øre pr. Reg.-Ton.

Vand 1.50 Kr. pr. m³ + Slangefgift 2 Kr. pr. Leverance.

Losning og Lastning besørger af Stevedor efter faste Takster.

Jernbanespor overalt ved Bolværkerne. I den ny Trafikhavn tre-dobbelte Spor. Elektrisk Havnebelysning overalt. Gode Oplagspladser, Kornelevatorer, Pakhuse og Oplag af Bunkerkul.

HORSENS

Sejlløbet og Dele af Havnen er uddybet til 22 Fod. Sejlløbet er afmærket. Fjord og Sejlløb er forsynet med Ledefyr.

Havneafgift pr. Reg.-Ton:
Indg. 25 Øre. Udg. 25 Øre.

Lodstvang.

Bugsering foregaar let og efter billige Takster.

Ballastafgift til Havnen: 4 Øre pr. Ton.

Vand: 4 à 6 Øre pr. Reg.-Ton. Vand langs alle Bolværkerne.

Losning

besørger af Ladningsmodtageren efter faste, moderate Takster og af Havnearbejdernes Andels-Losseklub.

Skibsbyggeri, Ophalingsbedding og Kølhalingsplads haves. Kran til 5000 kg. Jernbanespor ved alle Bolværker. Udmærkede og velbelyste Havnepladser. Pladser og Pakhuse til Udleje.

KJØBENHAVN

Til Frihavnen en Dybde af 10,0 m. Til Larsens Plads en Dybde af 8,1 m. Til Islands Brygge Nord fra gennem Broerne en Dybde af 7,5 m, ved Bolværkerne ved Kalvebod Brygge af 6,9 m, i Gasværkshavnen af 6,2 m. Ved Engnave Brygge 6,3 m, ved Tegholm 7 m og i Teglværkshavnen fra 5-7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 5,6 à 5,9 m. - Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. **Afgift af Fartøjer m. m.** 15 Øre pr. Ton af Netto-Registertonagen. 20 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevæsenets Bolværker (Sejlfartøjer paa 50 Netto Reg. Tons og derunder betaler, hvad enten de er forsynede med Motor eller ej, kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 10 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevæsenets Bøjer, Pæle eller ved andet Skibs Værside. Sidstnævnte Afgift betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornødenheder o.v. Ind- og Udtagning af Ballast. Afgifterne opkræves indtil videre med et Tillæg af 20 %. Modereret Afgift for Ruteartøjer og reparerende Fartøjer m. m. Fartøjer, der udelukkende anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyngs- eller Motorolie til Fartøjets eget Brug, Proviant eller andre Skibsfornødenheder, for at skifte Mandskab, landsætte syge eller døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vinddrivere, er fritagne for Afgift. Opholdets Varighed maa dog ikke udstrækkes over 4 løbende Døgn, for Sejlskibe paa 50 Net. Reg. Tons og derunder, hvad enten de er forsynede med Motor eller ej, ikke over 14 løbende Døgn. **Ingen Lodstvang.** Lodspenge betales efter Skibets Dybtgaende, Drægtighed og den Distance, der lodeses, og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. **Bugsering** af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 36 Kr. til 240 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat. **Ballast** leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 3 Kr. Vand betales med Kr. 1,75-2,50 pr. Ton. **Losning og Ladning. I F. i Havnen** besørger Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. **I Toldhavnen** efter nærmere Overenskomst med vedkommende Arbejderformand (Stevedor). 5 Tørdokke for Skibe op til ca. 158 m Længde, 5 Flydedokke, den ene ca. 170 m lang med Bæreevne 13,600 Tons, Ophalingsbedding, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatorer, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Lade-apparater, 2 flydende Kraner til Løft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Løft af 75 Tons (Orlogsværftets), 14 faste Kraner med Løft indtil 25 Tons samt 2 private faste Kraner (Burmeister & Wain) m. Løft indtil 100 T. Vandfors. v. Bolværk. Jernbane langs Havnen.

HOBRO

KOLDING

Sejlløbet i Kolding Fjord forsynet med Dag- og Natafmærkning.

Mindste **Vanddybde** 7 Meter.

Samme Dybde ved Bolværker i Havnen.

Skibsafgift pr. N. R. T.

Udenbys Skibe: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre.

Indenbys Skibe: " 15 - " 15 -

Lods og Bugsering.

Lods ved Drejens. Ingen Lodstvang. Bugserdampere.

Vand leveret ombord Kr. 1,50 pr. m³. Slangefgift Kr. 5,00.

Losning og Lastning **Jernbanespor** **Pakhusplads**
Faste Takster. langs Kajerne. til Leje.

Elektrisk Lossebelysning. Store Oplagspladser.

Tankanlæg

for Petroleum, Benzin og Brændselolie.

Kran, 6 ts. Kreaturstalde.

Maskinværksteder, Ophalingsbedding, Skibsværft og Kølhaling.

MARSTAL

Syd fra gennem Klørudyb er uddybet til 4,5 m, men Løbet tilsander let. I Løbene til Havnen og i den forreste Del af Havnen og ved Bolværkerne 3,4 m. **Skibsafgift pr. Netto Reg. Ton:** Udenbys: Sejlskibe, ogsaa med Hjelpekruer, Indg. 24 Øre, Udg. 24 Øre, Damp- og Motorskibe Indg. 30 Øre, Udg. 30 Øre. **Ingen Lodstvang** uden ved Bugsering (se Lods!). **Bugsering** efter moderate Priser ved Motorbaade. **Ballastafgift** 4 Øre pr. Netto Reg. Ton. **Losnings- og Lastningsomkostninger** efter moderate Takster. Staalskibsbyggeri og Reparationsværft. flere Træskibsbyggerier og Kølhalpladser, 2 Ophalingsbedding til Skibe indtil 300 Tons Egenvægt og 42 m Længde.

“BALTIC” KOLLIDERET OG SUNKET

FØRSTE STYRMAND OG EN PASSAGERER DRUKNET

Natten til Lørdag er der sket en Kollision i Nærheden af Trindelen Fyrskib i Kattegat mellem det svenske Motorskib »Frost« og den danske Damper »Baltic«, hvoraf sidstnævnte sank straks efter. »Frost« er indkommet til Helsingborg med mindre Skade paa Forskibet.

Første Styrmand, *Heilman Hansen* fra Frederiksberg, druknede, og ligeledes druknede en Passager, en svensk Maskinist; den øvrige Besætning er reddet.

»Baltic« førtes af Kaptajn *Raahauge*, Marstal, og ejedes af Skibsreder *Hagen Jørgensen*, København. Det var en Jerndamper paa 3-400 Tons og var i Fredags afgaaet fra København med Stykgods til Göteborg.

Kaptajn *Raahauge*, som sammen med den øvrige Besætning er ankommen til Helsingborg, har maattet lade sig indlægge paa Helsingborg Sygehus paa Grund af nogle Kvæstelser, han har paadraget sig ved Kollisionen.

Forhør i Sø- og Handelsretten.

I Sø- og Handelsretten afholdtes Tirsdag Forhør over »Baltic«s Besætning.

Føreren Kaptajn *Raahauge*, erklærede, at han, nogen Tid før Sammenstødet fandt Sted, var gaaet ned i sin Kahyt. Det var da taaget, men man kunde dog se et Par Kvartmil frem. Da han forlod Broen gik »Baltic« for fuld Kraft, men Fløjten blev brugt flittigt, og om Natten mellem Kl. 3—5, da Taagen havde været tættere, havde Styrmanden af egen Drift sat Farten ned til halv Kraft, hvorfor Kaptajnen ikke nu gav særlig Ordre dertil. Kaptajnen kom først atter paa Dækket,

da Motorskibet »Frost« Stævn var $\frac{1}{2}$ Meter inde i Siden paa »Baltic«. Han saa da Styrmanden løbe ned og komme tilbage med sit Tøj. Han faldt og slog sig haardt. styrtede i Vandet og var døende, da en Redningsbaad fik ham op.

En Reprimande.

Ungmand *Arnold Olsen*, der stod ved Roret i Kollisionsejeblikket, Letmatros *Nielsen*, der havde staaet til Rors Timen forinden og Hovmester *Wills*, der havde opholdt sig paa Dækket, erklærede, at de havde hørt Taagesignaler fra et andet Skib. Baade dette og »Baltic« havde signaliseret ret hyppigt, dog ikke hvert andet Minut. Man havde først faaet Øje paa »Frost«, da den var lige inde paa »Baltic«, ikke en Skibslængde borte. Endvidere oplyste Hovmesteren, at Styrmanden havde været nogle Minuter borte fra Broen — nede i Bestiklukafet — kort forinden Kollisionen. Og det konstateredes, at man ikke havde haft nogen Udkg forude.

Efter at Kaptajn *Raahauge* havde meddelt nogle Omstændigheder ved Maskinmester *Håkonssons* Død — Maskinmesteren havde troet, at der var god Tid til at komme over paa »Frost« —, gjorde Maskinmester *Møller* rede for Farten, der, som Tilfældet altid er i Taage, sagnedes derved, at Trykket paa Kedlen var lettet.

Retten trak sig tilbage. Da den atter blev sat, tildelede Vicepræsident *Kühl* Kaptajnen en Reprimande. Han betegnede det som uheldigt, at der i et Tidsrum ikke havde været nogen Officer paa Broen, og som urigtigt, at man ikke havde haft en særlig Udkg forude, naar der sejledes i Taage.

LOS ANGELES PESTSMITTET

Justitsministeriet har under 24. November udsendt følgende Bekendtgørelse om Sundhedsforanstaltninger overfor Los Angeles.

I Følge foreliggende Meddelelser maa Los Angeles anses for pestsmittet.

I Henhold til Lov om Foranstaltninger mod smitsomme Sygdommes Indførelse i Riget sættes derfor Bestemmelserne i Kraft overfor Skibe, der kommer direkte fra Los Angeles' Havn.

Med Hensyn til Pest er herefter Bestemmelserne i Lov om Foranstaltninger mod smitsomme Sygdommes Indførelse i Riget i Kraft overfor:

Havnene i Ægypten, Havnene i Britisk Ostindien, Birma indbefattet, Havnene i de nederlandsk-ostindiske Kolonier, Athen med Piræus, Havnene i Kina, Havnene i Indochina, Bangkok, Havnene i Senegal, Rio Janeiro, Bahia, Havnene i Peru, Havnene i Chile, Havnene i Ecuador, samtlige russiske Havne udenfor Østersøen, Beyrouth, Galveston, Zarzis og Los Angeles' Havn.

Med Hensyn til Kolera er Lovenes Bestemmelser i Kraft overfor:

Havnene i Britisk Ostindien, Birma indbefattet, Havnene i de nederlandsk-ostindiske Kolonier, Havnene i Indochina, Havnene i Kina og Bangkok.

Denne Bekendtgørelse træder straks i Kraft.

SKIBSULYKKER I AUGUST

Bureau Veritas har offentliggjort en Liste over Skibe, der i August er anmeldt for Bureauet som totalt forliste. Listen omfatter 69 Dampere, 5 Motorskibe eller Sejlskibe med Hjælpemotor og 35 Sejlskibe, herunder 2 savnede Sejlskibe.

Af Dampene var 24 engelske, 19 amerikanske, 7 franske, 5 tyske, 5 italienske, 3 hollandske, 2 spanske, 1 finsk, 1 græsk, 1 tyrkisk og 1 kinesisk. Af Motorskibene m. m. var 3 amerikanske og 2 engelske, af Sejlskibene 8 engelske, 6 amerikanske, 5 franske, 4 svenske, 4 norske, 2 tyske, 1 hollandsk, 1 finsk, 1 italiensk, 1 spansk, 1 portugisisk og 1 estnisk.

Aarsagen til Forlisene var for Dampernes Vedkommende: Stranding 4, Kollision 4 og Ildebrand 4, 9 gaaet under, 3 forladt og 45 ophugget. Af Motorskibene m. m. er 1 strandet, 2 brændt, 1 gaaet under og 1 forladt; af Sejlskibene er 5 strandet, 3 kollideret, 1 brændt, 1 er gaaet under, 2 forladt, 2 savnet og 21 ophugget.

Følgende Havarier er anmeldt for Bureauet.

Dampere: Stranding 136, Kollision 155, Ildebrand 35, Lækage 31, Havari paa Grund af haardt Vejr 29, Maskin- og Kedelskader 122 — ialt 508.

Motorskibe og Sejlskibe med Hjælpemotor: Stranding 10, Kollision 8, Ildebrand 1, Lækage 3, Havari paa Grund af haardt Vejr 4, Skade paa Hjælpemotoren 19 — ialt 45.

Sejlskibe: Stranding 13, Kollision 11, Ildebrand 4, Lækage 8, Havari paa Grund af haardt Vejr 12 — ialt 48.

ISBRYDERAFGIFT I FARVANDET SWINEMÜNDE-STETTIN

I Farvandet Swinemünde-Stettin vil der i Isperioden 1924-25 blive opkrævet en Isbryderafgift paa 5 Pf. pr. netto Kubikmeter af Skibets Drægtighed samt 5 Pf. pr. 100 kg af dets Ladning. Afgiften opkræves kun i Tiden fra 15. December til 15. Marts, selv om Forholdene skulde medføre, at Isbryderen holdes i Drift udover sidstnævnte Dato.

SKIBS-MÆGLERE EDSV. MÆGLERE MÆGLER-FIRMAER

København:

Danish Shipping Co. Ltd. A/S, Sct. Annæplads 28.
C. K. Hansen, Amaliegade 29 B.
Holm & Wonsild, Amaliegade 36.
A. P. Møller, Kongens Nytorv 8.

Aarhus:

Carl v. d. Hude.

Aalborg:

Chr. Jensen.
Johs. Utzon.

Esbjerg:

I. Lauritzen.

Frederikshavn:

Nic. Pedersen, H. Christensens Eftfl.

Nørre Sundby:

N. C. Bach.
N. F. Stegmann.

KORSØR

I Indsejlingen 8 m Vand, 630 m Bolværk med 8 m Vand og 1430 m Bolværk med fra 5-6 m Vand.

Skibsafgift pr. Netto Ton (saavel for indg. som for udg.): Indenbys: Sejskibe 12 Øre, Sejsk. med Skruer 16 Øre, Damp- og Motorskibe 20 Øre. Udenbys det dobbelte.

Lods og Bugsering
Lodsvang for Skibe over 20 ts Jernstøber Reg.-Ton.
Bugsering kan altid faas.

Ballastpenge 6 Øre pr. Netto Ton.

Vand: Drikkevand Kr. 2,50 pr. m³, Kedelvand Kr. 1,50 pr. m³.

Losning og Lastning
besørges af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor til faste Takster. Transport, elektrisk Hejseapparat m. m.

Dobbelte Jernbanespor Havnen rundt. Træskibsværft med Reparationsværksteder. Motor- og Maskinfabrik, Kølhalingsplads, 4 Kulkraner, 3 Kornelevatorer, 1 fast elektrisk dreven 10 Tons Kran, elektriske, transportable Spil. I Havnen findes en Ophalerbedding for Skibe paa 450 ts. Egenvægt og i Baadehavnen en do. for Skibe paa 70 ts Egenvægt. Havnen isfri. Svitzers Bjergningsdampere fast Station samt lokale Bjergnings- og Slæbedampere.

ODENSE

Med daglig Højvande: I Fjorden, Kanalen og den ny Havn 24 Fod, i den gamle Havn 12 à 14 Fod.

Havneafgifter pr. Reg.-Ton
Indenbys 20, 22, 25 Øre, Udenbys 30, 35, 40 Øre saavel for Indsøm Udgaaende.

Lods- og Bugserafgifter:
Fra Søen til Stige Lodsfrihed. Lodsvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto.

Bugsering: Faste billige Takster ved Havnens Dampere og Motorbaade.

Ballastafgift: 6 Øre pr. Reg.-Ton. **Ballastpris:** 3 Kr. 10 Øre pr. Ton.

Vand:
Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton.
For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.

Losning og Lastning
besørges af Handelsforeningens Stevedor efter faste Takster.

Jernbanespor rundt Havnen, Svingkran til 10,000 kg, Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Skibsværter, kraftig Isbryder, som selv i strenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig. Svajeplass for Skibe indtil 150 m (ca. 490 Fod eng.) Længde.

NEXØ

Indsejlingen 38 m bred, 5 m dyb. Indløbet til Inderhavnen 12,50 m bredt. Dybde ved Bolværk 5 m. Højden over daglig Vande 1,9 m. **Havneafgift pr. Netto Ton** 35 Øre, Skibe, der indkommer for Kulforsyning, Proviantering o. l., 10 Øre pr. Ton, alt saavel for Ind- som Udgaaende.

Ved Havnen er ansat 2 Lodser, der lodser uden Vederlag.

Ballastpenge 5 Øre pr. Ton.

Losning og Lastning besørges af Modtageren. Ved Havnen er Tørdok (Længde 51,80 m, Portaabning 10 m, Dybde paa Tærskelen 3,77 m) samt Skibstømrer, Maskin- og Motorfabrik, Vand fra Værk, Kul m. v.

RUDKJØBING

Indsejlingsløbet Nord fra til Havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. **Havneafg. pr. Reg.-T.:** Sejskibe: Indg. 24 Øre, Udg. 24 Øre, Sejskibe med Hjælpskrue: Indg. 30 Øre, Udg. 30 Øre, Dampskibe: Indg. 35 Ø. Udg. 35 Ø. **Ingen Lodsvang** uden ved Bugsering (se Lodsl.). **Bugsering** faste billige Takster. **Ballastafgift** 4 Ø. pr. R.-T. **Ballastpris** f. Tiden 2,50 pr. T. **Vand** til Skibsbrug 3 Ø. pr. R.-T., til Maskinbrug 2 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slinger benyttes. **Losnings- og Lastningsomkostn.** efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibssmedie. Ophalerbedding til Skibe indtil 275 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

NØRRESUNDBY

I Indsejling 7,5 m Vand, 500 m Kajmur med 7,5 m Vand og 220 m Bolværk med indtil 5,5 m.

Skibsafgift pr. N. R. T.
Indg. 27 Øre, Udg. 27 Øre.

Lods og Bugsering.

I Hals-Barres Fyr er der Station for Hals Lodser. Der er Lodsvang over Hals Barre for Skibe med over 5 m (16 Fod) Dybgaende. Bugsering kan altid faas.

Ballastafgift 5 Øre pr. N. R. T.

Ballast kan faas for en Betaling af Kr. 3,50 pr. Ton.

Vand betales med 3 Kr. pr. m³ leveret om Bord ved Bolværk.

Losning og Lastning

besørges ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.

Moderne elektrisk oplyst Kajgade med 3 Jernbanespor, elektrisk Kulkran og Pakhuse med Kornelevatorer. Maskinværksteder, Kølhalingsplads og Reparationsværksted.

RØNNE

Indsejlingen fra 9 til 8½ m. Ved Bolværk indtil 7 m. Bolværkernes Højde over daglig Vande 1,8 à 2,0 m.

Havneafgifter pr. Reg.-Ton
Indenb. 12 Øre, Udenb. 30 Øre. Dampskibe, der indkommer for Kulforsyning og Proviantering indtil 24 Timer, 5 Øre pr. Ton.

Ingen Lodsvang.

Naar Lods benyttes:
Indenbys Fartøjer 10 Øre pr. Ton
Udenbys Fartøjer 20 " "
Er Lodshjælp benyttet for Indgaaende betales ¼ for Udgaaende.

Ballastafgift til Havnen 5 Øre pr. Reg.-Ton.

Vand: 2 Kr. pr. m³, dog ikke under 2 Kr. Til Maskinbrug 1 Kr. pr. m³, dog ikke under 5 Kr.

Losning og Lastning udføres efter faste Takster.

Maskinfabriker, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Dykkerassistance forefindes. Kølhalingsafgift 5 Øre daglig pr. Reg.-Ton. Jernbanespor ved Øst-, Vest- og Sydsiden. Kuloplæg med elektrisk Kullosningskran ved Kaj.

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, Farvande stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. **Havneafgifter pr. Reg.-Ton:** Sejsk. 24 Øre, Sejsk. med Hjælpskrue 32 Ø., Damp- og Motorskibe 40 Ø., for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. **Vareafgift:** Moderat. **Bugsering, damp, uforud.** Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moder. Afg. **Ballastafg.:** 4 Ø. pr. Reg.-Ton. **Vand:** Kr. 2,00 pr. Ton. **Losn. og Lastn.** besørges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

NYKØBING F.

Nord fra i afmærket Farvand gennem Guldborgsund kommer man til Havnen med 20 Fods og Syd fra med 7 Fods Dybgaende. Dybden ved Bolværkerne Nord for „Chr. IX Bro“ 20 Fod, mellem Broerne 17 Fod og i Havnebassinnet indtil 15 Fod. Bolværkernes Højde 6-6¼ Fod.

Skibsafgift pr. N. R. T.

udenbys: Sejskibe, Lægtene og Pramme 20 Øre, Sejskibe med Hjælpskrue 25 Øre, Dampskibe og Motorskibe 30 Øre, saavel for indg. som for udg. Oplagte Skibe er i Tidsrummet fra 15. Decbr. til 14. Marts afgiftfri.

Ingen Lodsvang

nnrdtagten for Skibe over 150 B. T. under Bugsering. Lods for større Skibe Nord fra ved Femø, skifter i Guldborg. Lods Syd fra i Gedses. Lodspenge ifølge Lodstakster af 1901.

Bugsering fra Havnen til Guldborg eller Gedsesgaard og omvendt: 60 Øre pr. B. R. T. indtil 100 B. R. T. ved Havnevæsenets Motorbaad, længere Distancer efter Aftale.

Losning og Lastning besørges ved Stevedore til faste Takster. **Jernbanespor** hele Havnen rundt. **Dampkran**, kører paa Havnesporene, Løfteevne 6,000 Kg. **Flydekran**, Løfteevne 4,000 Kg. **Kornelevator** ved Havnebassinnet, Kornuger ved 20 Fods-Bolværket. Elektrisk Lys over hele Havnen samt Materiel til elektrisk Belysning i Skibene. Maskinfabrik, Skibsbyggeri og Kølhalingsplads for mindre Skibe.

SKIBS-
PROVIANTERINGS-
HANDLERE

København:

J. Andersen & Co., Toldbodvej 7.
Bjærch-Jensen & Co., Holbergsgade 24.

Aarhus:

Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 26.

Esbjerg:

H. P. Nielsen, Strandbygade 18.
Th. Thygesen Kirkegade 7.

Frederikshavn:

P. Saxbergs Eftf., N. Mogensen.

Helsingør:

K. F. Marstrands Eftf.

Randers:

A. L. Nielsen, ogsaa aut. Forhyringskontor.

Vejele:

W. Coops, ogsaa aut. Forhyringskontor.

MINEFAREN I NORD- OG ØSTERSØEN

»Foreningen af danske Søassurandører« har fornylig tilsendt sine Medlemmer et Cirkulære angaaende den stadig ret betydelige Minerisiko. I Cirkulæret gives først Meddelelse om den norske Dampers »Ulf Jarls« Ødelæggelse ved en Mine i den finske Bugt, om Ilanddrivningen af en Mine ved Tønder samt om, at en drivende Mine er set trekvart Mil Sydvest for Norderney Fyrskib.

Endelig nævnes det, at *Zeitschrift für Versicherungswesen* den 1. Oktober har omtalt, at den belgiske Paketbaad, som besørger Passager- og Posttrafikken mellem Ostende og Dover, ifølge Meddelelse fra London af 11. September, med Nød og Næppe har undgaaet en drivende Mine, hvis Eksplosion vilde have forvoldt en frygtelig Katastrofe. Der var 600 Passagerer ombord paa Paketbaaden, Søen gik højt, og Minen, der blev jagttaget 6 Mil fra Dover, gled forbi Skibet paa Toppen af en mægtig Bølge, i kun 2 Meters Afstand. Der blev givet Ordre til øjeblikkelig Kursændring, da Minen var observeret, og Opdagelsen hemmeligholdtes for Passagererne.

S T O R T O G S M A A T

Prøvetur.

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeris Værft paa Refshaleøen foretoges nylig en vellykket Prøvetur med Værftets Byggenummer 333, Motorskibet »Vinland«, til Skibsreder *Knut Knutsen*, Haugesund.

Skibet er bygget til Norsk Veritas og bestemt til Fragtfart. Dets Hoveddimensioner er:

$$367' 0'' \times 53' 6'' \times 27' 6'',$$

Bæreevnen er 7,525 tons d.w.

Det er forsynet med 2 Hoveddieselmotorer af nyeste Type, der tilsammen skal kunne udvikle 2,300 I.H.K., og alt Dæksmaskineri bliver elektrisk drevet.

I Prøveturen deltog Repræsentanter for Rederiet og Værftet.

Minefaren i Østersøen.

Den estniske Regering har konstateret Tilstedeværelsen af et mægtigt, hidtil ukendt Minefelt i den finske Bugt. Minerne, der er lagt paa en Dybde af 200 Fod, er anbragt i tre Rækker fra Reval over til den finske Kyst. Afstanden mellem Linjerne er 1 km og mellem Minerne i samme Række 25 Fod. Tilstedeværelsen af dette Minefelt forklarer, at man jævnligt har observeret Miner, skønt Farvandet tidligere er blevet undersøgt til en Dybde af 150 Fod.

Rekord-Losning i Stettins Havn.

Dampers »Wilhelm Kunstmann« har slaaet sin for nogen Tid siden i Stettin opnaaede Rekordtid paa 23 Timer for Losning af ca. 4550 Tons svensk Jernmalm, idet den har løst en lignende til Stettin ført Ladning paa kun 19½ Time.

Dette usædvanlig gode Resultat skyldes ikke blot de gode Lossegrejere i Stettin, men ogsaa at Dampers »Wilhelm Kunstmann« er særlig praktisk bygget for Losning af Malm og Kul. Dampers er for kort Tid siden tillige med et Søsterskib »Line Kunstmann« blevet bygget til Rederiet *Kunstmann* af Vulcan-Werke, navnlig med Transport af Jernmalm og Kul for Øje.

Sejlskibet „Jylland“ beslaglagt i Frankrig.

Sejlskibet »Jylland«, tilhørende Skibsreder *Hans Petersen*, tidligere Marstal, gik med en Ladning Træ fra Kotka til St. Malo i Frankrig. Under Overrejsen havde man stormende Kuling, og Skibet tog Vand. I St. Malo blev Skibet beslaglagt af Ladningsmodtagerne for 80,000 Kr., idet de gjorde gældende, at Skibet ikke havde været godt nok til at indtage Ladning.

Under Søforhøret hævdede Kaptejnen, at Ladningen havde været fugtig og plettet ved Indladningen.

Ladningsmodtageren har senere solgt Skibet for 2000 Pd. Sterling, ca. 53,000 Kroner.

Drivende Mine rapporteret.

Ministeriet for Industri, Handel og Søfart meddeler: Græsk Dampers »Meandros« rapporterer over Blaaavand Radio: Drivende Mine passeret 24. November Kl. 8.45 Fmd. paa 57° 12' N. Brd. 7° 56' Ø. Lgd.

En Redningsbaad, der ikke kan knuses.

Herr *B. Johnson* har udtaget Patent paa en af ham gjort Opfindelse, hvorved Redningsbaade forhindres i at knuses, naar disse under Skibets Forlis ved Udsætningen slynges mod Skibssiden.

Opfinders Repræsentant Herr *N. I. Nielskov*, Ny Adelgade 4, København, foreviser for Interesserede en saadan Redningsbaad forsynet med Opfinders Beskyttelsesbælte.

Opfindelsen bestaar i, at der omkring Baaden er lagt et svært Fletværk af Spanskrør, hvilket danner et Hylster, der er fyldt med Kork, og hele dette Bælte danner derved en kraftig Stødpude, omkring hele Baaden, hvorved Faren for,

Havnemyndighederne i Dover, der telegrafisk blev underrettet, har straks truffet alle til Opsøgning og Uskadeliggørelse af Minen nødvendige Forholdsregler.

AMERICAN SCANTIC LINE

»American Scantic Line« under Ledelse af Moore & Mc. Cormack, New York, som Agenter for »Shipping Board« har nu en Flaade paa syv Skibe i Fart paa skandinaviske og finske Havne og paa Havne i Østersøen; disse Skibe anløber fremdeles irske og engelske Havne paa Vejen til Europa.

For Tiden afskibes der store Mængder af Mel til Danzig, og i finske Havne lastes Træmasse til de For-nede Stater.

at denne kuses bliver minimal, ligesom man yderligere opnaar den Fordel, at Baaden ikke kan kæntré.

Naar en saadan Baad udsættes fra et Skib i oprørt Hav, hævder Opfinderen, vil det paa Baaden anbragte Hylster, som er stærkt fjedrende, albhøde selv de kraftigste Slag, som Baaden faar under Udsættelse ved at slynges mod Skibssiden.

En Redningsbaad forsynet med Patentet har været prøvet af Orlogsværftet. Baaden blev fyldt med Sandsække til en Vægt af 1500 kg, og derefter hejst op i en Kran, og svinget ud fra sin perpendikulære Linie mod et Bolværk, og efter denne Prøve viste det sig, at Baaden var ubeskadiget.

Ministeriet for Industri, Handel og Søfart, har foretaget Manøvreprøve med Baaden og fundet den tilfredsstillende, saaledes at det er tilladt at anvende Baaden i danske Skibe. Iøvrigt er der udtaget Patent paa Opfindelsen i en Del Lande.

Aktieselskabet Burmeister & Wain

har i disse Dage fuldendt Arbejdet paa den nye Flydedok, som Firmaet har bygget til sig selv og anbragt denne paa Plads paa Sydsiden af Firmaets tidligere Flydedok.

Den nye Flydedok blev i sin Tid, til Trods for at den kunde have været erhvervet billigere i Udlandet, med store økonomiske Ofre fra Firmaets Side sat i Arbejde herhjemme for at skaffe Arbejde til mange ledige danske Hænder.

Spil, Kraner etc. er leveret fra Firmaet *Thomas B. Thrige*, Odense, og adskillige danske Firmaer har nydt godt af Leveringer til Dokken, som takket være Burmeister & Wain, nu er »Dansk Arbejde«. Den er 450 Fod lang og 70 Fod bred og kan løfte 8000 Tons, hvilket vil sige, at alle danske Skibe — naar undtages D. F. D. S.'s Amerikabaade — kan dokkes i den.

Burmeister & Wain's anden Flydedok blev for et Par Aar siden gjort større, den er nu 600 Fod lang og 71 Fod bred og kan løfte 13,600 Tons, og ethvert Skib, der kan sejle i de danske Farvande, kan nu komme i Dok her i København.

Udvidelsen af den store Flydedok blev bl. a. foretaget, for at S/S. »Frederik VIII« kunde dokkes her i Landet og ikke som tidligere maatte søge til Udlandet ved de aarlige Eftersyn, hvorved meget Arbejde og mange danske Penge maatte vandre til udenlandske Firmaer.

Med den nye Forøgelse vil Burmeister & Wain kunne tilfredsstille enhver Efterspørgsel efter Doklejlighed til alle danske Skibe og desuden til alle udenlandske Skibe, som maatte anløbe København.

Rømning i Canada.

En norsk Skibsfører meddeler, at 14 af Skibets Mandskab fornylig deserterede i en canadisk Havn; heraf blev 7 arresteret og dømt til en Maanedes Fængsel. Da Efterretningen om Begivenheden kom ud til andre Skibe i Havnen, var den moralske Virkning tilsyneladende god.

Det norske Konsulat paa Pladsen udstedte et Cirkulære, der fordeltes i de ankomende Skibe, og heri meddeltes, at Rømning i canadiske Havne resulterede i Bøder paa 200 Dollars eller 3 Maanedes Fængsel. Endvidere meddeltes, at Rømningsmænd ikke paa nogen Maade vilde blive hjulpede af Konsulatet.

Norddeutsche Lloyd nedskriver Aktiekapitalen.

Bestyrelsen for Nord. Lloyd har efter hvad G.H. S.T. meddeler foreslaaet en radikal Nedskrivning af Selskabets Aktiekapital. Det er Meningen, at Stamaktiernes nominelle Værdi skal nedsættes fra 1,000 til 40 Guldmærk og Præferenceaktiernes fra 1,000 til 5 Guldmærk. Naar denne Nedskrivning er gennemført, vil Selskabets Aktiekapital andrage 32 Millioner Guldmærk Stamaktier og 1 Million Guldmærk Præferenceaktier.

„Triton“s Forlis i Atlanterhavet.

Ved Søretten i Esbjerg er afholdt Søforhør over Besætningen fra Marstal-Skonnerten »Triton«, der den 19. Oktober forliste ved Portugal.

Kapt. J. Andersen, Troense, forklarede, at Skibet den 6. Oktober skulde afgaa fra Setubal til England med en Ladning Salt paa 288 Tons. Ud for Setubal maatte Skibet allerede ankre op, og da Vandet faldt, tog Skibet Bunden, dog ikke mere, end at man ved Højvande kunde hale sig selv flot ved Hjælp af Varpanker. Da Bunden var blød mente Kaptajnen ikke, at denne Grundtagning kan have haft Indflydelse paa den Læk, der senere forårsagede Skibets Forlis.

Den 7. Oktober begyndte Skibet at trække mere Vand end sædvanligt, dog ikke mere, end man kunde pumpe læns paa en halv Time. Kaptajnen mente, at Skibet kunde naa

til England uden Vanskelighed, og satte derfor Kurs med Bestemmelsesstedet.

Den 18. Oktober blev det imidlertid værre med Vandet i Lasten, og næste Dag stod der 6 Fod Vand i Lasten. Der blev derefter holdt Skibsraad, og man vedtog at gaa fra Borde.

Tre Timer efter, at Baaden havde forladt Skibet, sank dette paa 100 Favne Vand, og en halv Time senere blev Mandskabet taget om Bord i en engelsk Dampner »Rhexonor«, der landsatte dem i Gibraltar.

Kaptajnen, Styrmand P. H. Jørgensen, Letmatros Stabel Petersen, København, og en svensk Matros Marshal blev derefter sendt hjem via Frankrig, og var nu ankommen til Esbjerg som første danske Havn.

Besætningen blev afhørt og bekræftede Kaptajnens Forklaring.

POSITIONSLISTE PR. 1. DECEMBER 1924

MEDDELT AF DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING.

A

s.s. A. P. Bernstorff i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. Aalborg, Egeholm, ank. Hull 28.11.
s.s. Aalborghus, Eriksen, i København-Aalborg Ruten.
s.s. Aarhus, Jørgensen, i København-Aarhus Ruten.
s.s. Absalon, Hansen, afg. København 28.11. til Küskilæ.
m.s. Afrika, Svarrer, afg. Dairen 28.11. til Kobe.
s.s. Aggersund, Petersen, afg. Baltimore 29.11.
s.s. Agnete Mærsk, Rasmussen, afg. Aalborg 27.11.
m.s. Agnes, Frederiksen, ank. København 28.11.
s.s. Aladdin, Nielsen, ank. Windau 27.11.
s.s. Alderney ank. Philadelphia 30.11.
s.s. Alexandra, Holst, afg. Algier 26.11. til Piræus.
s.s. Alf, Thorkildsen, afg. Montreal 15.11.
s.s. Alfa, Christensen, ank. Bristol 1.12.
m.s. Alfa, Christensen, pass. Hirtshals 29.11. paa Rejse til Rudkøbing.
s.s. Alfred Hage, Bjørn Andersen, ank. Cardiff 29.11.
s.s. Algarve, Sundvig, ank. København 30.11.
s.s. Alassund, Nielsen, afg. Leningrad 29.11.
s.s. Amalienborg, Hansen, ank. Santos 14.10.
s.s. Angelica Mærsk, Rask, ank. Portishead 22.11.
s.s. Anine, Risøe, ank. Rouen 27.11.
m.s. Annam, Rasmussen, pass. Finisterre 30.11. p. R. t. Algier.
s.s. Anna afg. Sundsvall 27.11. til Gibraltar.
s.s. Anneberg, Korff, ank. Trångsund 24.11.
s.s. Arabien, Harder, afg. Sydney 29.11. til Fremantle.
s.s. Argentina, Wenck afg. Odense 28.11. til Wales.
m.s. Arizona, Sonne, ank. Buenos Aires 28.11.
s.s. Arkansas, Snedker, afg. Sarpsborg 26.11. til Boston, Philadelphia og Baltimore.
s.s. Arnold Mærsk, Stabenow, ank. Garston 27.11.
m.s. Asia, Dahl, pass. Panamakanalen 13.11. p. R. t. Hamburg.
s.s. Astrid, Bjark, ank. Skutskär 22.11.
s.s. Atlanterhavet, Brocks, ank. København 22.11.
s.s. Atlantic, Lund, pass. Aden 23.11. p. R. t. Colombo.
m.s. Australien, Møller, afg. Rotterdam 29.11. til København.
m.s. Avance, Andrup, ank. København 30.11.
m.s. Avant, Sørensen, ank. Horta 29.11.
s.s. Axel, Maglebye, pass. Horta 30.11. p. R. t. Sundsvall.

B

s.s. Beira, Kjær, ank. Windau 28.11.
s.s. Belgien, Hansen, ank. Dunkirk 19.11.
s.s. Bellona, Thrane, ank. Leith 30.11.
s.s. Benedikt, Madsen, i København-Haderslev-Aabenraa-Sønderborg Ruten.
s.s. Bergenhus, Andresen, ank. København 29.11.
s.s. Berlin, Vinding, ank. Egersund 29.11.
s.s. Bertha, Lassen, ank. Rousen 30.11.
s.s. Betty Mærsk, Thun, ank. Kirkeness 28.11.
s.s. Birgit, Clausen, ank. Reykjavik 26.11.
s.s. Birte, Christensen, ank. Nuevitas 28.11.
s.s. Bjarke, Petersen, afg. Amsterdam 1.12.
s.s. Bodil afg. Immingham 28.11. til Horsens.
s.s. Boga, Rasmussen, pass. København 24.11. p. R. t. Bristol.
s.s. Bolivia, Beldring, afg. Tacoma 15.11. til Yokohama.
s.s. Bornholm, Hansen, afg. Quebec 29.11.
s.s. Bothal, Hansen, ank. Trångsund 24.11.
s.s. Botnia, Lydersen, afg. Reykjavik 30.11. til Isafjord.
s.s. Bottehavet, Vaaben Hansen, pass. Kielerkanalen 1.12. p. R. t. Antwerpen.
s.s. Brattingsborg, Christensen, pass. Cape Wrath 22.11.
s.s. Bretagne, Hartmann, ank. Leningrad 28.11.
s.s. Bretland, Larsen, ank. København 30.11.
s.s. Britta afg. Middelfart 28.11. til Svellig (Waijo).
s.s. Brynhild, Huus, afg. Galatz 28.11. til Derindje.
s.s. Bryssel, Jensen, ank. Danzig 2.12.
s.s. Børglum, Møllerup, ank. New York 20.11.

C

m.s. C. Castenschiold, Christensen, ank. Antwerpen 26.11.
s.s. C. P. A. Koch, Madsen, i København-Frederikshavn-Kristiania Ruten.

m.s. California, Pedersen, afg. Bahia 19.11. til København, Malmø, Vejle og Aalborg via Madeira.
s.s. Carmen pass. Horta 1.12. p. R. t. Sevilla.
s.s. Charkow, Petersen, ank. Melilla 30.11.
m.s. Caroline, Jørgensen, ank. Fredericia 30.11.
m.s. Chastine Mærsk, Lundgreen, ank. Vizagapatam 20.11.
m.s. Chile, Hansen, afg. San Francisco 16.11. til Hamburg.
s.s. Chr. I. Kampmann ank. København 30.11.
s.s. Christiansborg, Lund, ank. Philadelphia 20.11.
s.s. Cimbria, Svan, i København-Randers Ruten.
s.s. Cito, Jordt, afg. Raumo 26.11. til Amsterdam.
s.s. Clara, Jacobsen, ank. Ghent 24.11.
s.s. Copenhagen, Nielsen, ank. Portland Mc. 29.11.

D

s.s. Dagmar D.F.D.S.), Poulsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
s.s. Dagmar, (J. Lauritzen) ank. Stralsund 28.11.
s.s. Danejell, Simonsen, pass. Kielerkanalen 28.11. p. R. t. La Rochelle.
s.s. Danejærd, Grøndal, afg. Paimboeuf 27.11. til Newport Mon.
s.s. Daneholm, Petersen, afg. Hull 28.11. til København.
m.s. Danekonge, Petersen, pass. Aden 19.11. p. R. t. Wellington.
s.s. Danelag, Stage, pass. Kielerkanalen 28.11. p. R. t. Caen.
s.s. Danemark, Hausgaard, ank. Gädviken 26.11.
s.s. Danery, Voss, pass. Kielerkanalen 30.11. p. R. t. Calais.
s.s. Danevirke, Jørgensen, ank. Santos 8.11.
s.s. Dania, Bencke, ank. Philadelphia 27.11.
s.s. Dansborg, Mathiasen, ank. Galveston 29.11.
s.s. Delaware, Falkenberg, afg. Ayr 18.11. til Baltimore.
s.s. Diana, Tramp, ank. København 28.11.
s.s. Dorrit ank. Valencia 1.12.
s.s. Douro, Jørgensen, afg. Danzig 29.11. til London.
m.s. Drogden, Hansen, ank. Svendborg 18.11.
s.s. Dronning Maud, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. Dublin, Krogh, ank. Frontera 14.11.

E

s.s. E. M. Dalgas ank. Lovisa 26.11.
s.s. Ebba ank. Genoa 27.11.
s.s. Ebro, Rosenhøj, afg. London 29.11. til København.
s.s. Egholm, Tønnesen, afg. Swansea 27.11. til Genua.
s.s. Eleonora Mærsk, Mortensen, afg. Casablanca 22.11.
s.s. Elie, Schmidt, pass. Cape Wrath 1.12. p. R. t. Garston.
s.s. Elisabeth, Petersen, afg. Glasgow 27.11. til Bayonne.
s.s. Ella, Nielsen, ank. København 30.11.
s.s. Ellen, Fischer, afg. Newport 22.11. til Casablanca.
s.s. Ellensborg, Andersen, afg. Beckton 28.11.
s.s. Elsborg, Palm, ank. Danzig 29.11.
s.s. Emilie Mærsk, Andersen, afg. Bermuda 16.11.
m.s. Emma Mærsk, Mærsk-Møller, ank. Odessa 16.11.
s.s. Emanuel, Svane, ank. Poole 26.11.
s.s. Energi, Jensen, ank. Åbo 30.11.
s.s. England, Stengade, afg. Barry 6.11.
s.s. Enigheden, Christensen, afg. Trångsund 28.11. til Boston.
s.s. Erik, Christensen, i Dok i Swansea siden 3.11.
s.s. Erik Boye ank. Danzig 19.11.
s.s. Erindring, Nielsen, ank. Leith 29.11.
s.s. Esbern Snare, Fjeldborg, i Aalborg-Kiel-Hamburg Ruten.
s.s. Esbjerg, Jensen, i Aarhus-Kiel-Hamburg Ruten.
s.s. Ester ank. London 29.11.
s.s. Esther Maria, Bang, ank. Ørnskjöldsvik 1.12.
s.s. Estland, Sørensen, afg. Methil 29.11.
s.s. Estonia, Christensen, ank. New York 25.11.
s.s. Expres oplagt i København siden 5.11.

F

s.s. Falken, Pedersen, i Ruten København, sydfynske m. fl. Pladser.
m.s. Falstria, Sørensen, ank. Suez 30.11.
s.s. Fanø, Michelsen, afg. Leningrad 26.11. til Bordeaux.
s.s. Fricaria, Hansen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.

SKIBSMASKINERI

Et anerkendt 1. Klasses
Maskinfirma i Danmark tilbyder
2 Stk. 400 I.H.K. Tregangsmaskiner
med eller uden Kedelanlæg og Akselledning,
passende for en mindre Lastebaad paa
ca. 600—800 Tons eller en kraf-
tig Bugserbaad.

Grundet paa særlige Forhold kan ovenstaaende udbydes til en meget
billig Pris med fuld Garanti. Alle Oplysninger faas ved at indlægge
Billet, mrk. B. 3737, til Wolffs Box, København K.

RAAOLIE MOTOR

2 Cyl., 35—40 HK., m. Kobling, u. Skruetøj
(som event. kan leveres), garant. driftsikker,
SÆLGES BILLIG

M. Christensen, Sefax Allé. Telefon: Amager 1740

s.s. *Fiona* oplagt i København siden 16.11.
m.s. *Fionia*, Skjolddam, ank. København 23.11.
s.s. *Flora*, Andresen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Florida*, Holm, afg. Cardiff 7.11. til Buenos Aires.
s.s. *Flynderborg*, Lund, pass. København 30.11.
s.s. *Frankrig*, Parkes, ank. København 1.12.
s.s. *Fredensborg*, Nielsen, afg. Hampton Roads 24.11.
s.s. *Fredensbro*, Olsen, ank. Colombo 28.11.
s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, afg. Christiania 21.11. til
New York.
s.s. *Frederiksborg*, Larsen, afg. Cartagena 29.11.
s.s. *Frejr*, Jensen, ank. Southampton 30.11.
s.s. *Frieda*, Westergaard, ank. Hernæsand 26.11.
s.s. *Frigga*, Ankersen, i Esbjerg-London Ruten.
s.s. *Frode*, Juul Larsen, afg. Galveston 28.11. til København
og Holbæk.
m.s. *Fullon*, Eriksen, ank. Stubbekøbing 28.11.
s.s. *Fylla*, Callesen, ank. Hamburg 27.11.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, afg. Bordeaux 29.11. til Havre og Dun-
kirk.
s.s. *Gautatyr*, Nielsen, ank. Kotka 27.11.
s.s. *Gerda* ank. Dunkirk 30.11.
s.s. *Geysir*, Hansen, i Timecharter.
s.s. *Gorm* ank. København 29.11.
s.s. *Grønland*, Andersen, ank. Port Talbot 24.11.
s.s. *Grønsund*, Nielsen, afg. Kuskilae 26.11.
s.s. *Gudrun Mærsk*, Nielsen, ank. Saigon 27.11.
s.s. *Gunver* pass. Helsingør 30.11. p. R. t. Norrköping.

H

s.s. *H. A. Hansen*, Hansen, afg. Kotka 28.11.
s.s. *H. Pontoppidan* afg. Wiborg 28.11.
s.s. *Hadsund*, Hansen, afg. Riga 24.11.
s.s. *Halvdan*, Ørbech, ank. Dunkirk 29.11.
s.s. *Halland*, Christiansen, afg. Casablanca 23.11.
s.s. *Hamlet*, Poulsen, afg. Ghent 2.12.
s.s. *Hammershus*, Hveissel, pass. København 28.11.
m.s. *Handicap*, Bull, afg. Hamburg 26.11. til Pedang via Suez
Kanal.
s.s. *Hans Broge*, Christensen, afg. København 1.12.
s.s. *Hans Mærsk*, Slavensky, afg. Norfolk 15.11.
s.s. *Hans Tausen*, Hansen, ank. Boulogne 30.11.
s.s. *Harald*, Pedersen, afg. Algier 30.11. til Rouen, London og
Antwerpen.
s.s. *Harriet* pass. Gibraltar 30.11.
s.s. *Hebe*, Lauritzen, ank. Newcastle 30.11.
s.s. *Hekta*, Bosch Kronika, ank. Seaham Harbour 30.11.
s.s. *Helene* ank. Preston 1.12.
s.s. *Helga* ank. Rotterdam 27.11.
s.s. *Hellig Olav*, Peronard, i Dok i København siden 26.11.
s.s. *Hengest*, Ingemann Andersen, ank. København 1.12.
s.s. *Herry Tegner*, Nielsen, ank. Valencia 23.11.

Et bark- eller brigrigget staalskib

ca. 300 tons brutto, ikke over 10 a 12 aar gam-
melt, ønskes kjøbt. Skibet maa ha høieste klasse i
anerkjendt besigtigelsesinstitution. — Tilbud med
specifikationer og prisforlangende bedes sendt

Trondhjems Skoleskibsdirektion

adr:

KAPTEIN KLINGENBERG

TRONDHJEM · NORGE

(B)

s.s. *Hermod*, Clausen, ank. Huelva 27.11.
s.s. *Hertha Mærsk*, Møller, afg. Leningrad 28.11.
s.s. *Hindsholm*, Møller, ank. Manchester 29.11.
s.s. *Hjelm*, Falk, oplagt i København siden 19.7.
s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. København 25.11. til Manchester,
Liverpool og Swansea.
s.s. *Holland*, Jørgensen, afg. Mariager 26.11.
s.s. *Hroar*, Gotthardt, ank. København 30.11.
s.s. *Hugo*, Thorkekin, ank. Blyth 29.11.
s.s. *Hulda Mærsk*, Andersen, ank. København 26.11.

I

s.s. *I. D. S. Adolph* ank. Kaskø 30.11.
m.s. *Indien*, Jacobsen, afg. Portland Ore 24.11. til Yokohama.
s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Cardiff 1.12.
s.s. *Inge Mærsk*, Høgstedt, afg. Tarragona 28.11.
s.s. *Inger* ank. Gandia 30.11.
s.s. *Irene Maria*, Lisberg, ank. London 27.12.
s.s. *Island*, Frandsen, ank. København 27.11.
s.s. *Ivar*, Nielsen, afg. Montreal 19.11. til Kbhvn. og Danzig.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Falck, ank. Aalborg 1.12.
s.s. *J. C. la Cour*, Sandberg, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk
Ruten.
s.s. *J. P. Justesen*, Flygenring, ank. København 1.12.
s.s. *Jacob Mærsk*, Hansen, ank. Cete 28.11.
s.s. *Jan*, Kurtzhals, afg. Norfolk 29.11. til Baltimore.
m.s. *Java*, Knudsen, afg. Port Said 26.11. til Antwerp.
s.s. *Jelling*, Andersen, ank. Gulfpport 29.11.
s.s. *Jenny* ank. Mantyluoto 29.11.
s.s. *Jessie Mærsk*, Petersen, ank. Leningrad 25.11.
s.s. *Johanne* ank. Kotka 1.12.
s.s. *Jolantha*, Strufve, ank. København 1.12.
s.s. *Jomsborg*, Andersen, ank. Savona 28.11.
s.s. *Josey*, Nielsen, afg. Beaumont 15.11. til Tampico.
s.s. *Jungshoved*, Horn, pass. Ushant 29.11.
m.s. *Jutlandia*, Kolls, ank. Colombo 29.11.
s.s. *Jægersborg*, Petersen, pass. Southend 30.11.

K

s.s. *Kai*, Friis, pass. Cape Race 25.11. p. R. t. Baltimore.
s.s. *Karen*, Brinck, afg. Hull 26.11. til Leghorn.
s.s. *Karla* ank. Barcelona 30.11.
s.s. *Kasan*, Sørensen, afg. Antwerp 30.11. til Esbjerg.
s.s. *Katholm*, Petersen, ank. København 30.11.
s.s. *Kejserinde Dagmar*, Uldall, ank. Cardiff 26.11.
s.s. *Kentucky*, Nielsen, afg. Ayr 26.11. til Boston m. fl. Pladser.
s.s. *Kina*, Nielsen, ank. Tampa, Florida 18.11.
s.s. *Kirsten Mærsk*, Bærentzen, pass. Bodø 28.11.
s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, i København-Aarhus
Ruten.
s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, ank. Kotka 24.11.
s.s. *Knud* afg. Rodosto 25./26.11. til Algier, Antwerpen og
Dunkirk.
s.s. *Koldinghus*, Roholm, i København-Fredericia-Middelfart-
Kolding Ruten.
s.s. *Kong Haakon*, Rindby, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Kronborg*, Hillebranth Lund, afg. Sydney N. S. 19.11.

ATLAS

A/s Atlas, Nørrebrogade 198 · København L.

SKIBS-DAMPTURBINER

MED

TANDHJULSUDVEKSLING

i mest moderne Udførelse.

LONDON

BUNKER ENTREPRENØRER
FOR UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGELSK KUL-AFSKIBNINGSHAVNE
BEFRAGNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE
KULEKSPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER
FLYDENDE BRÆNDSSEL

LAMBERT BROTHERS LIMITED

TELEGRAM-ADR.: 85, GRACECHURCH STREET,
»LAMBERT STOCK,
LONDON» LONDON, E.C. 3.

FILIALER:

Telegr.-Adr.:

CARDIFF, The Exchange }
Newport, Mon., 131, Dock Street } »Lambert»
Port Talbot, Exchange Buildings }
NEWCASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs. } »Lambrose»
Tyne Dock, 67, Hudson Street } Newcastle.
Blyth, 19, Ridley Street } »Lambert»
West Hartlepool, Victoria Terrace }
GLASGOW, 78, St. Vincent Street }
Methil, 82, East High Street } »Lambert»
Burntisland, 20, High Street }
HULL, Prudential Buildings »Lambrose»
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road } »Lambrose»
Immingham, Dock Offices } Grimsby

NEW YORK: 17, STATE ST. BILBAO: ESTACION 5
PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA

LONDON

HARALD ISACHSEN & CO., Ltd.

Skibsmæglere og Befragtningsagenter

TELEGRAM-ADRESSE: "AVANCEUR", LONDON
CODER: SCOTT'S & WATKINS

101, LEADENHALL STREET, LONDON E.C. 3

J. A. FINZI & YOUNG

8, FENCHURCH BLDGS.
LONDON, E.C. 3
TELEFON: AVENUE 8289

SKIBSMÆGLERE OG BEFRAGTERE

CARLBOM, PETERSON & CO., Ltd.

DIREKTØRER: SKIBSMÆGLERE KONTORER:
JOHN O. CARLBOM (SVENSK) JOHN CARLBOM & CO., Ltd.
FRANK G. CASTLETON, F.I.C.S. GRIMSBY, HULL, IMMINGHAM,
NEWCASTLE-ON-TYNE

Coder: Telegram-Adresser: Telefoner:
Watkins' "Receptive, Phone, London" London: Avenue 2184 & 2185
Scott's "Receptive, London" (Foreign) Grimsby: Central 2073 & 2071
A.B.C. "Carlbom, Grimsby" Hull: Central 5093 (two lines)
Baltic "Carlbom, Hull" Immingham: Central 38
"Carlbom, Newcastle-on-Tyne" Newcastle: City 144

110, FENCHURCH STREET, LONDON E. C. 3.

LONDON

STUVERI I LONDON

BRITISH & NETHERLANDS WHARF CO. (MEDLAND WHARF)

Korrespondance til: CITY OFFICE, 2, Creechurch Lane, LONDON E.C.3.

REGENTS CANAL DOCK, E. 14

Dampere losses hurtigt baade ved MEDLAND MOLEN og andetsteds i London · FRUGTDAMPERE, Specialitet ved MEDLAND MOLEN (hvor Dampene altid kan flyde), der er udstyret med elektriske Kraner og alle moderne Losningsapparater.

Alle Oplysninger og Takster for Losning af alle Arter af Varer sendes efter Anmodning.

FRANK BROWN, DIREKTØR

GRIMSBY

Telefoner { Grimsby No. 621
Immingham No. 31

Telegrams: "SUTCLIFFE"

FILIALER:

JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

Skibsmæglere, Befragtning, Spedition, Assurance og Kommissionsforretning,
Stevedores, etc.

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

69 Princess Manchester
7 Chapel Street Liverpool
1 Cannon Street Birmingham
24 Charles Street ... Bradford
»York House» 5/7, St.
Mary Axe London
Corn Exch. Chambers,
Exchange Street ... Sheffield

GLASGOW

NORTH EASTERN MARINE ENGINEERING CO., LTD

WALLSEND-ON-TYNE SUNDERLAND

Telegr.-Adr.: »News, Wallsend» & »News, Sunderland»

Maskinbyggeri

Kedelsmedie · Jernstøberi · Metalstøberi · Kobbersmedie

Krumtapaksler og Skrueaksler leveres fuldt færdige.

Smødearbejde af enhver Art
udføres.

*

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og
Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde

DUNDEE

E. VON MEHREN & CO.

GLASGOW · NEWCASTLE · GREENOCH

Telegram-Adresse: »Vonmehrens»

SKIBSMÆGLERE · BUNKERKUL ENTREPRENØRER

Agent for Norge: *

ROB. NILSON & NYQUIST, Christiania.

Telefon: 14346, 33647 H · Telegr.-Adr.: »Lipalor»

ANDREW LEITCH & CO.

KUL EKSPORTØRER

SKIBSMÆGLERE · SPEDITØRER · BUNKERKUL

BUNKERKUL ENTREPRENØRER

DUNDEE & GLASGOW

TELEGR.-ADR.: »LEITCH, DUNDEE

NEWCASTLE-ON-TYNE

WATTS, WATTS & CO., Ltd.

London, NEWCASTLE-ON-TYNE, Cardiff, Blyth, Liverpool & Newport (Mon.)

SHIPBROKERS · BUNKER CONTRACTORS · COAL EXPORTERS

Bunkers supplied at all ports between Blyth and Humber · Contractors for the supply of coals at all ports at home and abroad

Agent for Denmark: R. A. ROBERT · COPENHAGEN, Amaliegade 29 A

Telegrams: Robertus · Telephones: 6357 · 6358 · Stats 188

s.s. *Kronprins Frederik*, Hejlsøe, afg. Blyth 29.11. til Rønne.
s.s. *Kurland*, Berndsen, ank. Bordeaux 28.11.
m.s. *København*, Mortensen, afg. Beira 25.11. til London.

L

s.s. *Lars Kruse* ank. London 30.11.
s.s. *Laura Mærsk*, Løber, afg. København 26.11.
m.s. *Leise Mærsk*, Houmann, afg. Mexico 20.11.
s.s. *Lexa Mærsk*, Bærentzen, afg. Newcastle 28.11.
s.s. *Lifland*, Haure-Petersen, ank. Danzig 28.11.
s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, ank. London 26.11.
s.s. *Lily*, Poulsen, afg. Aguilas 28.11. til Castellon.
s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rute fart København-Limfjordsstationerne.
s.s. *Lithuania*, Jørgensen, ank. Danzig 25.11.
s.s. *London*, Caspersen, afg. Dieppe 28.11. til Methil.
m.s. *Louisiana*, Hyllested, ank. Santos 29.11. til Aalborg.
m.s. *Lynetten*, Jensen, afg. Königsberg 30.11.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i København-Kristiania Ruten.
s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. København 29.11. til Antwerpen.
s.s. *Maine*, Andersen, ank. Slemmestad 28.11.
s.s. *Maj*, Holm Nielsen, ank. Monaco 30.11.
s.s. *Maja*, Christensen, i København-Hamburg Ruten.
m.s. *Malaya*, Kruse, pass. Galle 30.11. p. R. t. Singapore.
s.s. *Margrete*, Mathiasen, afg. Newcastle 29.11. til Genova.
s.s. *Marie* ank. Køge 29.11.
s.s. *Marie Mærsk*, Kristensen, afg. Port Said 18.11.
s.s. *Margit*, Jensen, ank. Zaanadam 21.11.
s.s. *Martin Carl*, Jørgensen, ank. Umeå 28.11.
s.s. *Martin Goldschmidt*, Lauritzen, ank. London 25.11.
s.s. *Mary*, Stabell, ank. Frederikshavn 28.11.
s.s. *Maryland* afg. Galveston 26.11. til København, Kalundborg, Odense og Svendborg.
m.s. *Mexico*, Wolff-Jørgensen, pass. Azores 29.11. p. R. t. Charleston.
s.s. *Middelhavet*, Olsen, ank. Frederikshavn 23.11.
s.s. *Minsk*, Egense, ank. Valencia 22.11.
s.s. *Mjølneur*, Rasmussen, ank. Barcelona 27.11.
s.s. *Moskov*, Jørgensen, afg. Danzig 1.12. til London via Zeebrügge.
s.s. *Møen*, Olsen, i København-Stege og København-Nykøbing F. Ruterne.

N

s.s. *N. F. Høfding* afg. Cardiff 25.11.
s.s. *Nancy* ank. Kotka 29.11.
s.s. *Natal*, Røder, afg. Suez 30.11. til Colombo.
s.s. *Nautik* pass. Kielerkanalen 1.12.
s.s. *Neptun* afg. Sundsvall 15.11. til Barcelona.
s.s. *Nerma* ank. Valencia 23.11.
s.s. *Nevada*, Fischer, afg. Cardiff 27.11. til Buenos Aires Roads.
s.s. *Nibha*, Andersen, afg. Perim 29.11. til Colombo.
s.s. *Nidaros*, Thomsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, ank. København 30.11.
s.s. *Niobe* ank. Valencia 29.11.
s.s. *Nordland*, Clausen, ank. Holbæk 28.11.
s.s. *Nordsøen* Reparation i København.
s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, afg. Leningrad 30.11.
s.s. *Norman Isles* afg. La Plata en af Dagenes.

O

m.s. *Odense* i København-Samsø-Odense-Göteborg Ruten.
s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-København-Göteborg Ruten.
s.s. *Olaf*, Damholt, ank. Bona 27.11.
s.s. *Olga*, Thoft, afg. Cardiff 22.11. til Casablanca.
s.s. *Oluf Bager*, Tvergaard, i København-Frederikshavn og København-Aalborg Ruten.
s.s. *Oluf Mærsk*, Hansen, afg. Gaspe 27.11.
m.s. *Oregon*, Mühlendorff, ank. København 30.11.

s.s. *Orion*, Berndsen, afg. Trångsund 27.11.
s.s. *Oscar II*, Schmidt, ank. Christiania 1.12.

P

s.s. *P. Madsen* ank. Wear 30.11.
s.s. *P. N. Damm* ank. København 28.11.
s.s. *Pacific*, Matthiesen, afg. Tyne 29.11. til Syd Afrika.
s.s. *Palnatoke*, Schou, ank. London 26.11.
m.s. *Panama*, Hjernum, afg. Vladivostock 27.11. til Tsingtau.
s.s. *Parana*, Heisterberg, afg. Portland Ore 19.11. til Sydney.
s.s. *Paris*, Ovesen, afg. Nuevitas 27.11. til Baltimore.
s.s. *Pennsylvania*, Herskind, afg. Newcastle 24.11. til Havana.
m.s. *Peru*, Larsen, afg. Seattle 28.11. til Vancouver.
s.s. *Peter Mærsk*, Knudsen, ank. Reval 25.11.
m.s. *Philip*, C. Petersen, ank. Karrebæksminde 26.11.
s.s. *Polaris*, Holm, ank. Trångsund 15.11.
s.s. *Polly*, Nielsen, ank. Fowey 29.11.
s.s. *Primula*, Jacobsen, i Dok i København siden 1.11.
s.s. *Prins Knud*, Kock, ank. Frederikshavn 28.11.

R

s.s. *Randi* pass. Gibraltar 27.11. p. R. t. Amsterdam.
s.s. *Rask*, Theilland, ank. Kotka 29.11.
s.s. *Rhodesia*, Madsen, afg. Durban 16.11. til Singapore.
s.s. *Rhone*, Thomsen, afg. København 28.11. til London.
s.s. *Rigmor*, Jørgensen, afg. Malaga 28.11. til Valencia.
s.s. *Rita*, Hav, i København-Hamburg Ruten.
s.s. *Robert Mærsk*, Mikkelsen, afg. Mariupol 25.11.
s.s. *Roma*, Bejer, ank. Stockholm 28.11.
s.s. *Romø*, Olesen, ank. Skutskär 29.11.
s.s. *Rosenborg*, Jans, afg. Dartmouth 26.11.
s.s. *Rota*, Rivoldt, afg. København 1.12. til Leith via Odense, Aarhus og Aalborg.

S

s.s. *Saga*, Henriksen, afg. Antwerpen 29.11. til København.
m.s. *Sally Mærsk*, Andersen, ank. Mexico 22.11.
s.s. *Scandia*, Simonsen, afg. New York 28.11. til Nyborg.
s.s. *Seine*, Baryic, ank. Reval 30.11.
m.s. *Selandia*, Himmelstrup, afg. Singapore 30.11. til Bangkok.
m.s. *Siam*, Poulsen, ank. Sydney 26.11.
s.s. *Sierra Leone*, Esbensen, afg. Barry Dock til Las Palmas.
s.s. *Sierra Nevada*, Eriksen, ank. Norrköping 26.11.
s.s. *Sierra Morena*, Moyell, pass. Kielerkanalen 1.12. p. R. t. Danzig.
s.s. *Sigrid*, Madsen, pass. Kielerkanalen 27.11. p. R. t. Nantes.
s.s. *Sigrun*, Jensen, ank. Esbjerg 28.11.
s.s. *Sigvald*, Andersen, ank. Odense 28.11.
s.s. *Silkeborg*, Larsen, afg. Georgetown 22.11.
s.s. *Simone*, Christensen, ank. Rouen 26.11.
s.s. *Smut*, Hansen, afg. København 1.12. til Blyth.
s.s. *Sophie*, Thomsen, ank. Oporto 25.11.
s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Leningrad 27.11.
s.s. *Skanderborg*, Petersen, afg. Brunsbüttel 29.11.
s.s. *Skjold*, Nielsen, ank. Aalborg 28.11.
s.s. *Skodsborg*, Grove, ank. Genoa 14.11.
s.s. *Skotland*, Iversen, ank. Grangemouth 29.11.
s.s. *Sleipner*, Dahm, ank. København 23.11.
s.s. *Slesvig*, Weichardt, afg. Leningrad 29.11.
s.s. *Spigerborg*, Jensen, ank. Danzig 15.11.
s.s. *Stal*, Clausen, afg. New York 26.11. til Santiago.
s.s. *Stegelborg*, Nielsen, ank. Aarhus 24.11.
s.s. *Stella* ank. Watchet 27.11.
s.s. *Susan Mærsk*, Petersen, afg. Oran 25.11.
s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. Canada 24.11. til Danmark.
s.s. *Svanholm*, Petersen, ank. København 1.12.
s.s. *Svava*, Christensen, afg. Cartagena 22.11. til London.
s.s. *Svend Pii* afg. Dunkirk 27.11.
s.s. *Svend* ank. Havre 25.11.
m.s. *Svendborgsund*, E. Christensen, ank. Newcastle 30.11. pass. Skagen 27.11. paa Rejse til Newcastle.

T. SHERBURN

BEFRAGTNINGS-AGENT
SKIBSMÆGLER OG STEVEDORE
TELEGRAM-ADR.: "DORA, GOOLE"
BANK CHAMBERS,
GOOLE

MAX MØLLER A/S
DÆK OG MASKIN STORES

Telefon: Central 7986 12536
Telegr.-Adresse: Powermax
KØBENHAVN K
NYHAVN 44

COOMBES, MARSHALL & CO. L^{td.}

DAMPSKIBS-REDERE
SKIBS- OG ASSURANCE-MÆGLERE
KUL- OG KOKS-EKSPORTØRER
MIDDLESBROUGH

Coder:
Watkin's & Scott's

Telegr. Adr.:
Comarco, Middlesbrough

Cameron's

SKIBSFORSYNING/FARVER
OG PATENT BUND-MALING

Alex. Cameron & Sons Ltd.
Sunderland / England

NEW ORLEANS

JOHN S. SAREUSSEN · FINN SILCHENSTEDT
 INDEHAVERE AF:
NEW ORLEANS SHIPCHANDLERY CO. INC.
 TELEGRAM-ADRESSE: »NOSCO«
 NEW ORLEANS

NEW YORK

SEABORD OPERATING COMPANY, Inc.
 17, BATTERY PLACE, NEW YORK

TELEGRAM-ADR.: SOCIN NEW YORK

MED EGNE FORTRINLIGE PIER FACILITETER OG EN ERFAREN STAB TIL VOR RAADIGHED
 BESØRGER VI ALT I FORBINDELSE MED LOSNING OG LASTNING I NEW YORKS HAVN

NEW YORK

THE C. T. SWETT COMPANY

SLAGTERE & SKIBSHANDLERE
 DÆKS- & MASKIN-FORSYNING

PORTLAND, MAINE

Telefon: 6930 · 130-132 Commercial Street · Nat-Telf.: 1520

PORTLAND,
MAINE

Telegram Adresse: OSHIPCO · Alle Coder benyttes
 Telefon: Broad 1753-4-5

OCEAN SHIPCHANDLERY Co., LTD.

En gros Handel i Fødemidler
 Skibshandel & Sejlmageri

60 PEARL STREET, NEW YORK

PHILADELPHIA

JONATHAN MAY & SØNNER

Etableret 1876 · Telegram-Adresse »May« Philadelphia, Penna. Delaware Ave · Lombard & Swansea Sts.

DAMPSKIBSFORSYNINGER · EN GROS HANDEL I KOLONIAL, KØD OG
 FØDEMIDLER · DÆK-, MASKIN- OG RESTAURATØR-
 UDRUSTNING

CARDIFF

MOUNTSTUART TØRDOKKE OG SHEARMANS LIMITED

CARDIFF

Telegram-Adresse: MOUNTSTUART
 Telefon 5103

NEWPORT

Telegram-Adresse: MORDEY
 Telefon 2174

BARRY

Telegram-Adresse: SHEARMAN
 Telefon 275

AVONMOUTH

Telegram-Adresse: SHEARMAN
 Telefon 54

TØRDOK-EJERE · SKIBSREPARATØRER & INGENIØRER

METHIL

Dæk- og Maskinforsyninger

C. A. G. FYHN

SKIBSHANDLER OG KREDITOPLAG
 EAST HIGH STREET
 METHIL

Første Klasses Varer i Skinker, Smør, The, Ost, Mel, Konserver etc.
 Agent for W. B. Dick & Co., Ltd., Maskinolie etc.

Telegrams: »Mactaggart«, Methil.
 Codes: A. B. C. 5th Edition · Scots' 10th Edition · Watkins 1904

LAWSON & MITCHEL

Skibsmæglere & Skibsfarts Agenter
 METHIL, Fife

DANSK VICEKONSULAT FORSYNING AF BUNKERS

BO'NESS

Telefon: London, Avenue 6746 & Cardiff 4625-4626
 Telegram-Adr.: »Tuckerillo-Stock-London« & »Tuckerillo-Cardiffe«

TUCKER, WOOD & CO.

(H. D. WOOD)

Skibs- og Forsikringsmæglere · Exchange Chambers

Adelaide House, Bute Docks,
CARDIFF

24, St. Mary Axe,
LONDON E. C. 3

TELEFON Nr. 51

TELEGRAM-ADR.: JOYCE, BO'NESS

JOYCE & CO.

Skibsforsyninger fra Lager og Frilager
 8 KINNEIL STREET
 BO'NESS

LIGE OVERFOR DOCK-PORTENE

ETABLERET 1875

GRANGEMOUTH

NORSK VICEKONSULAT SHIPPING FEDERATION LTD.

JAMES MITCHELL

SKIBSMÆGLER OG SPEDITØR
 BURNTISLAND

Telegram-Adr.: »Mitchelle«
 Telf. Nr. 15

BEFRAGTNINGS AGENT FOR FORSKELLIGE KULGRUBER I FIFESHIRE

BURNTISLAND

BUCHAN & HOGG

Skibsredere · Skibsmæglere · Speditører
 GRANGEMOUTH

Faste Ruter: Grangemouth, Middlesbro', Antwerp

Telegr.-Adr.: »Steam« · Telefon: 59 & 189, Privat 59a

s.s. *Søborg*, Madsen, afg. Boness 28.11.
s.s. *Sønderborg*, Albertsen, ank. Immingham 29.11.
s.s. *Sønderjylland*, Jensen, i Ruten København-Bogense-Vejle.

T

s.s. *T. M. Werner* ank. København 28.11.
s.s. *Taarnborg*, Knudsen, ank. Goole 26.11.
s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, ank. Danzig 29.11.
s.s. *Taasinge*, Nicolaisen, i København-Nakskov og København-Mariagerfjord Ruterne.
s.s. *Texas*, Dragsdahl, afg. Galveston 6.11. til Nørre Sundby, Aalborg, København, Horsens og Korsør.
s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, ank. Newcastle 30.11.
s.s. *Thyra* (Progress), Schmidt, ank. Danzig 29.11.
s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Havre 29.11. til Bordeaux.
s.s. *Tjaldur*, Munch, i København-Riga Ruten.
s.s. *Tomsk*, Mikkelsen, afg. Palermo 1.12. til Tarragona.
m.s. *Tongking*, Topp, pass. Skagen 29.11. p. R. t. Hamburg.
s.s. *Transvaal*, Bronér, afg. Astoria 8.11. til Shanghai.
s.s. *Trondhjem*, Pedersen, ank. Trondhjem 27.11.
s.s. *Tula*, Christensen, ank. København 28.11.
s.s. *Tyr*, Jensen, ank. Halmstad 1.12.

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, afg. Danzig 29.11. til Libau-Riga.
s.s. *Ulf*, Rasmussen, ank. Riga 1.12.
s.s. *Ulla*, Jessen, afg. Holbæk 30.11. til Abo.
s.s. *Ulrik Holm*, Toft, pass. Portland 29.11. p. R. t. Oran.
s.s. *United States*, Meyer, ank. New York 25.11.
s.s. *Uranienborg*, Agerlin, ank. København 28.11.

V

s.s. *Valborg*, Hansen, afg. Immingham 22.11. til Alicante.
s.s. *Vega*, Madsen, afg. Yxpila 28.11. til Abo.
m.s. *Venus*, Bay, ank. København 28.11.
s.s. *Venus*, Therkildsen, pass. Holtenau 29.11. p. R. t. Lenin-grad.
s.s. *Vera*, Hjorth, pass. Cape la Heve 1.12. p. R. t. Rouen. Charlestown.
s.s. *Veratyr*, Pedersen, afg. Kotka 29.11. til Spjutsund.
s.s. *Viborg*, Winther, ank. Danzig 21.11.
s.s. *Vidar*, Nielsen, afg. København 1.12. til Newcastle via Nakskov, Odense og Aarhus.
s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), Jacobsen, afg. Newcastle 13.11. til Havana.

W

s.s. *Wien*, Jørgensen, ank. Trapani 25.11.
s.s. *Wih. Colding*, Østergaard, ank. Amsterdam 23.11.
m.s. *Willemoes*, Eriksen, ank. Kotka 24.11.
s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. Blyth 1.12.

Y

s.s. *Ydun*, Schmidt, i København-Horsens Ruten.
s.s. *Yokohama*, Bast, afg. Koivusaari 1.12. til England.
s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Rasmussen, i København-Hamburg Rut.
s.s. *Yrsa* (Lauritzen) pass. Brunsbüttel 2.12. p. R. t. Wiborg.

Ø

s.s. *Ørkild*, Jensen, ank. Trapani 29.11.
s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. Jacobstad 26.11.

POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE

Bark *Viking*, Ankersøe, afg. Santos 28.10. til Sydaustralien.
Bark *Ingrid*, Godtfredsen, ank. Leith 18.11.
4.m.Sk. *Kaj Hvilsum*, Wulff, afg. Sebutal 1.11.
4.m.Sk. *Nordborg*, Hansen, ank. Karlskrona 22.11.
4.m.Sk. *Olga*, Mouritsen, ank. Plymouth 11.11.
3.m.Sk. *Roma*, Petersen, ank. Quimper 13.11.
3.m.Sk. *Zampa*, Jørgensen, ank. St. Brieuc 24.11.
3.m.Sk. *Concordia*, Henriksen, ank. Fowey for Charlestown 17.11.
3.m.Sk. *Else*, Jensen, ank. Thurø 15.11.
3.m.Sk. *Jens Nielsen*, Nielsen, ank. Frederikshavn 11.11.
3.m.Sk. *Rossing*, Baagøe, ank. Thurø 24.11.
3.m.Sk. *N. P. Petersen*, Hansen, ank. Southampton 17.11.
3.m.Sk. *Cathrine*, Købke, ank. Vannes 11.11.
3.m.Sk. *Minerva*, Sørensen, ank. St. Brieuc 22.11.
3.m.Sk. *Vega*, Hansen, ank. Lissabon 23.11.
3.m.Sk. *Ørnen*, Jensen, Hargshavn 24.11.
3.m.Sk. *P. Rasmussen*, Larsen, ank. Lissabon 22.11.
3.m.Sk. *Dr. Louise*, Hansen, ank. Frederikshavn 19.11.
3.m.Sk. *Marie*, Rasmussen, ank. Masnedund 21.11.
3.m.Sk. *Neptun*, Sørensen, ank. Quimper 21.11.
3.m.Sk. *Norden*, Olsen, ank. Concarneau 29.10.
3.m.Sk. *Gefion*, Lund, afg. Dahouet 28.11. til Lissabon.
3.m.Sk. *Dagny*, Petersen, afg. Dahouet 30.11. til Lissabon.
3.m.Sk. *Pallesen*, Jensen, afg. Fr.stad 18.11. til Dysart.
3.m.Sk. *Vesta*, Kristensen, afg. Fr'hamn 21.11. til København.
3.m.Sk. *Concordia*, Møller, afg. Fjellebroen 20.11. til Dysart.
3.m.Sk. *Elisabeth Eff.*, Nielsen, pass. Helsingør 24.11. paa Rejse til Totnes.
3.m.Sk. *Johanne*, Marcussen, pass. Helsingør 24.11. paa Rejse til St. Vaast.
3.m.Sk. *Falken*, Madsen, pass. Helsingør 24.11. paa Rejse til Quimper.
3.m.Sk. *Ellen*, Andersen, ank. Danzig 24.11.
3.m.Sk. *Elisabetha*, Christensen, afg. Erguy 24.11.
3.m.Sk. *Emanuel*, Kromann, afg. Rabat 29.11.
3.m.Sk. *Galathea*, Nielsen, afg. Rhyl 29.11.
3.m.Sk. *Merkur*, Hansen, ank. Sønderborg 27.11.
3.m.Sk. *Norden*, Grube, ank. Methil 28.11.
3.m.Sk. *Husavik*, Hansen, afg. Exmouth 24.11.
3.m.Sk. *Nathalia*, Eriksen, afg. Erguy 28.11.
3.m.Sk. *Sine*, Christensen, ank. Marstal 21.11.
3.m.Sk. *Glory*, Christensen, ank. København 27.11.
Sk. *San*, Pedersen, ank. Dysart 27.11.
3.m.Sk. *Harris*, Haagensen, ank. Farsund 26.11.
3.m.Sk. *Alf*, Jørgensen, afg. Haderslev 30.11.
3.m.Sk. *Clytia*, J. Hansen, ank. Granton 24.11.
3.m.Sk. *Sif*, C. Raahauge, ank. Marstal 28.11.
Sk. *Gloria*, L. Kromann, afg. Dysart 23.11. til Marstal.

3.m.Sk. *H. C. Christensen*, Christensen, afg. Port Talbot 18.10. til Cumana.
3.m.Sk. *Fuglen*, Schmidt, ank. Plymouth 14.11.
3.m.Sk. *Hans*, Christensen, ank. Ærøeskøbing 20.11.
3.m.Sk. *Niels*, Rasmussen, pass. Helsingør 25.11. paa Rejse til Barnstable.
3.m.Sk. *Start*, Andersen, ank. Sebutal 25.11.
Poseidon, Rasmussen, ank. Malaga 26.11.
3.m.Sk. *Neptun*, Bastrup, afg. San Lucar 24.11.
3.m.Sk. *Uranus*, Stegmann, ank. Malaga 25.11.
3.m.Sk. *Paz*, Jensen, ank. Dysart 29.11.
3.m.Sk. *Energi*, Stegmann, ank. Plymouth 30.11.
Sk. *Bonavista*, Christensen, afg. Oporto 23.11. til Dysart.
Gerda, Nymann, ank. Tranebjerg 30.11.
N. I. Nielsen, N. I. Nielsen, ank. Porsgrund 29.11.
3.m.Sk. *Ella Eff*, Hvenegaard, ank. Aalborg 26.11.
3.m.Sk. *Christian*, M. Rasmussen, ank. Sundsvall 18.11.
3.m.Sk. *Noah*, J. E. M. Jørgensen, afg. Dahouet 27.11.
3.m.Sk. *Mercur*, H. H. Lund, afg. Bidford 11.11.
3.m.Sk. *Garibaldi*, J. Jørgensen, ank. Lissabon 10.11.
Sknbg. *I. M. Nielsen*, A. P. Hansen, afg. Bridgeness 19.11.
Albert Man, Rasmussen, ank. Fowey 26.11.
Richard, Petersen, ank. Vannes 11.11.
Ruth, Sørensen, ank. Helsingør 26.11.
Sigrid, Hansen, afg. Vannes 12.11., pass. Helsingør 27.11. paa Rejse til Sundsvall.
Johanne, H. N. Jensen, afg. Stugsund 27.11. til Aalborg.
C. V. Petersen, K. Riise, ank. Stugsund 24.11.
Emanuel, I. L. Petersen, ank. Danzig 19.11.
Erhardt, F. Poulsen, ank. Dahouet 12.11.
Fortuna, A. Jørgensen, ank. Paluden 20.11.
Carla, R. Jacobsen, paa Rejse til Little bay island (Newfoundland).
Confidence, C. Hvenegaard, afg. H. Brieuc 24.11. til Lissabon.
Cornwall, L. M. Madsen, afg. Frederikshavn 23.11. til Charlestown.
Dannebrog, I. P. Hansen, afg. Tønsberg 29.11. til South Alloa.
Kurt, G. Jørgensen, ank. Liverpool 29.11. til Cadiz.
Leif, M. Jørgensen, ank. Leith 8.11.
Ludvig, E. Jørgensen, pass. Hirtshals 28.11. paa Rejse til Aalborg.
Martin Nissen, Chr. Jensen, ank. Landerneau 19.11. til Dahouet.
Primula, J. Jørgensen, ank. Aalborg 28.11.
Flora, Th. Nielsen, pass. Skagen 28.11. paa Rejse til Gt. Yarsmunth.
Valdemar, C. C. Christensen, ank. Lissabon 25.11.
Vera, Th. Larsen, pass. Helsingør 26.11. paa Rejse til Charlestown.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I
ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL
Abonnement
i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
VESTRE BOULEVARD 38, KØBENHAVN B.
Telefon 2070 - 12 610
samt paa alle Postkontorer

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

Sct. Anna Plads 28

AF NYBYGNINGER

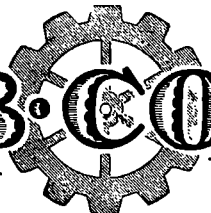
KØBENHAVN K.

Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

Telegram-Adresse: PACAO

Grundlagt
1848

Teleg.-Adr.:
Amiante



M·B·COHIN

TOLDBODV. 22. TELEFON · 1403

København K.

ENEFORHANDLING & LAGER AF
EMIL G. v. HÖVELINGS
SKIBSFARVER

KAY DYHR

Kvæsthusgade 1 - København K.

Telefon: Cent. 8901-6885 · Teleg.-Adr.: Kaydyhr · København

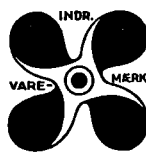
Kunstig Træk- og Oliefyrrings-Anlæg

fra James Howden & Co.

GLASGOW

INDR. VARE-MERKE

Brug



Holzapfels
Patent Farver

DEN INTERNATIONALE SKIBSFARVE-FABRIK A/S

TELEFON: 5601

ST. ANNÆ PLADS 16
KØBENHAVN

TELEGR. ADR.:
HOLZANDIA

**ESBJERG TOVVÆRKS-FABRIK A/S**

leverer det bedste

MANILA TOVVÆRK

Forlang derfor vort Fabrikat hos Deres Skibshandler

K. F. MARSTRANDS EFTFL.

CONSUL P. SVENDSEN FO. RETN. GRUNDL. 1832

HELSINGØR

SKIBSPROVIANTERING

6 STORE FRILAGERE

All Varer leveres ufortoldet
Naar en Ordre modtages i ettidig
leveres Provia: ten paa Reden
uden Ophold for Skibet

Telegram-Adr.: »Marstr ndse»
Telefoner: Kontoret: 28 · 45 · 427
Priva: 227 · 1002 · 543
Nattelf.: 427 · Statstelf.: 5

J. ANDERSEN & CO

SHIPS OUTFIT

TOLDBODVEJ 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

STEVEDORES · ÅBO & DISTRICT

TELEGRAMS: FEDESTEVEDORE

O.Y. ÅBO STEVEDORING FEDERATION LTD.

ÅBO · FINLAND



DE PRIVATE ASSURANDEURER

LIMITERET.
STIFTET 1786

SØ OG TRANSPORTFORSIKRING

SLOTSHOLMSGADE 5
KØBENHAVN K.

TELEFON CENTRAL 6 & 4106

TELEGRAM ADRESSE „PRIVATE“

AGENTURER I DE FLESTE PROVINSBYER.

DEN
KJØBENHAVNSKE
SØ-ASSURANCE-FORENING

LIMITERET · STIFTET 1852

TEGNER

SØ & KRIGS

FORSIKRINGER PAA VARER-KASKO
FRAGT OG INTERESSE

TELEF. 42 · 3073

HOLBERGSGADE 1 · KJØBENHAVN K.

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

THE NEW FEDERATION OF FINNISH STEVEDORES

TELEGRAMADDRESS: FEDERALSTEVE, HELSINGFORS

HEAD OFFICE: HELSINGFORS

★

MEMBERS:

BJÖRKÖ-SUND W. A. Mäkelä Stevedore O.Y. Tel. »Mäkelä«, Björkö.

TRÅNGSUND W. A. Mäkelä Stevedore O.Y. Tel. »Mäkelä«, Trångsund.

WIBORG: O.Y. Wiborg Stevedoring Ltd. Tel. »Wiborgsteve«, Wiborg.

SÄKKIJÄRVI — (VILAJOKI): W. A. Mäkelä. Post add. Trångsund, Tel. »Mäkelä«, Trångsund.

FREDERIKSHAMN Frederikshamn Stevedoring Co. Tel. »Stevedoring«, Frederikshamn.

KOTKA A.B. Finnish Stevedores i Kotka. Tel. »Finnsteve«, Kotka.

LOVISA Lovisa Stevedoring Co. Tel. »Federation«, Lovisa.

HELSINGFORS O.Y. Finnish Stevedores A.B. Tel. »Finnsteve«, Helsingfors.

ÅBO O.Y. Åbo Stevedoring, Federation Ltd. Tel. »Stevedore«, Åbo.

NYSTAD Nystad Stevedoring. Tel. »Widberg«, Nystad.

RAUMO O.Y. Raumo Stevedoring Ltd. Tel. »Stevedoring«, Raumo.

RÄFSÖ and MÄNTYLUOTO O.Y. »Wahlroste«, Räfsö.

KRISTINESTAD A.B. Kristinestad Stevedoring Ltd. Tel. »Stevedores«, Kristinestad.

KASKÖ A.B. Kaskö Stevedoring Ltd. Tel. »Stevedoring«, Kaskö.

WASA A.B. Vasklot Stevedoring Ltd. Tel. »Dispatch«, Wasa.

JAKOBSTAD: Jakobstad Stevedoring Co. Tel. »Despatches«, Jakobstad.

GAMLA KARLEBY & YXPILA: A.B. Gamla Karleby Stevedoring Ltd. Tel. »Dispatch«, Yxpila.

KALAJOKI-RAHJA: New Stevedore Co. Post add. Brahestad. Tel. »Newstevedores«, Brahestad.

BRAHESTAD: New Stevedore Co. Tel. »Newstevedore«, Brahestad.

ULEÅBORG: The Uleåborg Stevedoring Co. Tel. »Stevedoringco«, Uleåborg.

HAUKIPUDAS & IJO-RÖYTTÄ: The Uleåborg Stevedoring Co. Tel. »Stevedoringco«, Uleåborg.

KEMI: O.Y. The new Federation Stevedore Ltd. Tel. »Stevedore«, Kemi.

TORNEÅ: Røyttä & Kuusiluoto Stevedoring Co. Tel. »Stevedoring«, Torneå.

GENFORSIKRINGS-AKTIESELSKABET

“ROSSIA”

KØBENHAVN

tegner

SØ- & TRANSPORT- FORSIKRINGER

Iøvrigt overtages
ALLE ARTER FORSIKRINGER
til de billigst mulige
Præmier

★

AKTIEKAPITAL
6 MILLIONER KRONER
FULDT INDBETALT

HOVEDKONTOR: BORNHOLMSGADE 8
TELEFON: 12216 · TELEGRAM-ADR.: ROSSIAGEN

MAX MØLLER

AKTIESELSKAB

NYHAVN 44 · KJØBENHAVN K

TELF. CENTRAL
7986 · 12536

★

Dæk- og Maskin-Stores

FOR
DAMPSKIBE
MOTORSKIBE
SEJLSKIBE

★

FORLANG TILBUD

AKTIESELSKABET
DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI
 (THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

KØBENHAVN
FILIALER: BANGKOK OG SINGAPORE

Egne Agenturer: Soerabaya, Shanghai, Hankow, Vladivostock, Dalny, Harbin, New York, Valparaiso, San Francisco, Durban og Johannesburg. — Regelmæssig Ruteftart paa Siam, Kina, Japan, Sydafrika, Australien, Java, Vestindien, Meksiko og Vestkysten af Nord- og Sydamerika. — Import til Europa af østasiske og andre oversøiske Produkter, Teak- og andre Træsorter. — Export til oversøiske Pladser af europæiske Produkter. — Skov- og Savvæddrift i Siam.

ALLE NÆRMERE OPLYSNINGER
ERHOLDES VED HENVENDELSE PAA KOMPAGNIETS HOVEDKONTOR,
HOLBERGSGADE 2, KØBENHAVN K.

DET FORENEDE
DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

Telefon Nr. 6300, hvorigennem Omst. til samtlige
 Kontorer og Afdelinger i Kvæsthusgade Nr. 7 og 9.

C. K. HANSEN

DAMPSKIBSREDERI
 DAMPSKIBS-, HAVARI- OG ASSURANCE-AGENTUR
Befragtning og Køb og Salg af Damp- og Sejlskibe

KØBENHAVN
 29 B, Amaliegade

Filial: HELSINGØR
 2, Sofiegade

Telegr.-Adr.: HANSEN
 Telefon: { Central 72 (10 Ledninger)
 — 50589 (6 Em.—9 Fm.)
 Stalstelef. 13 (2 Ledninger)
 Telegr.-Adr.: HANSEN
 Telefon. Helsingør 972

FLETCHERS (STEVEDORES) LIMITED

ETABLERET I OVER 50 AAR

TELEGRAM-ADR.
 "DISCHARGE, CARDIFF"
 TELEFON: 1893

Stevedores og
Kørsel

ROYAL STUART BLDGS.,
 JAMES STREET
CARDIFF

O. J. Eskildsen & Co.

Dampskibsselskabet BOTNIA, Aktieselskab

Telegr. Adresse:
 »DAMOTIA«

Sct. Annæplads 26, København · Telf.: Central 2796

OSCAR OVESEN

Telegr. Adr.: »Nescoe« · AMALIEGADE 29 B · Telefon 14450

Rederi og Befragtning
 KØB OG SALG AF SKIBE

DAMPSKIBSSELSKABET
PATRIA A/S

A. P. MØLLER

KØBENHAVN

REDERI · BEFRAGTNING · KLARERING
DAMPSKIBSEKSPEDITION · KØB OG SALG AF SKIBE
SKIBSBYGNING

Stats-Telefon: 33 · Telefoner: 514 (Omst. til samtlige Afdelinger)
 Telegram-Adresse: »MER»K«

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILD

Telgram-Adr.: "Holmøld"
 Amaliegade 36

CARL V. D. HUDE

SKIBSMÆGLER

AARHUS

Statstelefon No. 3

Telegr.-Adr. Hude

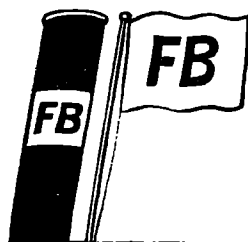
SKIBE

C. P. JENSEN

St. Annæ Plads 6 TELEFON 5430 KØBENHAVN K.

Telegram-Adr.: "FREIHTS"

A/S DAMPSKIBSSELSKABET
ORION



DE FORENEDE BUGSERSELSKABER

Telef.: Toildobommen: Central 3944 TELEGRAM-ADRESSE: Nattetelefon for Bugsering: Palæ 3034
 Kontoret: Central 291 · 13101 · 10592 »TUGBOATS« Natlf. i Strandingstilfælde: Strand 1302

Bugsering · Bjergning · Vandforsyning

STØRST OG ÆLDST I KØBENHAVN

AMALIEGADE 36

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM · 50

FREDAG 12 · DECEMBER 1924

31 · AARG.

F R A U G E T I L U G E

KOMMENDE FRAGTKRIG ELLER COMMON SENSE

En af *Scandinavian Shipping Gazette's* Korrespondenter har udtrykt Frygt for en kommende Fragtkrig at Tyskland vægrer sig ved at træffe Aftale med andre Nationers Redere om anstændige Fragter paa bestemte Ruter, og at britiske og amerikanske Finanshuse af den Grund vil stille sig afvisende overfor tyske Rederiers Anmodninger om Laan.

Hvis en Fragtkrig er i Vente, hvorledes skal man saa karakterisere den Sæson, der nu stævner mod sin Afslutning? Var den Udtrykket for Fred og Fryd og gode Dage? For er det Tilfældet, maa man bede Himlen holde en beskyttende Haand over dansk Skibsfart. Den Sæson, der nu ebber ud, har i højere Grad end maaske nogen anden før den været præget af elendige Fragter og hæsblæsende Konkurrence. Og skal det nu blive endnu værre?

Er det virkelig umuligt for Skibsfarten Verden over at komme til en indbyrdes Forstaaelse? Der er dog ingen, der kan være tjent med de nuværende fortvivlede Forhold med Udsigt til endnu værre Tilstande. Aldrig har Kravet om et virkeligt Samarbejde mellem alle Landes Redere været mere aktuelt end lige i Øjeblikket.

Undgaas de værste Dumheder?

Netop i Øjeblikket er der al god Grund til ikke at tabe Hovedet og kaste sig ud i noget saa vanvittigt som en ny Fragtkrig. Helt andre Opgaver ligger for. Undgaas de værste Dumheder, kan meget tyde paa, at 1925 har Muligheder i sig for at blive et meget bedre Aar end det triste 1924, der nu gaar paa Hæld. Det synes jo virkelig, som om der er et Opsving i Verdenshandelen. Langt større Ordre end man havde ventet strømmer ind til Evropas og Amerikas industrielle Virksomheder. Maaske er dette Opsving af en forbigaaende Natur, en kunstig *boom*, der vil faa et kraftigt Tilbageslag inden længe, men nogle Maaneder vil den vare, og Foraaret vil efter alle Solemærker at dømme byde paa et betydeligt forøget Tonnagebegær. Det bør udnyttes; det bør komme Skibsfarten til Gode. Hvorfor skal den anden Part vedblive med at diktere Skibsfarten sine Betingelser — ydmygende, tabbringende Betingelser — naar et virkeligt intimt Samarbejde mellem Rederne kan forhindre dette?

Vær beredt til at tage Chancen.

Vinteren er over os. Østersøen vil snart ligge i Vinterhi, Hvidehavet er allerede lukket. Fragterne er elendige. Hvorfor saa flytte Skibe fra et Marked, der er lukket eller ved at lukke, over i andre Markeder, hvor der i Forvejen er Trængsel, og Fortjeneste er udelukket? Er det ikke meget bedre at faa disse Skibe efterset, faa de tiltrængte Reparationer udført i disse Vintermaaneder? Et Skib, der har sejlet hele Aaret igennem, kræver en hel Del Eftersyn. Maaske skal det omklassificeres. Eller De føler Trang til at udstyre det med en Kontra-Propeller, eller med

elektriske Spil i Stedet for Dampspillet — saa har De Lejligheden nu, og naar Foraaret og det forventede bedre Marked kommer, er Deres Flaade up-to-date og parat til at paatage sig en anstrængende Sæsons Arbejde.

RESPONSUM I SKIBSFARTSAGER

Det vil sikkert blive hilst med Glæde, at Dansk Dampskibsrederiforening endelig har bestemt sig til at fravige sin hidtidige Praksis om ikke at give Responsum i Skibsfartsager. Paa lignende Maade som Grosserersocietetet afgiver Responsa om coutumemæssige Forhold indenfor Handelens forskellige Brancher, har Dampskibsrederiforeningen indvilliget i fremtidig at give Responsa om coutumemæssige Forhold indenfor Rederivirksomhed.

Dansk Dampskibsrederiforenings Responsa vil blive offentliggjort i *Dansk Søfarts Tidende*.

PROTEST IMOD HELSINGØRS HAVNEPLANER

For kort Tid siden offentliggjorde vi i disse Spalter en saglig begrundet Protest imod Realisationen af de kostbare Havneplaner, som Helsingør Byraad i nogen Tid har tumlet med, og hvortil ønskes betydelige Statstilskud. Vi fastslog, at en isfri Havn var blevet overflødiggjort af vort udmærkede Isbrydermateriel, der i den strænge Isvinter i Aar sørgede for, at vor Rutebart paa Udlandet foregik uhindret. Vi tilbageviste ligeledes Paastanden om, at en speciel Fiskerihavn ved Kronborg for den systematiske Udnyttelse af Kattegatfiskeriet var paakrævet.

I disse Dage har *Fællesrepræsentationen for Dansk Skibsfart* overfor Erhvervsministeriet fremsat en Udtalelse imod en saadan Udvidelse af Helsingør Havn.

I Udtalelsen anføres bl. a.:

Statsstøtte til Havnene bør undgaas.

»Udviklingen af de danske Havne, der indbyrdes konkurrerer med hinanden, maa i Reglen være en kommunal, ikke en statslig Opgave. Ordningen har i Reglen været den, at Havneudvidelser er foregaaet paa kommunalt Initiativ, men med større eller mindre Statsstøtte, og det er et Spørgsmaal, om selv denne Praksis er forstandig og forsvarlig i Landets samlede Interesse. Der er paa den Maade, delvis for Statens Regning, skabt en Række kostbare Havneanlæg, der i Reglen kun bliver lidet udnyttet. Det er utvivlsomt uretfærdigt, naar Havnepengene for de mindre Skibe hyppigt forhøjes paa Grund af store Arbejder, berregnet paa at gøre Havnen tilgængelig for store Skibe; men ogsaa for de store Skibe er det en tvivlsom Fordel, idet de efterhaanden skal losse i et urimeligt stort Antal Havne og hyppigt tvinges ind til Pladser, der, alle Udvidelser til Trods, i Virkeligheden ikke er egnet til Besejling af saa store Skibe.

Det er et aabent Spørgsmaal, om Landet ikke vilde være bedre tjent med, at oversøiske Skibe lossede i en eller to betydelige Havne, hvor der da kunde udvikles Faciliteter for hurtig og bekvem Omlastning, fremfor at de nu losses Smaapartier i flere Havne.

Det er Repræsentationens Mening, at Statsstøtte til Udvidelse af de konkurrerende Havne i Reglen bør undgaaes, og at de konkurrerende Byer bør henvises til at klare sig selv.

Ingen Brug for en Trafikhavn.

Om Helsingør Havn hedder det, at det ikke fremgaar af den tilstillede Betænkning, at det nuværende Havneanlæg faktisk er for lille til Helsingørs Trafik. Repræsentationen er tilbøjelig til at tro, at dette, ved forstandig Udnyttelse, i Virkeligheden ikke er Tilfældet. At Trafikken skulde vokse, simpelthen fordi der bygges en større Havn, anser man for at være et Fejlsyn, og det synes ørkesløst at drage Sammenligninger med Helsingør. Helsingør har et stort Opland, hvorimod Helsingør ligger paa en Pynt, skal konkurrere med København, og dens ringe Opland formindskes yderligere ved en stedse voksende Bebyggelse med Sommervillaer. Paa denne Baggrund kan der, efter Repræsentationens Mening, ikke skabes Omsætning. Det kan ialtfald ikke være en statslig Op-gave.

Ingen Fordel under Isforhold.

Hvad angaar Hensynet til en udvidet Helsingør-Havn som isfri Eksport- og Importhavn for Sjælland — en Side af Sagen, der kunde have landsmæssig Betydning — siger Fællesrepræsentationen, at en saadan Havn nutildags ikke er nødvendig og ikke vil svare til Formaålet. Repræsentationen henviser til det fra Meteorologisk Institut modtagne Materiale (som vi tidligere har omtalt her i Bladet) og slutter sig til den heri fremsatte Anskuelse. I den strenge Isvinter 1923-24 fik København stadig de fornødne Tilførsler af Kul og lign., og Landbrugseksporten foregik uhindret. I ingen af disse Henseender vilde en Havn Nord for Kronborg have været af Værdi. Frygter man en endnu strengere Vinter, vilde Anskaffelse af yderligere en Isbryder være en langt klogere og billigere Foranstaltning.

Nogen væsentlig Fordel under Isforhold byder den projekterede Havn i det hele ikke. Ønsker man en saavidt mulig isfri Havn paa Sjælland til Sikring af Landbrugseksporten, bør man søge til Isefjordens Munding, og en ringe Udgift til Uddykning vilde formentlig gøre Hundested Havn brugbar til dette Formaal.

Advarsel mod en Fiskerihavn.

Fællesrepræsentationen advarer dernæst mod for Statens Regning at gaa til større og kostbare Anlæg af Fiskerihavne end paakrævet. Der foreligger adskillige Eksempler paa Havne til Støtte for Fiskeriet, hvis Kostbarhed i Anlæg og Drift staar i Misforhold til den Nytte, de gør. »En Fiskerihavn Nord for Kronborg er formentlig upaakrævet og vilde være ret gavnløs. Gilleleje og Hundested opfylder vistnok alle rimelige Krav, og den tilstødende Del af Kattegat, der næppe er særlig fiskerig, gennemtrawles desværre af tyske Trawlere.«

Som man vil se, falder Fællesrepræsentationens Udtalelse i det væsentligste sammen med de Betragtninger, som vi gjorde gældende paa denne Plads.

HØJE TAKSTER I PROVINSHAVNENE

»Sammenslutningen af danske Havne« har indkaldt til et Delegeretmøde i København i Morgen. Paa dette Møde vil man behandle det stedse aktuelle Spørgsmaal om Havnetaksterne.

Det er ikke saa længe siden, at Aarhus Havn anmodede Havnesammenslutningen om Tilladelse til at nedsætte sine Takster. Andre og mindre Havne har rettet lignende Henvendelser til Sammenslutningen. Svaret har været en Henviisning til, at Provinshavnenes Takster for Havne- og Bropenge fastsættes af Ministeriet for offentlige Arbejder for et Tidsrum af fem Aar og efter Indstilling af Havnenes Sammenslutning, ergo kan Sammenslutningen ikke gaa imod sin egen Indstilling.

Dette Forhold er ganske meningsløst, og man kan kun haabe, at kraftige Røster med Virkning vil hæve sig imod dette Misforhold paa Delegeretmødet i Morgen. Ligeledes maa man haabe, at Sammenslutningen vil anbefale en generel Nedsættelse af alle Provinshavnetakster. Og sluttelig, at den vil arbejde for og gennemføre en rimelig Maade at opkræve Taksterne paa. I Øjeblikket er det jo saadan, at der opkræves fuld Havnetakst i hver Havn, selv om Skibet har Last til fem forskellige Havne. Den eneste Undtagelse fra denne himmelraabende Meningsløshed og Uretfærdighed er — Københavns Havn, hvor Havnebestyrelsen har efterkommet Skibsfartens Krav om en mere retfærdig Beregning af Havnepenge. Mange Provinshavne ønsker at gennemføre en lignende Reform. Vil de faa Lov til det paa Delegeretmødet i Morgen?

B. & W. UDVIDER

Bestyrelsen for Aktieselskabet Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri har paa et Fredag afholdt Møde vedtaget at foreslaa for en ekstraordinær Generalforsamling, der vil blive indkaldt til Slutningen af December, at udvide Selskabets Aktiekapital med 5 Millioner Kroner, dels i Anledning af de foretagne Udvidelser, dels under Hensyn til, at Virksomhedens nuværende Omfang kræver større Driftskapital.

Emissionskursen for de nye Aktier, der reserveres de ældre Aktionærer, vil blive 102 pCt.

Selskabets Aktiekapital vil herefter naa op paa et Beløb af 20 Millioner Kroner. Den sidste Udvidelse, der ligesom den nu foreslaaede var paa 5 Millioner Kroner, skete til pari Kurs.

Selv i Øjeblikkets knappe Pengemarked vil det sikkert være forbundet med ringe Vanskelighed for en saa anset Virksomhed som B. & W. at fremtrylle fem Millioner Kroner ekstra Kapital — de er sikkert overtegnet allerede.

B. & W. har paa den mest virkningsfulde Maade — ikke ved Skvalder men ved Gerninger — vist, at Dansk Industri ikke er den Skifting, som Landbrugets Mænd i Tide og Utide har paastaet, men et af Landets sunde naturlige Hovederhverv. B. & W. er en af de danske Virksomheder, der har gjort Danmark størst Ære i den store Verden.



NYE AMERIKANSKE EMIGRANTBESTEMMELSER

LETTELSER FOR TREDIE KLASSES TURISTER OG TILBAGEVENDENDE UDLÆNDINGE

Efter hvad Svenska Amerikalinjen meddeler G. H. & S. T. har de amerikanske Immigrationsmyndigheder udstedt en ny Forordning angaaende Landstigningen i New York. Ifølge denne er følgende til U.A.S. ankommende 3. Klasses Passagerer fritagne for Undersøgelse paa Ellis Island: Amerikanske Borgere, Turister samt til Amerika tilbagevendende Ud-

lændinge, som er i Besiddelse af en af den amerikanske Regering udfærdiget Tilladelse til at vende tilbage (permit to reenter).

Saadanne Passagerer vil herefter umiddelbart efter umiddelbart efter Damperens Ankomst til New York blive undersøgt om Bord og kan derefter gaa i Land sammen med Kahytspassagererne.

INGENIØR FLETTNERS OVERMAND?

TRUES SEJLSKIBE OG DAMPSKIBE MED AT BLIVE FORDREVET FRA HAVENE?

Medens »hele Verden« endnu taler om Flettner, Mkastes ud i Diskussionen Meddelelsen om en Opfindelse, som siges at løse det gamle Problem at udnytte de vældige Energimængder, der er magasineret i Bølgeslag og Dønninger. Opfinderen er en svensk Ingeniør, Løjtnant i Vej- og Vandbygningsvæsenet, *Sven A. Lundberg*.

Det er meget solide Apparater, Ingeniør Lundberg har til Hensigt at udlægge paa det aabne Hav, hvor deres Virkeevne vil være størst. De vil blive mindst et Par hundrede Meter lange, hundrede Meter brede og vil veje 18—20,000 Tons. Anlægsomkostningerne vil andrage 9—10 Millioner Kroner, men deres Virkeevne vil ogsaa efter Opfinderens Beregninger være enorm, idet han mener at kunne udnytte ikke mindre end 60 pCt. af den Energi, de gennem Apparaterne brydende Bølger indeholder. Af en Bølge paa $1\frac{1}{2}$ m Højde skulde der saaledes kunne udvindes over 2,700 H.K. og af en paa 3 m, hvilket er Middelhøjden for Aaret, ifølge Maalinger foretagne paa alle Have — Ishavet undtaget — ikke mindre end 15,200 H.K. Derefter stiger Virkningen hurtigt; 4 m's Bølger skal saaledes kunne afgive 30,400, 5 m's 37,800, 6 m's 47,700, 7 m's 68,000 og 8 m's 90,000 H.K. Den Energimængde, Apparaterne optager i Løbet af et Aar, afhænger selvfølgelig af det Sted, paa hvilket Apparaterne anbringes, men vil kunne ansættes til et Gennemsnitstal af 20—30,000 H.K.

Der er gjort Forsøg med en mindre Model paa Baggensfjorden, hvor Bølgerne frembragte en Vandstraale paa ca. 2 m's Højde, hvilket for et Apparat i fuld Størrelse vilde svare til ca. 75,000 H.K. Ved den tekniske Højskole i Stockholm vil der i Vinterens Løb blive foretaget videnskabelige Forsøg med Apparatet.

Hovedopgaven for Apparatet bliver selvfølgelig at

fungere som Kraftstation og gennem Kabler til Land afgive elektrisk Energi til Ledningsnettet, men Ingeniør Lundberg mener iøvrigt, at en stor Del af Kraften bør kunne udnyttes om Bord, hvor der efter hans Mening bør indrettes kemisk tekniske Anlæg af forskellig Art.

Ogsaa Drivkraft for Skibe.

Ved Hjælp af mindre Apparater konstruerede efter samme Princip som de flydende Kraftstationer og tilpassede til almindelige Lastdampere, mener Ingeniør Lundberg iflg. D. N. at kunne drive disse frem blot ved at opsamle Bølgenes Energi og ved Hjælp af Pumper og Turbiner overføre den til Skrueakslen. En saadan Anordning vil ganske vist koste en Del Penge — for en 9,000 Tons Baad er Udgifterne beregnet til ca. 200,000 Kr., men disse Udgifter skulde kunne gendvindes paa lidt over et Aar ved Besparelsen paa Brændselskontoen, hvortil yderligere kommer, at Lastrummet vil kunne forøges væsentligt ved den Formindskelse af Plads til Kul eller Olie, som den nye Anordning vil muliggøre. En Baad paa 7,000 Tons skulde ved en Tilbygning i Stævnen paa 8—10 m og et Par m i Agterenden i haard Sø kunne opnaa samme Hastighed som med sin nuværende Maskine.

Men hvis der nu ikke er nogen Sø? Ja, saa bliver Situationen ganske den samme som for »Rotorbaaden«, naar det ikke blæser. Saa maa Skibet ligge stille eller benytte Reservemaskine, indtil Ingeniør Lundberg bliver færdig med de Planer, han tumler med, og som gaar ud paa at opmagasinere det Overskud af Energi, som frembringes, naar Bølgerne er højest. Theoretisk mener han at have løst Problemet, men de praktiske Prøver staar tilbage, før han vover at raabe højt om det. Og saadanne Forsøg er kostbare.

EN NY PRØVETUR MED »ROTORSKIBET»

Med Rotorskibet »Buckau« blev der den 3. Decem-ber foretaget en ny Prøvetur, i hvilken et stort Antal Skibsbyggere, Redere og Journalister og andre Skibsfartsinteresserede deltog, dog ikke om Bord i selve Skibet, men i en Damper, der ledsagede det. Blandt de deltagende Udlændinge var en Medarbejder ved G. T. & S. T., der udtaler, at Vejret var regnfuldt og Udbyttet af Prøveturen egentlig kun, at man med egne Øjne fik konstateret, at »Rotorerne« virkelig er i Stand til at drive Skibet fremad.

Det blæste en laber Kuling — henved 3 Meter i Sekundet —, og »Buckau« gjorde med denne Vind omtrent lige saa mange Knob. Sagkyndige udtalte, at det samme Skib med passende Sejlareal — i det mindste for Vinden — vilde have kunnet gøre flere Knob. Derimod beundrede man almindeligt Skibets Evne til at gaa klods til Vinden og vende under smaa Vinkler, men iøvrigt var Fagmændene enige om, at en saa kort Prøvetur som denne i rolig Sø og med ringe Vind kun

kunde give en meget ufuldkommen Opfattelse af det nye Systems praktiske Fordele. Flettner selv udtalte, at Systemet kan staa for endog meget haarde Prøver. Adskillige Fagmænd, som Korrespondenten talte med, gav dog Udtryk for deres Tvivl med Hensyn hertil, og fremfor alt staar det endnu tilbage at se, om Opfindelsen vil være af nævneværdig økonomisk Betydning, og Opfinderen har da ogsaa selv som bekendt protesteret mod en Del sensationelle og alt for opti- mistiske Meddelelser, der er fremkommet.

Prøvetur til Sverige i Februar.

Efter hvad den ovennævnte Korrespondent erfarer, agter Ingeniør *Flettner* i Begyndelsen af det nye Aar, antagelig i Februar, at foretage sin paatænkte Rejse med »Buckau« til forskellige svenske Havne, og der vil da formentlig blive Lejlighed til nærmere at prøve Opfindelsens Værdi.

STORE HAVNEPLANER I WIBORG

Ligesom andre finske Havnebyer har ogsaa Wiborg sit store Havneprojekt, og i Løbet af de sidste Aar er Havnens Kajlængde blevet mere end fordoblet. Yderligere Udvidelser er under Udførelse, og der vil blive lagt Jernbanespor langs alle Kajer. Indløbet til Havnen, der paa sine Steder kun er 14 Fod dybt, skal uddybes til det dobbelte.

Tanken er at gøre Wiborg Havn hovedsagelig til Indførselshavn, medens Udførslen, der jo væsentligst bestaar af Træ, skal foregaa over Trångsund. Hundreder af Skibe laster undertiden samtidig i Distriktet og Størstedelen da i Trångsund. Træet lægtes nu i stor Udstrækning fra Tømmerpladser, som ligger langt

borte, men Meningen er at bygge en Sidelinje fra den Jernbane, som gaar til Björkö over to Sunde ind til Øen Uransaari, hvor der vil blive anlagt Tømmerpladser med Moler langs Banen for Pramme, og i Vigen ved Ryoväliniemi skal der anlægges Kajer og en stor Mole for Skibe, som der skal kunne laste direkte fra Jernbanevogne eller Skur. Der vil her blive 24 Fods Dybde. Store Bølgebrydere skal beskytte Havnen og danne Læ for en Yderhavn med større Dybde.

Man er dog endnu ikke kommet videre end til Udarbejdelse af Planen, og denne vil muligvis blive ændret, inden den kommer til Udførelse. Udgifterne er anslaaet til 40 Mill. Fmk.

NYT VINTERSEJLLØB UTÖ—HANGÖ AFMÆRKET

Ved Skibsfarten paa Finland kender man i langt højere Grad end for de fleste andre Landes Vedkommende til Ishindringer. Finland har derfor ogsaa skaffet sig en Isbryderflaade, der, naar Hensyn tages til Landets Hjælpekilder i Almindelighed, maaske er den bedste i Verden. Vanskelighederne for Skibsfarten er dog ikke bortryddede eller tilstrækkeligt formindskede ved Isbrydernes Virksomhed, idet praktisk talt kun to Havne kan holdes aabne i den værste Vintertid, og dette endda ofte med den største Møje. Disse Havne er Abo og Hangö. Skibsfarten paa disse har, skønt Isbrydernes Virksomhed undertiden omtrent helt og holdent har været koncentreret om at søge at holde Sejlløbene til disse Havne aabne, haft mange Vanskeligheder at kæmpe med, som ikke kan overvindes udelukkende ved Hjælp af Isbrydere. De nuværende Sejlløb har været meget vanskelige at besjle. Hvad Hangö angaar, er det hændt, at det korte Sejlløb ind til Havnen er blevet fuldkommen lukket for svagere byggede Skibe ved østlig og sydlig Vind,

og ved saadanne Lejligheder har man til Tider maattet benytte det 95 Sømil lange Skærgaardssejlløb maalt om Hangö, som udmunder i Østersøen ved Utö. Men dette Løb er meget vanskeligt at navigere i og benyttes ikke gerne, og desuden kræves der Isbryder og Lods hele Vejen, hvilket medfører store Omkostninger for Skibet.

De finske Myndigheder har imidlertid ogsaa indset, at Tilvejebringelsen af et nyt Sejlløb vilde fjerne de værste Vanskeligheder, og efter indgaaende Undersøgelser er der i Aar blevet afmærket et nyt Løb, der strækker sig fra Utö næsten lige øst paa, nord om Jurmo, Borstö og Vänö, indtil det ved Jerngrunden forener sig med det nuværende Løb Abo-—Hangö. Det nye Løb, som er 34 Sømil langt og meget bredt, har en Dybde af over 27 Fod, og Faren for Isskruninger i Løbet er ikke større end paa det aabne Hav. Det fortjener ogsaa at bemærkes, at det nye Skærgaardsløb er kortere og lettere at navigere i end Løbet Utö-Abo.

RUSLANDS EKSPORTHANDEL

Ekonomitjeskaja Sjisn har nylig i en ledende Artikel behandlet Udsigterne for Ruslands Eksport. Heri hedder det, at den daarlige Høst og Brødforsyningens Stilling i det Indre har haft Korneksportens Ophør til Følge. Den maa imidlertid erstattes ved Udførslen af andre Artikler, for at Handelsbalancen kan holdes oppe. Saadanne Artikler er imidlertid for Haanden, og de opnaar meget gunstigere Priser ved Salg til Udlandet. Dog er det en nødvendig Forudsætning, at man først finder Køberne, og desuden at disse lader sig bevæge til at give de nødvendige Forskud.

Netop til Kreditgivning af denne Art fra Handelsforbindelsernes Side, hedder det videre, knytter der sig store Vanskeligheder. Denne vil først kunne etableres, naar Forbindelsen mellem Rusland og Omverdenen hviler paa fuld Tillid.

Som Eksempel paa de gode Priser, som er opnaaet for visse Produkter, nævnes, at Hørfør er betalt med 18.78 Rubler pr. Pud, medens Produktionsomkostningerne kun er 9 Rubler. For Smør anføres henholdsvis 23.23 og 17.50 Rubler.

Imidlertid melder ogsaa de gamle Kunder sig paany. Saaledes har et Firma i Leipzig nylig tilbudt Selskosojus at finansiere en Ordre paa Svineborster paa 300,000 Dollars. Samtidig hermed indløb der fra Bryssel en Bestilling paa en Million Hareskind.

Vanskeligheder med Randstaterne.

En anden Hindring for Eksporten ligger i, at Rusland kun over Transitland kan naa sine vestlige Afsetningsmarkeder. For Tiden er de største Aftagere af russiske Varer følgende: Tyskland, England og de nordiske Lande. Vejen til disse Aftagere gaar over de baltiske Havne i Estland og Latvia: Reval, Riga, Libau og Windau. En livlig Toldtrafik kunde ligefrem berige de to Republikker; den russisk-europæiske Transit danner endog Grundlaget for deres økonomiske Eksistens. Hen imod Slutningen af 1922 tilstod Estland og Latvia visse russiske Varer en Toldnedsættelse paa 20 pCt., foruden 2½ pCt. Reduktion i alle Afgifter for Transitvarer, saa snart Mængden af disse Varer naaede et nærmere aftalt Minimum. I Fjor indlededes Forhandlinger om en yderligere Toldnedsættelse for russiske Produkter, om Overensstemmelse med de russiske Satser, om Forenkling i Toldbehandling m. v. I Begyndelsen forløb disse Forhandlinger meget gunstigt, men de blev derefter afbrudte, og er ikke senere taget op igen. Nu har Regeringerne i Riga og Reval ikke alene ophævet de tidligere Begunstigelser, men ogsaa gennem nye Forholdsregler gjort Transitten

vanskeligere. Saaledes er Afgiften for Lagring forhøjet til det tredobbelte, Fristen for Benyttelsen af Lagre nedsat o. s. v.

Det russiske Blad betegner disse Forholdsregler som økonomiske Repræsalier mod Landet, og antyder, at Følgerne heraf ikke vil udeblive.

FRANKRIGS UDENRIGSHANDEL

Frankrigs Import beløb sig i September i Følge den officielle Statistik til 3,157 Milliarder Francs. Den var saaledes 553 Millioner Francs større end samme Maaned i Fjor. Forøgelsen gaar for Raastoffer op til 336 Millioner.

Eksporten havde i September en Værdi af 3,184 Millioner eller 700 Millioner mere end i Fjor. Af denne Forøgelse falder 551 Millioner paa Gruppen Færdige Varer. Udførselen ligger 2 pCt. eller 27 Millioner Francs højere end Indførselen.

For Aarets tre første Kvartaler er der, sammenlignet med forrige Aar, kvantitativt sket en Fremgang i Importen med 2 Millioner Tons, som næsten i sin Helhed hidhører fra Raastofgruppen. Værdien af Indførselen er vokset med 6.7 Milliarder Francs, hvoraf 4.8 Milliarder falder paa den nævnte Gruppe.

Stærk Stigning i 1924.

De tre Kvartalers Eksport havde en Vækst af 21.2 Millioner Tons, eller 3.6 Millioner mere end i samme Tidsrum i Fjor. Værdien, 30.4 Milliarder, viser en Forøgelse paa næsten 9 Milliarder fra forrige Aar. Heraf andrager 6.9 Milliarder Gruppen Færdige Varer, medens 1.2 Milliarder falder paa Raastoffer.

Handelsbalancen for de 9 første Maaneder viser et Overskud paa 1.2 Milliarder Francs, saaledes at Udførselen ligger ca. 4 pCt. højere end Indførselen.

Indførselen af Trælaster er steget med 119 Millioner Francs siden i Fjor, Cellusoe med 25 Millioner.

HAVNEBESTEMMELSER I LENINGRAD

Havnemyndighederne har vedtaget en Bestemmelse om at ethvert Skib som ankommer til Leningrads Havn, har Ret til at opholde sig i Havnen uden at betale Ekstraafgifter i den Tid som Skibet — efter nærmere angivne Regler — faar til Losning eller Lastning. Foruden den fastsatte Tid tillades endnu 2 Døgn til Ordning af nødvendige Formaliteter. Ethvert Skib som opholder sig i Havnen udover denne Tid, har at betale en Ekstraafgift for hver Dag af 1 Rubel for hver løbende Favn (7 engl. Fod) som Baaden optager i Forløbningsslinjen.

ATTER RØRE OM § 28 AF JONE'S ACT

NYT INITIATIV AF U.S.A.s SHIPPING BOARD

De Forenede Stater har iflg. Oplysninger fra engelsk Kilde i et Tidsrum af 3 Aar og 5 Maaneder sat 64,366,000 Pd. Sterling til paa Stats-Rederivirksomheden. Set paa Baggrund af denne imponerende Sum er det forklarligt, at Shipping Board i sin for kort Tid siden til Kongressen afgivne Aarsberetning fastholder en Del Krav, som betyder en Favorisering af Statens Rederivirksomhed.

Shipping Board anser Opretholdelsen af denne Virksomhed for nødvendig til Imødekommelse af de Forenede Staters Trang til Tonnage. I Aarsberetningen tilraades det at nedsætte en Kommission bestaaende af Repræsentanter for Shipping Board og den mellemstatlige Handelskommission, som skal udarbejde Forslag til Samarbejde mellem Handelsflaaden og Jernbanerne. Det skal ved Lov forbydes Jernbane-

selskaberne at slutte Kontrakt med udenlandske Rederier om særlige Takster for Varer, der transporteres med Selskabernes Skibe. Desuden bør, mener Shipping Board, den Forjeneste, som amerikanske Skibe har af udenrigsk Skibsfart være skattefri.

Ny Tonnageafgift for udenlandske Skibe.

Der foreligger hidtil kun telegrafiske Meddelelser om Aarsberetningens Indhold, og der gaar derfor talrige Rygter om Forholdsregler, der skal være paa-tænkt for at forbedre Stillingen for amerikansk Skibsfart. Der synes dog ikke at skulle ydes Støtte til de private Rederier, hvorimod der mulig bliver Tale om Indførelse af en ny Tonnageafgift paa alle udenlandske Skibe. Det er endvidere paany blevet foreslaaet at paalægge alle Varer, der ankommer med udenlandske Skibe en ekstra Told paa 10 pCt.

“DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

København, den 9. December 1924.

Ved en Stabelafløbning i South Shields forleden udtalte en af Englands kendte Redere omtrent følgende: »Ingen Sinde i al den Tid, jeg har deltaget i Forretningslivet, har Tiderne været saa daarlige, som de er for Øjeblikket. Nedgangstider bringer imidlertid Opfindsomheden frem — Opfindelser og Ideer — som anvendes i det praktiske Livs Tjeneste, og det bør være enhver Forretningsmands Pligt at gøre noget for at give de Arbejdsløse Beskæftigelse.«

En anden engelsk Autoritet paa Handelens og Skibsfartens Omraade har nylig udtalt, at efter hans Mening var vi drejet om Hjørnet, og den værste Tid var forbi. Saa snart vi kommer ind i det nye Aar, vil det antagelig vise sig, om de bedre Tider er i Anmarch, og den almindelige Mening er sikkert, at 1925 vil blive præget af livligere og sundere Forretningsforhold end 1924.

Situationen paa Fragtmarkedet er i Dag omtrent som i forrige Uge. Interessen er fra Australien skiftet over til La Plata, og til dette sidste Marked stilles der store Forhaabninger, og forudsat at Østen, Nord Amerika o.s.v. ikke falder helt sammen, er Forhaabningerne berettigede.

TRÆLASTMARKEDET

Den pludselig indtraadte Frost — op til 23° — tvinger Rederne til at udvise Forsigtighed, og de Rater, som bydes for de endnu tiloversblevne Laster, lever ingen Margin for uforudsete Tab ved Ophold, Isskade o.s.v. Der er flere Kontrakter per f.o.w. for Props og Pulpwood i Markedet, til Nord-Frankrig noteres ca. 41/-, 41/6d.

400 Stds. Wiborg/Sharpness er gjort til 65/-, og 800 Stds. Pernau/Hull 52/6d.; 650 Raumo/Great Yarmouth 47/6d.; 1,300 Stds. Riga/Hull 45/-; 520 2 Sundsvall/Fécamp 47/6d.; 520 1 Sundsvall/Dieppe 43/6d.; Leningrad/London 600 Stds. noteres i 55/-, og Oliekager til Danmark 14/-, Basis 1 Lossehavn 1,200 Tons.

Hvidehavsbefragterne er ivrige efter at slutte op for næste Sæson, ligesom DBB- og Træmasse-Afskiberne fra Canada ogsaa er i Markedet. De indikerede Rater og Betingelser afviger ikke fra dette Aars.

KUL, KOKS ETC.

Prompte Baade finder nu lettere Beskæftigelse til danske Havne, og det ser ud til, at Fragten kommer en Del op. Indtil 5/7½d. er betalt fra Tyne til god dansk Havn, 3/4,000 Tons, 500 Losning. For mindre Baade 2/2,400 T. er det vanskelig at faa over 6/-, 6/3d. Koks London/København er gjort til 7/3d. og 7/6d., og spot 2,000 Tonner faar antagelig Kr. 10. Pr. 22/12 er betalt 9/- Garston/København.

De norske Rater ligger forholdsvis højere end de danske, og i Norge gennemføres nu næsten altid fri Losning. Sverige betaler daarligt, hvorimod Tyskland og Continentet har taget mange Baade til forbedrede Rater.

MIDDELHAVET ETC.

Det er ret vanskeligt at faa stem, og al Befragtning ligger meget stille.

Til Vest-Italien betales fra Glasgow eller the Forth 9/- 4/5,000 Tons, 9/3d.—9/6d. 35/2,500 Tons, Barcelona 11/- 2,100 Tons; Sfax 10/-, 10/6d., 1,800 Tons; Alexandria 10/7½d. 3,500 Tons.

Tyne/Vest-Italien 2/3,000 Tons 9/6d.; større Baade 8/6d.—9/-; Las Palmas 2,000 Tons 8/7½d.; Algiers 3,500 Tons 8/3d.; Marseilles 4/4,500 Tons 9/- og Wales/Vest-Italien 5/6,000 Tons 8/6d., 3,000 Tons 8/9d.—9/-; Marseilles 9/-; Palermo 2,000 Tons 10/6d.; Alexandria 10/-, Øerne 8/6d.—9/-; Dakar 9/-.

De hjemgaaende Fragter ligger uforandrede for December, og mange Baade er atter sluttet for Ore og Fosfat, Sfax/Helsingborg og Limhamn. 3/4,000 Tons Januar, noteres i 10/6—11/-. De lange Ophold paa Frugt Lastepladserne har bevirket, at Raterne er blevet lidt fastere, og Befragterne maa herefter være forberedt paa, at Rederne forlanger, at Tiden tæller fra Ankomsten til Red eller Havn, saa at de derved selv faar mere Interesse i hurtigere Ekspeditioner.

Oliekagelasterne fra Sortehavet er ikke værd at røre ved, ca. 13/- UK, 14/- een dansk, og Korn fra Sulina er nede i 16/3d. Continent, 1/6d.—2/-—2/6d. extra for 1/2/3 danske med 1/- mindre Bulgarien. Der er en Del DBB Laster fra Galatz til Rouen i Markedet, og en 1,800 Stds. Baad har faaet £14.10.0 per Jernbanevogn (ca. 4.7 Stds.). Til Hamburg noteres 50/-, 52/6d. per Std.

NORD-AMERIKA, GULFEN, CANADA

Kul Wales/Nord Staterne 8/-, 750 T. Losning fri, 3/4,000 T., St. Johns 15/2,000 Tonner 9/-, 500 fri, og lignende til St. John.

Kornbefragtningerne er inde i en død Periode, og for Sulphur fra Gulfen og Sukker fra Cuba og Haiti sluttet enkelte Baade. Til Rio er Kulraten nede i \$3 fra Nord-Staterne. Raten for Oliekager Gulfen/Danmark, som en Tid var oppe i \$6.75—6.50, er faldet til \$6.25—6.35, Januar Annullering.

SYD-AMERIKA

Ikke saa snart viser de hjemgaaende Fragter Tegn til Stigning, før Kulfragten gaar ned, og 11/- til lower ports, 12/- Rosario, hvortil der er sluttet, er ikke bedre end ballastgaaende; men heldigere, da ballastgaaende

Tonnage som Regel har en daarlig Indflydelse paa det hjemgaaende Marked.

Kornraterne per Januar/Februar holder sig omkring 24/-—25/- UK/Cont., og der sluttes daglig mange Baade.

Størrelser paa 4/5,000 T. foretrækkes, da den nye Høst i Jan./Febr. helst skal lastes up river. Det viser sig, at der er mere tilbage til Eksport af den gamle Høst, end der var regnet med, og Rederne har for en Gangs Skyld høstet Fordelen.

Chile/UK-Cont. har atter faaet Baad til 28/9d.; \$5.35 Atlantic.

ØSTEN

Markedet ligger svagt, og selv fra Australien er Efterspørgselen stilnet af, og Raten er lidt lavere. Antagelig vil Aarsskiftet rette disse Markeder op.

HAVNEAFGIFTERNE I GÖTEBORG NEDSÆTTES

Göteborg Havnebestyrelse havde i sit Budget foreslaet, at Havneafgifterne næste Aar skulde opkræves med et Beløb af 30 pCt. over Grundtaksten. De nævnte Afgifter, der i de tre foregaaende Aar er blevet opkrævet med 50 pCt. over Grundtaksten, opkræves i Aar med Grundtaksten plus 50 pCt. for Skibe og Grundtakst plus 40 pCt. for Varer.

I Byens Budget henvises imidlertid til den vanskelige økonomiske Situation, der gør det sandsynligt, at de allerede høje kommunale Skatter yderligere maa forhøjes, og da Havnebestyrelsen for næste Aar til Havnen kræver 467,000 Kr., og man for 1926 maa være forberedt paa en Udgift paa henvend 1 Mill. Kr., mener man ikke, at en saa stor Nedsættelse af Afgifterne er tilraadelig, men at man maa nøjes med en Nedsættelse til 40 pCt. over Grundtaksten for Skibe og 35 pCt. for Varer.

PLANERNE OM ANDELS-REDERIET FORELØBIG SKRINLAGT

Paa et ekstraordinært Delegeretmøde indenfor Andelsslagterierne var Planerne om Oprettelse af et Andels-Rederi i Lørdags til Behandling, og Meningerne var her meget delte. Forhandlingerne resulterede dog i, at Planerne foreløbig blev skrinlagt, idet det hævdedes, at Andelssagen burde kende sin Begrænsning, og at man her var inde paa et Omraade, hvor man savnede Forudsætningerne.

Nordens største Flydedok færdig.

Arbejdet paa Eriksbergs nye Flydedok, den største i Norden, er nu iflg. G. H. & S. T. saa langt fremskredet, at Dokken i Løbet af nogle Dage vil kunne tages i Brug. Den er nu flyttet til sin Plads udenfor Værftets to andre Flydedokker, hvor de høje Dokmure paa det vældige Skrog saa fuldstændigt dominerer Omgivelserne, at Havneindløbet ganske har skiftet Udseende.

NY SØULYKKE I SKAGERAK

Barken »Tana« af Råå er sunket i Skagerak efter Kollision med Trawleren »Ibis« af Göteborg. Syv Mand af »Tana«s Besætning omkom, medens syv Mand, deriblandt Kaptajnen og Styrmanden reddedes. »Ibis« indkom Mandag Middag til Göteborg med et stort Hul i Forstævnen. Barken, der var paa Rejse fra England, havde selv i Fredags reddet Besætningen fra en norsk Jagt, som maatte forlades paa Grund af svært Havari. »Tana« landsatte de Skibbrudne i Skagen og fortsatte derefter Rejsen til Göteborg, men havde kun sejlet en Times Tid, da den blev paasejlet af »Ibis«. Den var paa 944 brutto Tons og bygget i

TIME CHARTER

Der dukker nogle Ordre op nu og da, men kun faa Slutninger rapporteres og kun mindre Baade. De store West-Indies Befragtere faar en Del Tonnage til forholdsvist lave Rater til Trods for den forcerede og ødelæggende Fart, disse Baade som Regel sættes i.

SEJLSKIBE

Australien/U.K.-Cont. Jan./Febr., betinger endnu 40/-. Kul fra Newcastle N.S.W. til Peru 25/-, Chile 19/-, og Salpeter til Europa 27/6d.—30/-; Guano fra Peru til U.K./Cont. 42/6d., Maj/Juni, og 47/6d. til Staterne.

Trælast fra Øst-Norge til Melbourne 70/-, 72/6d.; prompt, Danzig/Melbourne 80/-.

ÆNDRINGER I KIELER-KANALENS TAKSTER

Den tyske Rigsfinansminister har godkendt følgende Ændring i Kieler-Kanalens Takster:

I § 1 IA 1 b ændres Taksterne som følger:

fra 0.44 M.	til 0.40 M.
- 0.35 -	- 0.30 -
- 0.26 -	- 0.20 -
- 0.18 -	- 0.15 -
- 0.15 -	- 0.12 -
- 0.12 -	- 0.10 -

Hvor der i Tariffen staar »Guldmark«, ændres det til »Rigsmark«.

Ændringerne træder i Kraft fra 10. December 1924.

SKIBSFARTSAFGIFTERNE I SVERIGE

De af Kommerskollegiet tilkaldte Sagkyndige i Spørgsmaalet om Skibsfartsafgifter er i Færd med at afslutte den første Del af deres Arbejde. Deres Opgave gaar bl. a. ud paa at stille Forslag om provisoriske Isbryderafgifter, og da Statsisbryderen skal være færdig til Nytaar 1926, har dette Arbejde maattet forceres, og et Forslag om disse Afgifter er nu rede.

Efter hvad Udvalgets Formand, Professor *Martin Fehr*, udtaler til G.H. & S.T. har man ogsaa haft sin Opmærksomhed rettet mod Turisttrafikens Interesser, og det er sandsynligt, at der vil blive foreslaet nogen Lettelse i Statsafgifterne for Turistbaade.

Stockholms Havnebestyrelse har for sit Vedkommende nedsat Havneafgifterne for Turistskibe til Halvdelen af den sædvanlige Afgift og desuden begrænset Havnelods-Afgiften til et Maksimumsbeløb af 75 Kr. ind og 75 Kr. ud for disse Baade.

Dundee 1878 af Jern. »Ibis«, der er paa 196 brutto Tons er bygget 1900 i Hoboken.

»Ibis« indbragte Lørdag Efterm. Kl. 4 til Skagen Besætningen fra norsk Motorjagt »Aase 2« af Moss, der paa Rejse fra Sandesund til Kolding med Feltspath under de to sidste Dages frygtelige Storme havde mistet Roret og derfor drev hjælpeløs om i Skagerak Nordøst for Fyrskibet Skagens Rev.

De tre ombordværende, Kaptajn Peder Jensen, Styrmand Julius Gustavsen og Matros Birger Larsen, maatte hales over til Trawleren i Redningshøj.

Skibet, der maaler 80 Tons, var ikke assureret.

AFMÆRKNING OG BELYSNING AF VAADFISKENDE FARTØJER

REGLER UDARBEJDEDE AF BOARD OF TRADE

Board of Trade har i Februar d. A. udstedt en Bekendtgørelse angaaende Afmærkning og Belysning ved Dag og Nat af vaadfiskende Fartøjer, og den hollandske Regering har under 20. August d. A. udstedt en Bekendtgørelse, hvori det anbefales Ejere og Førere af nederlandske Fiskefartøjer at holde sig Board of Trades Bekendtgørelse efterrettelig.

Den af Board of Trade udstedte Bekendtgørelse har følgende Ordlyd:

Board of Trade har haft under Overvejelse de Lys og Signaler, som Skibe, der fisker med Snurrevaad, benytter for at beskytte deres Redskaber mod Beskadigelse af andre Fartøjer. Repræsentanter for Fiskeri-Industrien er enedes om følgende Signaler, der skal benyttes af Skibe med Snurrevaad, naar de bruger Vaadet.

Om Dagen: En sort kugleformet Kurv foran paa Skibet, saa nær Stævnen som muligt, og ikke mindre end 10 Fod over Rælingen.

En sort Triangel anbragt med Spidsen opad paa en Tverraa paa Mesanmasten paa den Side, hvorfra Nettet betjenes.

Om Natten: Tre hvide Lys i Trekant med Sider paa ca. 2½ Fod og med Spidsen opad anbragt paa Raanen paa den Side af Skibet, hvorfra Nettet er sat ud. Signalet skal bruges i Forbindelse med Sidelanterne, naar Nettet sættes ud og uden dem, naar det hales ind.

Lydsignaler: To lange og et kort Stød i Fløjten, naar andre Skibe nærmer sig.

Naar et Skib ligger til Ankers om Natten og ikke bruger Nettet, skal de almindelige Ankerlanterner, som foreskrevet i Artikel 9, af Kollisions-Bestemmelserne vises, og ingen andre Lys maa bruges.

Efter hvad Board of Trade erfarer er Ejerne af britiske Snurrevaads Fartøjer blevet enige om at bruge ovennævnte Signaler, og Signalerne vil blive vist som Tegn paa, at Skibet benytter sin Vaad, saaledes at andre Skibe, der nærmer sig kan undgaa at komme for nær.

Meddelelse om de ovennævnte Bestemmelser er al den danske Legation i London fremsendt til Udenrigsministeriet, der har ladet den gaa videre til Landbrugsministeriet, under hvilket Fiskerivæsenet sorterer. Da dette Ministerium imidlertid forment, at de af England udarbejdede og anbefalede og af Holland tiltraadte Regler ogsaa er af Interesse for Skibsfarten i Almindelighed, har det oversendt Sagen til Er-

hvervsministeriet, hvis Konsulent i Søsager, Kaptajn *Bildsøe*, under 31. Oktober efter Anmodning har sendt Ministeriet følgende Udtalelse i Sagen:

Med Ministeriets Skrivelse af 1. d. M. har jeg til Udtalelse modtaget den hermed tilbagefølgende Sag, hvoraf det fremgaar, at Board of Trade (Mercantile Marine Department) i Februar Maaned d. A. har udstedt en Bekendtgørelse angaaende Dag-, Nat- og Taagesignaler for Fiskefartøjer, der fisker med Snurrevaad, samt at Ministeriet van Waaterstaat i Haag under 20. August d. A. har udstedt en tilsvarende Bekendtgørelse, hvori de samme Signaler anbefales til Brug i nederlandske Damp- og Motor-Fartøjer, naar de fisker med Snurrevaad.

I denne Anledning tillader jeg mig tjenstlig at udtale, at da det efter Udstedelsen af de tvende Bekendtgørelser maa antages, at Brugen af de omhandlede Signaler allerede er, eller snart vil blive udbredt, navnlig i Nordsoen, hvor ogsaa mange danske Fiskere benytter Snurrevaad, og da vore Fiskere efter Forlydende anser Signalerne for vel egnede til at værne om deres Vaad, saa kan jeg tilraade, at Signalerne, mod hvilke jeg intet finder at indvende, bliver anbefalet til Brug ogsaa i danske Damp- og Motorfartøjer, naar der fiskes med Snurrevaad. Disse Vaad benyttes forøvrigt ikke af Sejlsfiskefartøjer.

Sagen giver mig forøvrigt Anledning til følgende Bemærkninger:

Det vil ses, at hverken den engelske eller den hollandske Bekendtgørelse indeholder Bestemmelser om *obligatorisk Brug af Signalerne*. De er derfor maaske ikke forment i Strid med de internationale Søvejsregler (jfr. navnlig de kongelige Anordninger Nr. 4 ad 22. Januar 1897 og Nr. 54 af 23. Februar 1906); men faktisk indføres der dog arbitrært nye Signaler ved Siden af de internationale vedtagne, en Fremgangsmaade, der i Konsekvens af Bestemmelserne i Reglernes Art. 13 og Art. 30 næppe har været forudsat, da Reglerne blev vedtagne.

Selv om det nu kan skønnes, at de nys indførte Signaler ikke vil forvolde Ulemper, er det indlysende, hvilke kaotiske Tilstande de internationale Søvejsregler vilde kunne blive ført ind i, naar Enkeltstater egenmægtigt og hyppigt betraadte den anviste Vej til Skade for Sikkerheden paa Søen, hvor der netop kræves mest muligt stabile, af alle interesserede Stater anerkendte Regler.

I Henhold til denne Betragtning skal jeg tjenstlig henstille til Overvejelse, hvorvidt det maatte anses for tilraadeligt af den britiske Regering at udbede sig nærmere Oplysning om Spørgsmaalet under Paapegning af de mulige uheldige Konsekvenser, som den omhandlede og vedtagne Afvigelse fra tidligere Praxis kunne medføre.

S T O R T O G S M A A T

Nelsons Flagskib tilgængeligt for Publikum.

Der er blevet fremsat et Forslag om at gøre Nelsons Flagskib »Victory« tilgængeligt for Publikum, og Admiralitetet har givet Forslaget sin Tilslutning under Forudsætning af, at de til Planens Gennemførelse nødvendige Midler tilvejebringes ved en offentlig Indsamling. Fra anden Side hævdes dog, at hvis man forankrede »Victory« i Themsen og gav Publikum Adgang til Skibet, vilde dette selv med Lethed tilvejebringe de Beløb, der er nødvendige til dets Istandsættelse og Vedligeholdelse.

Skibsfartsreglement for Suez-Kanalen 1925.

Suez-Kanal Selskabet har udsendt sit Reglement for Skibsfart gennem Kanalen gældende for Aaret 1925, samt i et Tillæg de særlige Regler, som Skibe med farlige Ladninger skal iagttage. Bestemmelserne er f. T. fremlagt til Eftersyn i »Dansk Dampskibsrederiforening«.

Strandinger.

Skipper *Th. Madsen*, Fører af Kuf »Asta« af Thisted, meddeler, at han er strandet med Skibet ved Holtenau, ikke langt fra Kiel. Mast og Rigning er gaaet over Bord, medens Besætningen er reddet af en Torpedobaad.

Skibet var paa Rejse fra Hamborg til Thisted med Rug og Hvede.

Det var iflg. *Sv. Amtst.* ret godt forsikret.

3m. Sk. »*Dr. Louise*« af Svendborg, Kapt. *Hansen*, strandede Søndag Morgen i Taage paa Læsø Nordvestrev.

Læsø Bjergningslav og Svitzer bragte om Eftermiddagen Skonnerten flots, og den er nu indslæbt til Frederikshavn for at blive undersøgt af Dykker.

Reddet i sidste Øjeblik.

Der arbejder til Stadighed Dykker ved Udvidelsesarbejderne i Søby Havn paa Ærø og Søndag Eftermiddag blev der med det rolige Vejr ogsaa arbejdet i Havnen. Dykkeren gik ved 4-Tiden ned paa Bunden paa 8-9 Fod Vand. Han havde netop lagt Tangen om en stor Sten og givet Signal til Ophejsning, da Tangens Tag i Stenen glippede, og den store Sten styrtede ned; den faldt saa uheldigt, at Luftslangen kom imellem to Stene og blev klippet over. Dermed var Lufttilførslen til Dykkerdragten afbrudt.

Paa Land mærkede man ikke, hvad der var sket, men det vare ikke længe, før Dykkeren mærkede, at der var noget galt. Det lykkedes ham imidlertid at faa arbejdet sig op til Overfladen og faa tilkaldt Hjælp og aabnet Hjælmen i yderste Øjeblik.

Kaptajn Carl Svarrer,

af Nordby paa Fanø, Fører af S/S. »Kirsten«, holder Sølvbryllup den 15. December.

Det første Marstalskib med Radio.

3m. Sk. »Marna« af Marstal er i England blevet forsynet med traadløst Modtageranlæg. »Marna« er det første Skib af Marstalflaaden, som har Radio.

Ny Damper til »Baltic«s Rederi.

Efter Forlydende i Ærø Avis har Skibsreder *Hagen Jørgensen*, København, købt en anden Damper i Hamborg, som skal erstatte den forulykkede »Baltic« og indsættes i Ruten København—Gøteborg—Danzig.

Kapt. *Raahauge*, Marstal bliver Fører af den nye Damper.

Finsk Sejlskib forlist.

Et finsk Sejlskib »Bento Caledonia«, hjemmehørende i Nystad, er i disse Dage forlist udfor den franske Kyst. Skibet afgik den 8. August fra Chile med en Salpeterladning, og Ulykken indtraf om Natten til Tirslag udfor La Rochelle i haard Storm. Skibet kastedes mod en Klippe og brækkede i to Dele. Besætningen reddede sig over paa Skibets Agterdel, hvor den tilbragte nogle frygtelige Timer i Haab om, at der vilde komme Redningsbaade til Hjælp. Inden dette skete, gik Skibet til Bunds og drog hele Besætningen, 24 Mand, med sig i Dybet.

Damperen »Siri« af Göteborg brændt i Skagerak.

Damperen »Siri«, der var paa 474 Bruttotons, afgik i Onsdags fra Strömstad til London med en Ladning Sten. Torsdag Morgen, da Skibet befandt sig nogle faa Sømil fra Skagens Fyrskib, opdagede man, at det brændte i Styrmandens Kahyt. Idet Besætningen aabnede Døren for at faa Ilden slukket, blev den mødt af et Flammehav, der hurtigt bredte sig, og alle Forsøg paa at bekæmpe Ilden viste sig forgæves. Der gik en høj Sø, men heldigvis befandt

den tyske Damper »Clara Kunstmann« og Trawleren »Ministerialdirektor Kantz« af Hamburg sig i Nærheden, og disse Skibe løb nu op til det brændende Skib og tog dets Besætning om Bord. En tredje tysk Damper kom kort efter til Stede og gjorde Forsøg paa at bugser »Siri«, hvis Agterende stod i lys Lue ind mod Land. Kaptajn Andersson fra »Siri« protesterede fra Trawleren, paa hvilken han befandt sig, mod Bugseringen, men Damperen fortsatte desuagtet, indtil »Siri« sank.

KØBER STRAKS
Passager-Damper og Motorbaade
 FOR 100-800 PERSONER · BILLIGSTE PRISTILBUD TIL
 R. SPERLING
 BERLIN · FRIEDRICHSHAGEN

POSITIONSLISTE PR. 8. DECEMBER 1924
 MEDDELT AF »DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

A

s.s. A. P. Bernstorff, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. Aalborg, Egeholm, ank. København 7.12.
 s.s. Aalborghus, Eriksen, i København-Aalborg Ruten.
 s.s. Aarhus, Jørgensen, i København-Aarhus Ruten.
 s.s. Absalon, Hansen, ank. Kiiskilai 3.12.
 m.s. Afrika, Svarrer, afg. Kobe 6.12. til Osaka.
 s.s. Aggersund, Petersen, afg. Baltimore 29.11.
 s.s. Agnete Mærsk, Rasmussen, afg. W. Hartlepool 1.12.
 s.s. Aladdin, Nielsen, pass. København 8.12. paa R. t. Garston.
 s.s. Alderney, Jerne, afg. Philadelphia 5.12. til London.
 s.s. Alexandra, Holst, afg. Saloniki 6.12. til Constantinopel.
 s.s. Alf, Thorkildsen, ank. Frederikshavn 7.12.
 s.s. Alfa, Christensen, ank. Liverpool 5.12.
 s.s. Alfred Hage, Bjørn Andersen, ank. Cardiff 29.11.
 s.s. Algarve, Sundvig, i Dok i København siden 6.12.
 s.s. Alassund, Nielsen, afg. Ghent 8.12.
 s.s. Amalienborg, Hansen, ank. Santos 14.11.
 s.s. Angelica Mærsk, Rask, afg. Portishead 2.12.
 s.s. Anine, Risøe, afg. Methil 6.12. til Odense.
 m.s. Annam, Rasmussen, afg. Algiers 4.12. til Penang via Suez Kanal.
 s.s. Anna, pass. Kielerkanalen 8.12. p. R. t. Gibraltar.
 s.s. Anneberg, Korff, afg. Trangsund 5.12. til London.
 s.s. Arabien, Harder, afg. Sydney 29.11. til Fremantle.
 s.s. Argentina, Wenck, ank. Newport 3.12.
 m.s. Arizona, Sonne, afg. Buenos Aires 6.12. til Skandinavien via Santos, Rio de Janeiro, Bahia og Madeira.
 s.s. Arkansas, Snedker, afg. Ardrossan 2.12. til Boston, Philadelphia og Baltimore.

s.s. Arnold Mærsk, Stabenow, ank. Garston 27.11.
 m.s. Asia, Dahl, ank. Hamborg 4.12.
 s.s. Astrid, Bjark, pass. Bornholm 8.12. p. R. t. Antwerpen.
 s.s. Atlanterhavet, Brocks, i Dok i København siden 6.12.
 s.s. Atlantic, Lund, ank. Colombo 3.12.
 m.s. Australien, Møller, ank. København 2.12.
 m.s. Avance, Andrup, ank. Methil 7.12.
 m.s. Avant, Sørensen, til Reparation i Svendborg.
 s.s. Azel, Maglebye, ank. Sundvall 4.12.

B

s.s. Beira, Kjær, afg. Danzig 6.12. til London.
 s.s. Belgien, Hansen, ank. Sunderland 6.12.
 s.s. Bellona, afg. København 8.12. til Leith via Odense, Aarhus og Aalborg.
 s.s. Benedikt, Madsen, i København-Haderslev-Aabenraa-Sønderborg Ruten.
 s.s. Bergenshus, Andresen, ank. Arendal 5.12.
 s.s. Berlin, Vinding, ank. Egersund 29.11.
 s.s. Bertha, Lassen, ank. Hamburg 4.12.
 s.s. Betty Mærsk, Thun, pass. Lødingen 2.12.
 s.s. Birgit, Clausen, pass. Dunnethead 7.12. p. R. t. Grange-mouth.
 s.s. Birte, Christensen, ank. Nuevitas 28.11.
 s.s. Bjarke, Petersen, ank. Aarhus 2.12.
 s.s. Bodil, ank. Danzig 8.12.
 s.s. Bogø, Rasmussen, ank. Bristol 3.12.
 s.s. Bolivia, Beldring, afg. Tacona 15.11. til Yokohama.
 s.s. Bornholm, Hansen, afg. Quebec 29.11.

Wiltons
ENGINEERING & SLIPWAY Co
 SKIBSBYGGERE
 MARINE-, ELEKTRISKE OG ALMINDELIGE
 INGENIØRARBEJDER
 KEDELSMEDIE · JERN · OG MESSING-STØBERIER
 REPARATIONSVÆRFT
 2000 TONS DAMP-HYDRAULISK SMEDEMASKINE
 4 FLYDEKRANER MED INDI. 120 TONS LØFTE·EVNE
 En Ponton-Dok for Skibe op til 850 Fods Længde, Løfte·Evne 46,000 Tons
 En » » » » » 550 » » » 14,000 »
 En » » » » » 480 » » » 8,000 »
 En » » » » » 420 » » » 4,500 »
 Sidebeddinger for Dampere paa indtil 300 Fods Længde
 TELEGR. ADR.: **WILTON, ROTTERDAM** TELEFON-NR.: 7303, 7304, 7305, 7325, 6707, 6708

COOMBES, MARSHALL & CO. L^{td}.
 DAMPSKIBS-REDERE
 SKIBS- OG ASSURANCE-MÆGLERE
 KUL- OG KOKS-EKSPORTØRER
MIDDLESBROUGH
 Coder: Watkin's & Scott's
 Telegr. Adr.: Coomarco, Middlesbrough

T. SHERBURN
 BEFRAGTINGS-AGENT
 SKIBSMÆGLER OG STEVEDORE
 TELEGRAM-ADR.: "DORA, GOOLE"
 BANK CHAMBERS,
 GOOLE

Skibsmægler
KR. KNUDSEN
Søassurance
 KRISTIANSAND, S. Telegr.-Adr.: "NESDUNK"

Cameron's
 SKIBSFORSYNING/FARVER
 OG PATENT BUND-MALING
 Alex. Cameron & Sons Ltd.
 Sunderland / England

s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Kotka 4.12.
 s.s. *Botnia*, Lydersen, afg. Seydisfjord 6.12. til København via Thorhavn og Leith.
 s.s. *Bottenhavet*, Vaaben-Hansen, ank. Antwerpen 2.12.
 s.s. *Brattingborg*, Christensen, pass. Cape Race 4.12.
 s.s. *Bretagne*, Hartmann, afg. Leningrad 7.12.
 s.s. *Brelland*, Larsen, ank. Seaham 5.12.
 s.s. *Britta*, ank. Hernösand 2.12.
 s.s. *Brynhild*, Huus, ank. Derindje 29.11.
 s.s. *Bryssel*, Jensen, ank. Danzig 2.12.
 s.s. *Børglum*, Møllerup, ank. New York 20.11.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, i København-Frederikshavn-Kristiania Ruten.
 m.s. *California*, Pedersen, afg. Lissabon 7.12. til København, Malmø, Vejle og Aalborg.
 s.s. *Carmen*, afg. Skellefteå 26.11. til Sevilla.
 s.s. *Charkow*, Petersen, afg. Tunis 7.12. til Marseilles.
 m.s. *Chastine Mærsk*, Lundgreen, afg. Vizagapatam 3.12.
 m.s. *Chile*, Hansen, pass. Panama Canal 30.11. p. R. t. Hamburg.
 s.s. *Chr. I. Kampmann*, ank. Wear 6.12.
 s.s. *Christiansborg*, Lund, afg. Philadelphia 4.12.
 s.s. *Cimbria*, Svan, i København-Randers Ruten.
 s.s. *Cito*, Jordt, ank. Amsterdam 2.12.
 s.s. *Clara*, Jacobsen, afg. Burntisland 8.12. til Nakskov.
 s.s. *Copenhagen*, Nielsen, afg. Boston 5.12. til Newport News.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S., Poulsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Dagmar* (J. Lauritzen), afg. Stralsund 7.12. til Helsingfors.
 s.s. *Danefelt*, Simonsen, ank. La Rochelle 4.12.
 s.s. *Danefjærd*, Grøndal, afg. Newport New 3.12. til Nice.
 s.s. *Daneholm*, Petersen, ank. København 2.12.
 m.s. *Danekonge*, Petersen, pass. Aden 19.11. p. Rt. t. Wellington.
 s.s. *Danelag*, Stage, ank. Caen 2.12.
 s.s. *Danemark*, Hausgaard, ank. Bjørkø 6.12.
 s.s. *Danery*, Voss, ank. Calais 2.12.
 s.s. *Danevirke*, Jørgensen, ank. Santos 8.11.
 s.s. *Dania*, Bencke, ank. Baltimore 7.12.
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, afg. Galveston 6.12.
 s.s. *Delaware*, Folkenberg, ank. Ayr 18.11.
 s.s. *Diana*, Tramp, afg. København 4.12. til Newcastle via Aalborg.
 s.s. *Dorrit*, ank. Burriana 6.12.
 s.s. *Douro*, Jørgensen, afg. London 8.12. til Danzig og Libau.
 m.s. *Drogden*, Hansen, afg. Svendborg 7.12.
 s.s. *Dronning Maud*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Dublin*, Krogh, afg. Frontera 4.12. til New York.

E

s.s. *E. M. Dalgas*, ank. Helsingfors 5.12.
 s.s. *Ebba*, ank. Genoa 27.11.
 s.s. *Ebro*, Rosenhøj, afg. København 5.12. til London.
 s.s. *Egholm*, Tønnesen, afg. Swansea 27.11. til Genua.
 s.s. *Eleonora Mærsk*, Mortensen, ank. Aalborg 6.12.
 s.s. *Elie*, Schmidt, ank. Garston 3.12.
 s.s. *Elisabeth*, Petersen, ank. Bayonne 5.12.
 s.s. *Ella*, Nielsen, ank. København 30.11.
 s.s. *Ellen*, Fischer, afg. Casablanca 2.12. til Kenitra.
 s.s. *Ellensborg*, Andersen, afg. København 6.12.
 s.s. *Elsborg*, Palm, afg. Danzig 7.12.
 s.s. *Emanuel*, Svane, afg. Poole 5.12. til Methil.
 s.s. *Emilie Mærsk*, Andersen, afg. Oran 5.12.
 m.s. *Emma Mærsk*, Mærsk-Møller, pass. Constantinople 5.12.
 s.s. *Energi*, Jensen, afg. Abo 6.12. til W. Hartlepool.
 s.s. *England*, Stengade, afg. Barry 6.11. til Buenos Aires.
 s.s. *Enigheden*, Christensen, pass. Kbhvn. 4.12. p.R.t. Boston.
 s.s. *Erik*, Christensen, ank. Cardiff 4.12.

s.s. *Erik Boye*, afg. Danzig 5.12.
 s.s. *Eirindring*, Nielsen, ank. Helsingør 6.12.
 s.s. *Esberrn Snare*, Fjeldborg, i Aalborg-Kiel-Hamburg Ruten.
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Aarhus-Kiel-Hamburg Ruten.
 s.s. *Ester*, afg. Blyth 8.12. til Kotka.
 s.s. *Esther Maria*, Bang, ank. Sundsvall 3.12.
 s.s. *Estland*, Sørensen, ank. Vejle 3.12.
 s.s. *Estonia*, Christensen, afg. New York 3.12. til Danzig.
 s.s. *Expres*, opl. i København siden 5.11.

F

s.s. *Falken*, Pedersen, i Ruten København, sydfynske m. fl. Pladser.
 m.s. *Falstria*, Sørensen, afg. Port Said 1.12. til Leixoes.
 s.s. *Fanø*, Michelsen, pass. Dungeness 5.12. p. R. t. Bordeaux.
 s.s. *Ficaria*, Hansen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Fiona*, opl. i København siden 16.11.
 m.s. *Fionia*, Skjoldam, ank. Nørresundby 7.12.
 s.s. *Flora*, Andresen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Florida*, Holm, ank. Buenos Aires 6.12.
 s.s. *Flynderborg*, Lund, ank. Danzig 6.12.
 s.s. *Frankrig*, Parkes, afg. København 4.12.
 s.s. *Fredensborg*, Nielsen, afg. Hampton Roads 27.11.
 s.s. *Fredensbro*, Olsen, afg. Colombo 3.12. til Aarhus.
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, ank. New York 1.12.
 s.s. *Frederiksberg*, Larsen, afg. Willemstad 4.12.
 s.s. *Frejr*, Jensen, ank. Esbjerg 7.12.
 s.s. *Frieda*, Westergaard, afg. Hernösand 7.12. til Rouen.
 s.s. *Frigga*, Ankersen, i Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Frode*, Juul Larsen, afg. Hampton Roads 6.12. til København og Holbæk.
 s.s. *Fylla*, Callesen, ank. Gloucester 7.12.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, afg. Dunkirk 6.12. til Middelfart, Vejle og København.
 s.s. *Gautatyr*, Nielsen, ank. Råfsø 7.12.
 s.s. *Gerda*, afg. Rouen 8.12. til Pasages.
 s.s. *Geysir*, Hansen, i Timecharter.
 s.s. *Gorm*, ank. Odense 7.12.
 s.s. *Grønland*, Andersen, afg. Port Talbot 2.12.
 s.s. *Grønsund*, Nielsen, ank. West Hartlepool 3.12.
 s.s. *Gudrun Mærsk*, Nielsen, afg. Saigon 5.12.
 s.s. *Gunver*, afg. Stockholm 8.12. til Gelle.

H

s.s. *H. A. Hansen*, Hansen, ank. London 6.12.
 s.s. *H. Pontoppidan*, ank. Hartlepool 5.12.
 s.s. *Hadsund*, Hansen, ank. Troon 4.12.
 s.s. *Halfdan*, Ørbech, ank. København 6.12.
 s.s. *Halland*, Christiansen, afg. Dakar 3.12.
 s.s. *Hamlet*, Poulsen, afg. Antwerpen 6.12. til Newport Mon.
 s.s. *Hans Tavsens*, Hansen, ank. Boulogne 30.11.
 s.s. *Hammershus*, Hveissel, ank. Koivusaari 2.12.
 m.s. *Handicap*, Bull, afg. Hamburg 26.11. til Padang via Suez Kanal.
 s.s. *Hans Broge*, Christensen, ank. Trangsund 5.12.
 s.s. *Hans Mærsk*, Slavensky, afg. Hampton 15.11.
 s.s. *Harald*, Pedersen, afg. Algier 30.11. til Rouen, London og Antwerpen.
 s.s. *Harriet*, afg. Lisbon 8.12. til Dieppe.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, ank. København 5.12.
 s.s. *Hekla*, Bosch Kronika, afg. Seaham Harbour 5.12. til Kolding.
 s.s. *Helene* pass. Dunnethead 8.12. p. R. t. Stockholm.
 s.s. *Helga*, ank. København 5.12.
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, i Dok i København siden 26.11.
 s.s. *Hengest*, Ingemann Andersen, ank. København 8.12.
 s.s. *Henry Tegner*, Nielsen, afg. Valencia 2.12. til Manchester.
 s.s. *Hermod*, Clausen, afg. Huelva 6.12.
 s.s. *Hertha Mærsk*, Møller, ank. Hull 6.12.
 s.s. *Hindsholm*, Møller, ank. Liverpool 4.12.
 s.s. *Hjelm*, Falk, opl. i København siden 19.7.
 s.s. *Hjortnolm*, Heede, afg. Manchester 8.12. til København via Liverpool og Swansea.
 s.s. *Holland*, Jørgensen, ank. Randers 7.12.
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, ank. Hull 7.12.
 s.s. *Hugo*, Thorkelin, afg. Blyth 5.12. til Middelfart.
 s.s. *Hulda Mærsk*, Andersen, pass. Skagen 5.12.

I

s.s. *I. D. S. Adolph* ank. Kaskø 30.11.
 s.s. *I. P. Justesen*, Flygenring, ank. København 1.12.
 m.s. *Indien*, Jacobsen, afg. Portland 24.11. til Yokohama.
 s.s. *Inga*, Nielsen, afg. Cardiff 4.12. til St. Vincent.
 s.s. *Inge Mærsk*, Høgstedt, afg. Valencia 4.12.
 s.s. *Inger*, pass. Gibraltar 4.12. p. R. t. Bristol.
 s.s. *Irene Maria*, Lisberg, ank. Sunderland 7.12.
 s.s. *Island*, Frandsen, afg. Leith 8.12. til Island.
 s.s. *Ivar*, Nielsen, afg. Portland 6.12. til København og Danzig.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Falck, ank. Danzig 5.12.
 s.s. *J. C. la Cour*, Sandberg, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Rut.
 s.s. *Jakob Mærsk*, Hansen, afg. Bona 2.12.
 s.s. *Jan*, Kurtzhals, ank. Norfolk 6.12.
 m.s. *Java*, Knudsen, pass. Gibraltar 3.12. p. R. t. Antwerp.
 s.s. *Jelling*, Andersen, ank. Tampico 6.12.

SKIBS-MÆGLERE

EDSV. MÆGLERE

MÆGLER-FIRMAER

København:

Danish Shipping Co. Ltd. A/S, Sct. Annæplads 28.
 C. K. Hansen, Amaliegade 29 B.
 Holm & Wonsild, Amaliegade 36.
 A. P. Møller, Kongens Nytorv 8.

Aarhus:

Carl v. d. Hude.

Aalborg:

Chr. Jensen.
 Johs. Utzon.

Esbjerg:

I. Lauritzen.

Frederikshavn:

Nic. Pedersen, H. Christensens Eftfl.

Nørre Sundby:

N. C. Bach.
 N. F. Stegmann.

LONDON

STUVERI I LONDON

BRITISH & NETHERLANDS WHARF CO. (MEDLAND WHARF)

Korrespondance til: CITY OFFICE, 2, Creechurch Lane, LONDON E.C.3.

REGENTS CANAL DOCK, E. 14

Dampere losses hurtigt baade ved MEDLAND MOLEN og andetsteds i London · FRUGTDAMPERE, Specialitet ved MEDLAND MOLEN (hvor Dampene altid kan flyde), der er udstyret med elektriske Kraner og alle moderne Losningsapparater.
Alle Oplysninger og Takster for Losning af alle Arter af Varer sendes efter Anmodning.

FRANK BROWN, DIREKTØR

LONDON

BUNKER ENTREPRENØRER
FOR UDBENLANDSKE DEPOTER OG ENGELSKE KUL-AFSKIBNINGSHAVNE
BEFRAGNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE
KULEKSPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER
FLYDENDE BRÆNDSEL

LAMBERT BROTHERS LIMITED

TELEGRAM-ADR.: 85, GRACECHURCH STREET,
»LAMBERT STOCK, LONDON« LONDON, E.C. 3.

FILIALER:

CARDIFF, The Exchange	}	Telegr.-Adr.:
Newport, Mon., 131, Dock Street		»Lambert«
Port Talbot, Exchange Buildings		
NEWCASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs.		»Lambrose«
Tyne Dock, 67, Hudson Street		Newcastle.
Blyth, 19, Ridley Street		»Lambert«
West Hartlepool, Victoria Terrace		
GLASGOW, 78, St. Vincent Street		»Lambert«
Methil, 82, East High Street		
Burntisland, 20, High Street		
HULL, Prudential Buildings		»Lambros«
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road		»Lambros«
Immingham, Dock Offices		Grimbsy

NEW YORK: 17, STATE ST. BILBAO: ESTACION 5
PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA

LONDON

HARALD ISACHSEN & CO., Ltd.

Skibsmæglere og Befragtningsagenter

TELEGRAM-ADRESSE: "AVANCEUR", LONDON
CODER: SCOTT'S & WATKINS

101, LEADENHALL STREET, LONDON E.C. 3

CARLBOM, PETERSON & CO., Ltd.

DIREKTØRER: SKIBSMÆGLERE KONTORER:
JOHN O. CARLBOM (SVENSK) JOHN CARLBOM & CO., Ltd.
FRANK G. CASTLETON, F.I.C.S. GRIMSBY, HULL, IMMINGHAM,
NEWCASTLE-ON-TYNE

Coder: Telegram-Adresser: Telefoner:
Watkins' "Receptive, Phone, London" London: Avenue 2184 & 2185
Scott's "Receptive, London" (Foreign) Grimsby: Central 2073 & 2871
A.B.C. "Carlhom, Grimsby" Hull: Central 5093 (two lines)
Baltic "Carlhom, Hull" Immingham: Central 38
"Carlhom, Newcastle-on-Tyne" Newcastle: City 144

110, FENCHURCH STREET, LONDON E. C. 3.

J. A. FINZI & YOUNG

8, FENCHURCH BLDGS.
LONDON, E. C. 3
TELEFON: AVENUE 8289

SKIBSMÆGLERE OG BEFRAGTERE

GRIMSBY

Telefoner { Grimsby No. 621
 { Immingham No. 31

Telegrams: "SUTCLIFFE"

FILIALER:

JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

Skibsmæglere, Befragtning, Spedition, Assurance og Kommissionsforretning,
Stevedores, etc.

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

69 Princess Manchester
7 Chapel Street ... Liverpool
1 Cannon Street ... Birmingham
24 Charles Street ... Bradford
»York House« 5/7, St.
Mary Axe London
Corn Fxch. Chambers,
Exchange Street ... Sheffield

CARDIFF

MOUNTSTUART TØRDOKKE OG SHEARMANS LIMITED

CARDIFF

NEWPORT

BARRY

AVONMOUTH

Telegram-Adresse: MOUNTSTUART
Telefon 5103

Telegram-Adresse: MORDEY
Telefon 2174

Telegram-Adresse: SHEARMAN
Telefon 275

Telegram-Adresse: SHEARMAN
Telefon 54

TØRDOK-EJERE · SKIBSREPARATØRER & INGENIØRER

GLASGOW

ANDREW LEITCH & CO.

KUL EKSPORTØRER
SKIBSMÆGLERE · SPEDITØRER · BUNKERKUL
BUNKERKUL ENTREPRENØRER

DUNDEE & GLASGOW

TELEGR.-ADR.: »LEITCH, DUNDEE

E. VON MEHREN & CO.

GLASGOW · NEWCASTLE · GREENOCH

Telegram-Adresse: »Vonmehrene«

SKIBSMÆGLERE · BUNKERKUL ENTREPRENØRER

Agent for Norge: *

ROB. NILSON & NYQUIST, Christiania.

Telefon: 14346, 33647 H · Telegr.-Adr.: »Lipaloe«

METHIL

Telegrams: »Mactaggart«, Methil.
Codes: A. B. C. 5th Edition · Scotts' 10th Edition · Watkins 1904

LAWSON & MITCHEL

Skibsmæglere & Skibsfarts Agenter

METHIL, Fife

DANSK VICEKONSULAT

FORSYNING AF BUNKERS

Dæk- og Maskinforsyning

C. A. G. FYHN

SKIBSHANDLER OG KREDITOPLAG

EAST HIGH STREET

METHIL

Første Klasses Varer i Skinker, Smør, The, Ost, Mel, Konserver etc.
Agent for W. B. Dick & Co., Ltd., Maskinolie etc.

s.s. *Jenny*, pass. Kielerkanal 7-8.12. p. R. t. Hull.
 s.s. *Jessie Mærsk*, Petersen, afg. Leningrad 4.12.
 s.s. *Johanne*, ank. Wiborg 6.12.
 s.s. *Jolantha*, Strufove, ank. København 6.12.
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, ank. Savona 28.11.
 s.s. *Josey*, Nielsen, afg. Veracruz 4.12. til New Orleans.
 s.s. *Jungshoved*, Horn, ank. Hull 2.12.
 m.s. *Jullandia*, Kolls, afg. Colombo 2.12. til London via Suez Kanal.
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, afg. London 6.12.

K

s.s. *Kai*, Friis, ank. Baltimore 4.12.
 s.s. *Karen*, Brinck, afg. Hull 26.11. til Livorno.
 s.s. *Karla*, afg. Spain (Burrriana) 8.12. til Bristol.
 s.s. *Kasan*, Sørensen, ank. Esbjerg 2.12.
 s.s. *Katholm*, Petersen, ank. Aalborg 5.12.
 s.s. *Kejserinde Dagmar*, Uldall, afg. Cardiff 6.12. til Khavn.
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, afg. Ayr 26.11. til Boston m. fl. Pladser.
 s.s. *Kina*, Nielsen, afg. Tampa Flo 5.12. til Japan.
 s.s. *Kirsten Mærsk*, Bærentzen, ank. København 4.12.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, i Khavn.-Aarhus Rut.
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, pass. Skagen 8.12. p. R. t. London.
 s.s. *Knud*, afg. Rodosto 30.11. til Algier, Antwerpen og Dunk.
 s.s. *Knud Willemoes*, Thomsen, ank. Horsens 7.12.
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, i København-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Rindby, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Kronborg*, Hillebranth Lund, ank. København 8.12.
 s.s. *Kronprins Frederik*, Hejlsøe, afg. Frederikshavn 4.12. til Honfleur.
 s.s. *Kurland*, Berndsen, afg. Bordeaux 5.12.
 m.s. *København*, Mortensen, afg. Beira 25.11. til London.

L

s.s. *Lars Kruse*, ank. London 30.11.
 s.s. *Laura Mærsk*, Løber, afg. Leningrad 6.12.
 m.s. *Leise Mærsk*, Houmann, afg. Mexico 20.11.
 s.s. *Lexa Mærsk*, Bærentzen, afg. København 6.12.
 s.s. *Lifland*, Haure Petersen, afg. Danzig 5.12.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, afg. London 6.12.
 s.s. *Lily*, Poulsen, afg. Castelon 4.12. til Bremen.
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutefart København-Limfjordsstationerne.
 s.s. *Lithuania*, Jørgensen, afg. Portland (Engl.) 7.12. til New York.
 s.s. *London*, Caspersen, ank. Vejle 7.12.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Bahia 7.12. til Skandinavien via Madeira.
 m.s. *Lynetten*, Jensen, ank. Sundsvall 5.12.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i København-Kristiania Ruten.
 s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. Antwerpen 6.12. til København.
 s.s. *Maine*, Andersen, ank. Newcastle 6.12.
 s.s. *Maj*, Holm Nielsen, afg. Monaco 6.12. til Valencia.
 s.s. *Maja*, Christensen, i København-Hamburg Ruten.
 m.s. *Malaya*, Kruse, afg. Singapore 6.12. til Hongkong.
 s.s. *Margrete*, Mathiasen, afg. Tyne 29.11. til Genova.
 s.s. *Marie*, ank. Danzig 8.12.
 s.s. *Marie Mærsk*, Kristensen, afg. Oran 29.11.
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Cardiff 4.12.
 s.s. *Martin Carl*, Jørgensen, pass. Holtenau 8.12. p.R.t. Rouen.
 s.s. *Martin Goldschmidt*, Lauritzen, ank. Tyne 7.12.
 s.s. *Mary*, Stabell, ank. Trångsund 5.12.
 s.s. *Maryland*, afg. Norfolk, Va., 4.12. til København, Kallundborg, Odense og Svendborg.
 m.s. *Mexico*, Wolff-Jørgensen, pass. Azores 29.11. p. R. t. Charleston.

SKIBS PROVIANTERINGS- HANDLERE

København:

J. Andersen & Co., Toldbodvej 7.
 Bjerche-Jensen & Co., Holbergsgade 24.

Aarhus:

Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 26.

Esbjerg:

H. P. Nielsen, Strandbygade 18.
 Th. Thygesen Kirkegade 7.

Frederikshavn:

P. Saxbergs Eftf., N. Mogensen.

Helsingør:

K. F. Marstrands Eftf.

Randers:

A. L. Nielsen, ogsaa aut. Forhyringskontor.

Vejle:

W. Coops, ogsaa aut. Forhyringskontor.

s.s. *Middelhavet*, Olsen, pass. København 7.12. p. R. t. West Hartlepool.
 s.s. *Minsk*, Egense, pass. Gibraltar 5.12. p. R. t. Khavn.
 s.s. *Mjølneir*, Rasmussen, afg. Valencia 6.12. til Santa Rola.
 s.s. *Moskov*, Jørgensen, ank. London 8.12.
 s.s. *Møen*, Olsen, i København-Stege og København-Nykøb. F. Ruterne.

N

s.s. *N. F. Høffding*, ank. Sevilla 4.12.
 s.s. *Nancy*, afg. Borgaa 7.12. til Rouen.
 s.s. *Natal*, Røder, pass. Perim 5.12. p. R. t. Bangkok.
 s.s. *Nautik*, afg. Hernosand 27.11. til Malaga.
 s.s. *Neptun*, ank. Barcelona 8.12.
 s.s. *Nerma*, afg. Burrriana 8.12. til Liverpool.
 s.s. *Nevada*, Fischer, afg. Cardiff 27.11. til Buen. Aires Roads.
 s.s. *Nibha*, Andersen, afg. Perim 28.11. til Colombo.
 s.s. *Nidaros*, Thomsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, ank. København 7.12.
 s.s. *Niobe*, afg. Valencia 5.12. til Dieppe.
 s.s. *Nordland*, Clausen, afg. København 7.12.
 s.s. *Nordsøen*, Reparation i København.
 s.s. *Normandiet*, Meinertz, afg. Leningrad 30.11.
 s.s. *Norman Isles*, Matzen, afg. Buenos Aires 2.12. til Las Palmas.

O

m.s. *Odense*, i København-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-Khavn-Gøteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, Damholt, afg. Bona 1.12. til Antwerpen.
 s.s. *Olga*, Thoft, afg. Casablanca 2.11. til Kinitra.
 s.s. *Oluf Bager*, Larsen, i Khavn.-Frederikshavn og Khavn.-Aalborg Ruten.
 s.s. *Oluf Mærsk*, Hansen, afg. Canada 2.12.
 m.s. *Oregon*, Mühlendorff, ank. Odense 8.12.
 s.s. *Orion*, Berndsen, ank. London 3.12.
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, ank. København 2.12.

P

s.s. *P. Madsen*, ank. Fredericia 7.12.
 s.s. *P. N. Damm*, ank. Abo 6.12.
 s.s. *Pacific*, Matthissen, pass. Finisterre 4.12. p.R.t. Sydafrika.
 s.s. *Palnatoke*, Skou, ank. Leith 6.12.
 m.s. *Panama*, Hjernum, afg. Tsingtau 5.12. til Shanghai.
 s.s. *Parana*, Heisterberg, afg. Portland O. 19.11. til Australien.
 s.s. *Paris*, Ovesen, ank. Baltimore 4.12.
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, afg. Newcastle 24.11. til Havana.
 m.s. *Peru*, Larsen, ank. Victoria 2.12.
 s.s. *Peter Mærsk*, Knudsen, ank. Narva 25.11.
 s.s. *Phœnix*, Nielsen, afg. Hamburg 4.12. til Esbjerg.
 s.s. *Polaris*, Holm, ank. Trångsund 15.11.
 s.s. *Polly*, Nielsen, afg. Fowey 5.12. til Livorno.
 s.s. *Primula*, Jacobsen, i Dok i København siden 1.11.
 s.s. *Prins Knud*, Kock, afg. Rønne 6.12. til Søderhamn.

R

s.s. *Randi*, ank. Bremen 8.12.
 s.s. *Rask*, Theilland, afg. Kotka 7.12. til West Hartlepool.
 s.s. *Rhodesia*, Madsen, afg. Durban 16.11. til Singapore.
 s.s. *Rhone*, Thomsen, ank. Nørre Sundby 7.12.
 s.s. *Rigmor*, Jørgensen, ank. Valencia 1.12.
 s.s. *Rita*, Hav, i København-Hamburg Ruten.
 s.s. *Robert Mærsk*, Mikkelsen, afg. Malta 4.12.
 s.s. *Roma*, Bejer, ank. Stockholm 28.11.
 s.s. *Romø*, Olesen, afg. Skutskår 7.12.
 s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. Kristiansund 2.12.
 s.s. *Rota*, Rivoldt, ank. Leith 7.12.

S

s.s. *Sierra Leone*, Esbensen, afg. Barry 8.12. til Canary Isl.
 s.s. *Sierra Morena*, Moyell, ank. Danzig 3.12.
 s.s. *Sierra Nevada*, Eriksen, ank. Vestervik 4.12.
 s.s. *Saga*, Henriksen, afg. København 6.12. til Antwerpen.
 m.s. *Sally Mærsk*, Andersen, ank. Mexico 22.11.
 s.s. *Scandia*, Simonsen, pass. Cape Race 3.12. p.R.t. Nyborg.
 s.s. *Seine*, Baryic, afg. København 7.12. til Dunkirk, Havre og Bordeaux.
 m.s. *Selandia*, Himmelstrup, ank. Bangkok 3.12.
 m.s. *Siam*, Poulsen, afg. Sydney 30.11. til Melbourne.
 s.s. *Sigrid*, Winther, ank. Nantes 3.12.
 s.s. *Sigrun*, Jensen, ank. Middelfart 6.12.
 s.s. *Sigvald*, Andersen, ank. Danzig 6.12.
 s.s. *Silkeborg*, Larsen, ank. Philadelphia 6.12.
 s.s. *Simone*, Christensen, ank. Leith 7.12.
 s.s. *Skaane*, Kynh, afg. Leningrad 5.12.
 s.s. *Skanderborg*, Petersen, ank. Cardiff 3.12.
 s.s. *Skjold*, Nielsen, ank. Antwerpen 6.12.
 s.s. *Skodsborg*, Grove, ank. Genova 14.12.
 s.s. *Skotland*, Iversen, ank. Aarhus 7.12.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, ank. Thorshavn 7.12.
 s.s. *Slesvig*, Paulsen, afg. Leningrad 29.11.
 s.s. *Smut*, Hansen, ank. Blyth 4.12.
 s.s. *Sophie*, Thomsen, pass. Gibraltar 7.12. p.R.t. Valencia.
 s.s. *Spigerborg*, Jensen, pass. Dunnethead 6.12.
 s.s. *Stal*, Clausen, ank. Santiago 3.12.
 s.s. *Stegelborg*, Nielsen, afg. Aarhus 3.12.
 s.s. *Stella*, ank. Liverpool 4.12.
 s.s. *Susan Mærsk*, Petersen, afg. Oran 25.11.

NEW ORLEANS

JOHN S. SAREUSSEN · FINN SILCHENSTEDT
 INDEHAVERE AF:
NEW ORLEANS SHIPCHANDLERY CO. INC.
 TELEGRAM-ADRESSE: »NOSCO«
 NEW ORLEANS

NEW YORK

SEABOARD OPERATING COMPANY, Inc.
 17, BATTERY PLACE, NEW YORK

TELEGRAM-ADR.: SOCIN NEW YORK

MED EGNE FORTRINLIGE PIER FACILITETER OG EN ERFAREN STAB TIL VOR RAADIGHED
 BESØRGER VI ALT I FORBINDELSE MED LOSNING OG LASTNING I NEW YORKS HAVN

NEW YORK

THE C. T. SWETT COMPANY

SLAGTERE & SKIBSHANDLERE
 DÆKS- & MASKIN-FORSYNING

PORTLAND, MAINE

Telefon: 6930 · 130-132 Commercial Street · Nat-Telf.: 1520

PORTLAND,
MAINE

Telegram Adresse: OSHIPCO · Alle Coder benyttes
 Telefon: Broad 1753-4-5

OCEAN SHIPCHANDLERY Co., LTD.

En gros Handel i Fødemidler
 Skibshandel & Sejlmageri

60 PEARL STREET, NEW YORK

PHILADELPHIA

JONATHAN MAY & SØNNER

Etableret 1876 · Telegram-Adresse »May« Philadelphia, Penna. Delaware Ave · Lombard & Swansea Sts.

DAMPSKIBSFORSYNINGER · EN GROS HANDEL I KOLONIAL, KØD OG
 FØDEMIDLER · DÆK-, MASKIN- OG RESTAURATØR-
 UDRUSTNING

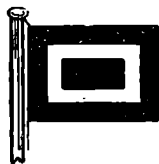
AUGUST P. MOE · PHILADELPHIA PA.

Nattelef. Merchantville 132 W. NO. 10 PINE STREET Telf. Lombard 7263 · Main 2105

A. MOE & COMPANY*Almindelige Skibs-Reparationer · Elektriske Reparationer og Forsyninger*

GENERALAGENTER FOR MORRIS METALLIC PACKING CO.

BALTIMORE



PRIVAT SIGNAL

DOCTOR F. C. WILLARD

DOCTOR JOHN D. FISKES EFTFLG.

BALTIMORE, MD.

★

SÆRLIG BETJENING AF SKIBE

Sekretær: E. T. REIERSEN. Telefon: Wolfe 9059

BO'NESS

L. WESTERGAARD

A. LARSEN

L. WESTERGAARD & CO.

EN GROS HANDEL I KOLONIALVARER

Skibs- & Maskin-Forsyning

Manila · Kabeltov · Bomuld · Duck

Telef. Calvert 3768

35, South Gay Street

Baltimore, MD.

TELEFON Nr. 51

TELEGRAM-ADR.: JOYCE, BO'NESS

JOYCE & CO.Skibsforsyninger fra Lager og Frilager
 8 KINNEIL STREET**BO'NESS**

LIGT OVERFOR DOCK-PORTENE

ETABLERET 1875

GRANGEMOUTH

NORSK VICEKONSULAT SHIPPING FEDERATION LTD.

JAMES MITCHELL

SKIBSMÆGLER OG SPEDITØR

BURNTISLANDTelegram-Adr.: »Mitchelle
 Telf. Nr. 15

BURNTISLAND

BEFRAGTNINGS AGENT FOR FORSKELLIGE KULGRUBER I FIFESHIRE

BUCHAN & HOGG

Skibsredere · Skibsmæglere · Speditører

GRANGEMOUTH

Faste Ruter: Grangemouth, Middlesbro', Antwerp

Telegr.-Adr.: »Steam« · Telefon: 59 & 189, Privat 59 a

s.s. *Svanhild*, Hjorth, pass. Fair Island 7.12. p.R.t. Danmark.
 s.s. *Svanholm*, Petersen, afg. København 2.12. til Manchester, Liverpool og Swansea.
 s.s. *Svava*, Christensen, ank. Antwerpen 4.12.
 s.s. *Svend Pii*, ank. Åbo 6.12.
 s.s. *Svend*, ank. Barry 8.12.
 m.s. *Svendborgsund*, Christensen, ank. Newcastle 1.12.
 s.s. *Søborg*, Madsen, ank. København 6.12.
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, pass. Finisterre 5.12.
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, i Ruten København-Bogense-Vejle.

T

s.s. *T. M. Werner*, afg. København 5.12.
 s.s. *Taarnborg*, Knudsen, ank. Immingham 2.12.
 s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, ank. Stettin 7.12.
 s.s. *Taasinge*, Nicolaisen, i København-Nakskov og København-Mariagerfjord Ruterne.
 s.s. *Texas*, Dragsdahl, ank. Nørre Sundby 7.12.
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, afg. København 8.12. til Newcastle via Nakskov, Odense og Aarhus.
 s.s. *Thyra* (Progress), Schmidt, afg. Danzig 5.12. til Bristol.
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. La Rochelle 6.12. til Havre, Dunkirk og København.
 s.s. *Tjaldur*, Munch, i København-Riga Ruten.
 s.s. *Tomsk*, Mikkelsen, afg. Denia 6.12. til Malaga.
 m.s. *Tongking*, Topp, ank. Antwerp 6.12.
 s.s. *Transvaal*, Bronér, afg. Astoria 8.11. til Shanghai.
 s.s. *Trondhjem*, Pedersen, ank. København 7.12.
 s.s. *Tula*, Christensen, afg. København 4.12. til Middelhavet via Blyth.
 s.s. *Tyr*, Jensen, ank. Hull 7.12.

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, ank. Warrington 4.12.
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, ank. Riga 1.12.
 s.s. *Ulla*, Jessen, ank. Sørnæs 6.12.
 s.s. *Ulrik Holm*, Toft, pass. Sagres 5.12. p. R. t. Oran.
 s.s. *United States*, Meyer, afg. Halifax 4.12.
 s.s. *Uranienborg*, Agerlin, ank. København 28.11.

V

s.s. *Valborg*, Hansen, ank. Alicante 6.12.
 s.s. *Vega*, Madsen, afg. Åbo 7.12. til Antwerpen.
 s.s. *Venus*, Therkildsen, ank. Leningrad 3.12.
 s.s. *Vera*, Hjorth, ank. Rouen 2.12.
 s.s. *Veratyr*, Pedersen, ank. Koivuusaari 6.12.
 s.s. *Viborg*, Winther, pass. Brunsbüttel 7.12.
 s.s. *Vidar*, Nielsen, ank. Newcastle 7.12.
 Bark *Viking*, Ankersee, afg. Santos 28.10. til Sydaustralien.
 s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), Jacobsen, ank. Havana 5.12.

W

s.s. *Wien*, Jørgensen, ank. Trapani 25.11.
 s.s. *Wilh. Colding*, Østergaard, ank. Danzig 8.12.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, afg. Blyth 6.12. til København.

Y

s.s. *Ydun*, Jensen, i København-Horsens Ruten.
 s.s. *Yokohama*, Bast, ank. London 7.12.
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Rasmussen, i Kbhvn.-Hamburg Rut.
 s.s. *Yrsa* (Lauritzen), ank. Wiborg 8.12.

Ø

s.s. *Ørkild*, Jensen, ank. Trapani 29.11.
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, afg. Jacobstad 5.12.

POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE

Johanne, H. N. Jensen, ank. Aalborg 5.12.
C. V. Petersen, K. Riise, ank. Skutskær 28.11.
 m.s. *Emanuel*, J. L. Petersen, ank. Halmstad 3.12.
Erhardt, F. Poulsen, afg. Dahouet til Lissabon 29.11.
Fortuna, A. Jørgensen, ank. Paluden 20.11.
Carla, samme Position som sidst.
 2m. Sk. *Concordia*, Møller, afg. Dysart til Fjellebroen 6.12
 3m. Sk. *Ellen*, Andersen, ank. København 5.12.
 m.s. *Willemoes*, Eriksen, afg. Kotka til København 5.12.
 Bark *Ingrid*, Godtfredsen, ank. Leith 18.11.
 4m. Sk. *Kaj Hvilsom*, Wulff, ank. Malmö 1.12.
 4m. Sk. *Nordborg*, Hansen, ank. Karlskrona 24.11.
 4m. Sk. *Olga*, Mouritsen, af. Plymouth til Stettin 5.12.
 3m. Sk. *Roma*, Petersen, ank. Quimper 13.11.
 3m. Sk. *Zampa*, Jørgensen, ank. St. Brieuc 24.11.
Else, Jensen, ank. Thurø 15.11.
Rossing, Baagøe, ank. Thurø 24.11.
Vega, Hansen, ank. Lissabon 23.11.
Ørnen, Jensen, ank. Hargshamn 24.11.
P. Rasmussen, Larsen, ank. Lissabon 22.11.
Neptun, Sørensen, ank. Quimper 21.11.
 3m. Sk. *Marie*, Rasmussen, ank. Thurø 4.12.
Concordia, Henriksen, ank. Charlestown 29.11.
Vesta, Kristensen, ank. København 6.12.
N. P. Petersen, Hansen, afg. Southampton til Newcastle-on-Tyne 3.12.
Cathrine, Købke, afg. Vannes til St. Brieuc Red f. O. 3.12.
Minerva, Sørensen, afg. St. Brieuc til Lissabon 2.12.
Dronning Louise, Hansen, afg. Frederikshavn til Thurø 4.12.
Norden, Olsen, afg. Concarneau til St. Brieuc 7.12.
Pallesen, Jensen, afg. Frederikstad til Dysart 18.11.
Gefion, Lund, afg. Dahouet til Lissabon 28.11.
Dagney, Petersen, afg. Dahouet til Lissabon 30.11.
Jens Nielsen, Nielsen, pass. Hammeren 5.12. p. R. t. Aalborg.
Elisabeth Eff., Nielsen, pass. Helsingør 24.11. p. R. t. Totnes.
Johanne, Marcussen, pass. Helsingør 24.11. p. R. t. St. Vaast.
Falken, Madsen, pass. Helsingør 24.11. p. R. t. Quimper.
 3m. Sk. *Christian*, M. Rasmussen, afg. Sundsvall til Bandry 3.12.
 3m. Sk. *Noah*, J. E. M. Jørgensen, afg. Dahouet til Lissabon 24.11.
 3m. Sk. *Garibaldi*, J. Jørgensen, afg. Lissabon til Newlyn 6.12.
 3m. Sk. *Mercur*, H. H. Lund, ank. København 3.12.
 Skbg. *J. M. Nielsen*, A. P. Hansen, ank. Bogense 2.12.
 m.s. *Philip*, Petersen, ank. Thurø 6.12.
Confidence, Hvenegaard, afg. St. Brieuc 24.11.
Cornwall, Madsen, pass. København 6.12. p. R. t. Charlestown.
Danneborg, Hansen, afg. Tønsberg til South Alloa 3.12.
Flora, Nielsen, pass. Skagen 27.11. p. R. t. Yarmouth.
Kurl, Jørgensen, ank. Liverpool 29.11.
Leif, Jørgensen, afg. Luleå til Orth (Fehmern) 1.12.
Ludvig, Jørgensen, afg. Aalborg til Thurø.
Martin Nilsson, Jensen, afg. Landernau til Dahouet 6.12.
Primula, Jørgensen, ank. Aalborg 28.11.
Valdemar, Christensen, ank. Lissabon 25.11.
Vera, Larsen, pass. Helsingør 26.11. p. R. t. Charlestown.
Arielis, Rasmussen, afg. Råfsö til Frederikshavn 3.12.
Ojelia, Petersen, ank. Fecamp 1.12.
 3m. Sk. *Marna*, Boye, afg. Rudkøbing 4.12.
 Sk. *Uranus*, Stegmann, afg. Malaga til Messina 28.11.
 3m. Sk. *Neptun*, Bastrup, ank. Fowey 2.12.
 3m. Sk. *Willemoes*, A. C. Jensen, afg. Carnorvan til Erquy 3.12.
 3m. Sk. *Skandia*, B. Harris, ank. Marstal 2.12.
 3m. Sk. *Aphrodite*, A. Watson, ank. Oporto 6.12.
 3m. Sk. *Glytia*, J. Hansen, afg. Dysart til Ærøskjøbing 6.12.
 Sk. *Gloria*, L. Kromann, ank. Marstal 4.12.
 m.s. *Alfa*, Christensen, afg. Rudkøbing til Åbo 6.12.
 m.s. *Caroline*, Jørgensen, afg. Fredericia til Sørnæs 6.12.
 3m. Sk. *H. C. Christensen*, Christensen, ank. Cumana 4.12.
 3m. Sk. *Fuglen*, Schmidt, afg. Plymouth til Leith 6.12.
 3m. Sk. *Hans*, Christensen, ank. Ærøskjøbing 20.11.
 3m. Sk. *Niels*, Rasmussen, pass. Helsingør 25.11. p. R. t. Barnstable.
 3m. Sk. *Astræa*, Dam, ank. Sevilla 6.12.
 3m. Sk. *Alf*, Jørgensen, ank. Ommel 1.12.
Agnes, Frederiksen, afg. København 7.12.
Andreas, Rasmussen, ank. Setubal 3.12.
Frida, Jørgensen, afg. Whitehaven 3.12.
Haabel, Groth, ank. Grand Bruit 2.12.
Hertha, Christoffersen, ank. Setubal 2.12.
Norden, Grube, afg. Methil 5.12.
Polarstjernen, Hansen, afg. København 7.12.
Husavik, Hansen, ank. Drammen 1.12.
San, Pedersen, afg. Dysart 6.12.
 m.s. *Fulton*, Eriksen, ank. Marstal 7.12.
 3m. Sk. *Kastor*, Albertsen, ank. Marstal 4.12.
 Sk. *Althea*, Andersen, ank. Kallundborg 5.12.

DANSK SØFARTS TIDENDE

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

Abonnement

i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
 VESTRE BOULEVARD 38, KØBENHAVN B.

Telefon 2070 - 12 610

samt paa alle Postkontorer

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

Set. Anna Plads 28

AF NYBYGNINGER

KØBENHAVN K.

Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

*

Telegram-Adresse: PACAO

N. C. BACH

EDSV. SKIBSMÆGLER

NØRRE-SUNDBY

Telefon 1047 · 2161

Telegram-Adr.: BACH

A/S RANDERS REBSLAAERIHamp- og Staaltraadstougværk · Fabrik
RANDERSTougværk af Hamp, Manila, og Cocos i alle
Dimensioner · Transmissionstouge · Jern- & Staal-
touge til Skibsbrug og Elevatorer
Oplag i København:

ANTON JENSEN · STRANDGADE 44

BOLINDERS RAAOLIE-MOTORER
FOR SKIBE OG STATIONÆRIngen Vandindsprejtning. Ingen Kompressor. Øjeblikkelig Igangsætning ved elektrisk Starteanordning. Meget ringe Brændstofforbrug.
ÆLDRE BOLINDERTYPER MODERNISERES Forlang Tilbud. OVER 15.000 BOLINDERMOTORER I DAGLIG DRIFT

Enerepræsentant for Danmark: HARRY LEVIN (Ingeniøraftdg.), Frederiksgade 1, Kbhvn. Telf.: Central 59-5995. Telegr.-Adr.: »Fairlevins

**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte

Stevadore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

V. & E. MATHIESEN

BLIKKENSLAGER · SKIBSINVENTAR

Kabys & Baadinventar, Lantørner med
Certificat, Kompashætter. Fortinning.

ALT SKIBSARBEJDE UDFØRES

TOLDBODGADE 6, KØBENHAVN · TELEF 9145

KAY DYHR

Kvæsthusgade 1 - København K.

Telefon: Cent. 8901-6885 · Teleg.-Adr.: Kaydyhr-København

Kunstig Træk- og Oliefyrrings-Anlæg

fra James Howden & Co.

GLASGOW

KIRKEGADE 7 ESBJERG TELEFON 266

TH. THYGESEN

SKIBSPROVIANTERING

GRUNDLAGT 1893

FRILAGER · VARER FOR UDFØRSEL

Grundlagt 1879.

Telf.: Aarhus 1045.

L. C. MIKKELSEN

SKIBSSMEDERI OG MASKINFABRIK

AARHUS

udfører Reparationer af enhver Art.

Nyeste Værkstedsmaskiner derfor hurtigste Leveringstid.

Autogén-Svejsning paa Værksted og ombord.

J. ANDERSEN & CO

SHIPS OUTFIT

TOLDBODVEJ 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

F. V. T. NIELSEN

SKIBSBYGNINGSINGENIØR

(fhu. Overkonstruktør ved Orlogsværftet)

Udarbejdelse af Projekter og Tegninger til forskellige

Arter af Skibe og Fartøjer. Raadgivende ved Værftanlæg.

Tilsyn med Nybygninger.

Store Regnegade 5111, København K · Telf.: Byen 1386 x

RAAOLIE-MOTORER
FRA 2 TIL 140 HK.AKTIESELSKABET
MOTORFABRIKEN „DAN“
BRAGESGADE 10, L.
TELEFON C. 8006-8007**A. E. ERICKSON & Co, A. B. · ÅBO · FINLAND**

STEVEDORES

ÅBO AND DISTRICT

Telegrams: "ERICKSON", Åbo Finland. * Established 1889

Members of The Stevedores' Federation of Finland.

Loading places and
depth of water:

AT ÅBO:

Quay 22 ft.
Inner road 24 »
Outer road 25 »

IN THE DISTRICT:

Nådendal 20 ft.
Harvaluoto 18 »
Attu 20 »
Wartsala inner road 16 »
« outer road 20 »
Strömma inner road 16 »
« outer road 20 »
Hakkaia 19 »

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

DANSKE LLOYD

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-
AKTIESELSKAB
STIFTET 1889

TELEFON:
CENTRAL 1160



TELEGR.-ADR.:
DANSKELLOYD

KJØBENHAVN
AMALIEGADE 29 B

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN OG SKIBSBYGGERI
KØBENHAVN C.

SKIBSVÆRFT — MASKINFABRIK
REFSHALEØEN OVERGADEN N. V. 9

STØBERI
TEGLHOLMEN

REPARATION OG
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER
3 OPHALINGSBEDDINGER

SPECIALITET
DIESEL MOTORER
INDTIL 40000 I. H. K.

Depot:
Havne-
gade 47
Tlf. C. 4980



Depot:
I alle
Provins-
byer.

Carlsberg
Export-Pilsner
og
Lagerøl
anbefales
til
Skibsproviant.

FORSIKRINGSAKTIESELSKABET NATIONAL

KØBENHAVN
GRUNDLAGT 1905
Telefon C. 75 65 · Statstelefon 507
TELEGRAM-ADR.: »NATION»

TEGNER
SØ- & TRANSPORT
FORSIKRINGER

Iøvrigt overtages
alle Arter Forsik-
ringer til de billigst
mulige Præmier

FORLANG TILBUD · AGENTURER OVERALT

AKTIESELSKABET
DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI
 (THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

KØBENHAVN
 FILIALER: BANGKOK OG SINGAPORE

Egne Agenturer: Soerabaya, Shanghai, Hankow, Vladivostock, Dalny, Harbin, New York, Valparaiso, San Francisco, Durban og Johannesburg. — *Regelmæssig Rute* paa Siam, Kina, Japan, Sydafrika, Australien, Java, Vestindien, Meksiko og Vestkysten af Nord- og Sydamerika. — *Import til Europa* af østasiske og andre oversøiske Produkter, Teak- og andre Træsorter. — *Export til oversøiske Pladser* af europæiske Produkter. — *Skov- og Savmølle*drift i Siam.

ALLE NÆRMERE OPLYSNINGER
 ERHOLDES VED HENVENDELSE PAA KOMPAGNIETS HOVEDKONTOR,
 HOLBERGSGADE 2, KØBENHAVN K.

C. K. HANSEN

DAMPSKIBSREDERI
 DAMPSKIBS-, HAVARI- OG ASSURANCE-AGENTUR
Befragtning og Køb og Salg af Damp- og Sejlskibe

KØBENHAVN
 29 B, Amaliegade

Filial: HELSINGØR
 2, Soflegade

Telegr.-Adr.: HANSEN
 Telefon: { Central 72 (10 Ledninger)
 — 50589 (6 Em., — 9 Pm.)
 Statstelef. 13 (2 Ledninger)

Telegr.-Adr.: HANSEN
 Telefon. Helsingør 972

AMALIEGADE 29 A St.

KØBENHAVN K

Assuranceforeningen Skuld

(Gensidig)

Den danske Afdeling

TELEF.: 12.267 & 12.432 · TELGR.-ADR.: »SKULD«
 STIFTET 1897

GARANTI- OG RESERVEFOND
 CA. 500.000 KR.

★

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

ALFRED CHRISTENSEN

Tlgr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 24 Telf. 221-1735-5390

Dampskibsreder
Dampskibs- og Havariagent
Befragtningsforretning

FLETCHERS (STEVEDORES) LIMITED

ETABLERET I OVER 50 AAR

TELEGRAM-ADR.:
 "DISCHARGE, CARDIFF"
 TELEFON: 1895

Stevedores og
Kørsel

ROYAL STUART BLDGS.,
 JAMES STREET
 CARDIFF

P. Brown jun. & Co

Amaliegade 45 · København · Danmark

★
 Befragtning & Rederi
 Dampskibsselskabet »Nordens«

DAMPSKIBSSELSKABET

»TORM«

Kontor: ST. STRANDSTRÆDE 9, 2. SAL · KØBENHAVN
 TELEGRAM-ADRESSE: »TORM«
 TELEFON 2437

AKTIESELSKABET

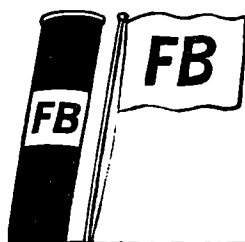
**DET DANSK-FRANSKE
 DAMPSKIBSSELSKAB**

Korresp. Rheder:
 A. N. PETERSEN · FREDERIKSGADE 9
 Tlf. 1243-12843 · Tlgr.-Adr. Danskfransk

A/S DAMPSKIBSSELSKABET

"PACIFIC"

AMALIEGADE 29 A
 Telefon: 4211 · Telegram-Adresse: „Steampacific“
 L. R. SCHMITH
 Korreponderende Reder



DE FORENEDE BUGSERSELSKABER

Telef.: Toldboddommen: Central 3944 TELEGRAM-ADRESSE: Natl. lefon for Bugsering: Palæ 3034
 Kontoret: Central 291 · 13101 · 10592 »TUGBOATS« Natl. i Stranding-tilfælde: Strand 1302

Bugsering · Bjergning · Vandforsyning

STØRST OG ÆLDST I KØBENHAVN

AMALIEGADE 36

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM · 51

FREDAG 19 · DECEMBER 1924

31 · AARG.

F R A U G E T I L U G E

YORK ANTWERP REGLERNE 1924

I disse Dage har Dansk Dampskibsrederiforening vedtaget at anbefale sine Medlemmer i Stedet for York-Antwerp Reglerne 1890 fra 1. Januar 1925 at anvende York-Antwerp Reglerne 1924 i deres Certepartier.

Disse Regler, der er Resultatet af International Law Association's Konference i Stockholm i September iaar paa Basis af det Forslag, der var udarbejdet af Redaktions-Komiteen i London, approberedes allerede den 13. November af British Chamber of Shipping og endda to Dage før af Liverpool Steamship Owners Association, der begge ligesom deres danske Søsterorganisation varmt har anbefalet deres Medlemmer at benytte disse Regler i deres Certepartier fra 1. Januar 1925.

Saa vidt vi forstaaer, har foruden de britiske og danske Redere ogsaa de franske godkendt de nye York-Antwerp Regler. Endvidere har Lloyd's godkendt dem uden Reservation samt Institute of London Underwriters og Liverpool Underwriters Association. Ligeledes de franske Søassurandørers Komité og Foreningen af de syndikerede Transport-Forsikringselskaber i Frankrig. Maaske inden disse Linjer offentliggøres, er Reglerne ogsaa blevet godkendt af Foreningen af danske Søassurandører.

Allerede den 7. November vedtog den britiske Sektion af det Internationale Handelskammer at anbefale og støtte de nye Regler, og lignende Resolutioner er vedtaget af mange britiske Handelskamre samt af de britiske Kul-Eksportørers Føderation. I Sverige har Sagen været behandlet paa et Møde i Göteborg mellem Søassurandører, og det blev uden Diskussion vedtaget, at man skulde godkende. Amerikanerne har oprindeligt protesteret imod, at de ikke har haft tilstrækkelig lang Tid til at drøfte Reglerne, men nu lader det til, at der er en stærk Stemning baade blandt Redere, Købmænd og Assurandører i Amerika for Godkendelse af Reglerne.

De nye Regler indledes som de fleste bekendt af nogle generelle Regler, som skal anvendes i de Tilfælde, hvor de specielle Regler ikke giver nogen Løsning. Den allervæsentligste Forskel imellem de nye og de gamle Regler er Udgaelsen af Paragraf XVIII i de gamle Regler. Den gik ud paa, at forsaavidt der ikke er truffet nogen Bestemmelse i Reglerne, maatte man falde tilbage paa de nationale Love. Nu er det derimod Mening, at man ikke falder tilbage paa de nationale Love, men paa de omtalte generelle Regler i de Tilfælde, hvor Specialreglerne ikke giver nogen Løsning. Man har altsaa ikke mere Ret til at drage den nationale Havari-Grosse-Lovgivning ind. Stillingen er nu den samme som om man havde en international Havari-Code.

Selvfølgelig holder dette kun Stik i Forholdet mellem Rederen paa den ene Side og Befragter eller Modtager paa den anden. En frivillig Overenskomst har jo kun Betydning mellem Parterne. Der vil altid være visse Spørgsmaal, som Professor Dr. juris

Kr. Sindballe fornylig understregede i en Beretning om International Law Association's Konference i Stockholm, som stadig maa løses efter nationale Love — saaledes er Passagerernes Bagage vel omtalt i saavel de gamle som de nye Regler, men der staaer kun, at Bagage ikke skal bidrage til Groshavari. Spørgsmaalet om Godtgørelse for opofret Bagage er ikke berørt. En Passager kunde jo heller ikke være bundet af en Aftale mellem Reder og Købmand.

SKIBSFØRERNE JUBILERER

Her kommer *Dansk Søfarts Tidende* med sine allerhøjst hjærteligste Lykønskninger i Anledning af, at den 22. December fejrer »Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874« sit 50-Aars Jubilæum.

Foreningen blev stiftet paa et den 22. Dec. 1874 afholdt Møde af danske Skibsførere, paa hvilket der straks indmeldte sig 69 Medlemmer. Foreningens Formaal indeholdtes i dens oprindelige Loves Paragraf I, hvori udtaltes, at »Formaålet er at afgive et Samlingssted for danske Skibsførere, hvor de kan træffe hinanden, og finde de Oplysninger, der er af Interesse for deres Stilling. Foreningen vil derhos byde Skibsførerne Lejlighed til at slutte sig sammen saavel i selskabelig Henseende som til Beskyttelse af fælles Interesser.«

I Januar 1875 aabnede Foreningen sine Lokaler i Prins Vilhelms Palæ, hvor den havde til Huse i 46 Aar, og allerede i Marts samme Aar vedtoges det at oprette en Enke- og Hjælpekasse, der fik sine Indtægter dels gennem Kontingentet og dels gennem frivillige Bidrag og Gaver, ligesom der et Par Aar senere for Tilvejebringelsen af et Fond til Enkekassen afholdtes en Basar, der gav en Netto-Indtægt af ca. 18,000 Kr.

Gennem dette intense Arbejde for Foreningen var det lykkedes at faa Medlemsantallet sat op, saaledes at man i 1884 var naaet op til omtrent 500, paa hvilken Højde Tallet holdt sig de følgende 25 Aar. Senere er Medlemstallet imidlertid steget betydeligt, i 1920 var det 723, og nu ved Jubilæet har Foreningen 1,010 Medlemmer, af hvilke dog 357 ikke længere er aktive Skibsførere.

Foreningen har i de forløbne Aar til Regeringen indsendt Andragender af forskellig Art, deriblandt om Navigationsvæsenets Ordning, hvilket efter at forskellige Kommissioner havde behandlet Sagen omsider i 1916 resulterede i Vedtagelsen af Skibsfartslovene, og ved Ændringerne af 1921 gav det gode Resultat, at Navigationslovene er blevet Stats-skoler med kommunalt Tilskud.

I 1897 stiftedes Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart til Værn for de til dansk Skibsfart knyttede Interesser, og i denne er Skibsførerforeningen repræsenteret ved sin Formand. For Foreningen har Fællesrepræsentationen været af den største Betydning, navnlig i de senere Aar, da den har virket som raadgivende Institution for Handelsministeriet, og Andragender fremsendte gennem Fællesrepræsentationen har større Chance for at blive vel modtaget.

De skiftende Formænd.

Foreningens første Formand blev Kaptajn *H. E. Hansen*, der fungerede lige til 1892 og efterfulgtes af Kaptajn *Jacob Holm*, der ligesom sin Forgænger fungerede i en Aarrække. Tiderne havde imidlertid forandret sig, og det blev efterhaanden klart for Medlemmerne, at Foreningens Formaal ikke mere var rigtigt udtrykt ved Formuleringen i de grundlæggende Love, og ved en gennemgribende Lovrevision i 1908 blev Lovenes Prgrf. I ændret derhen, at »Foreningens Formaal er at varetage Medlemmernes Interesser« blev stillet i Spidsen. Foreningens følgende Formænd skiftede hurtigere, vi nævner: Kapt. *I. P. Larsen*, Kapt. *A. I. V. Moyell*, Kapt. *H. V. Bang*, Kapt. *A. Palsbo*, Kapt. *A. Ørum*, Kapt. *O. Thorsø* og endelig valgtes i 1921 Foreningens nuværende dygtige og meget afholdte Formand, Kapt. *H. P. Hagelberg*.

Kravene til Formanden, hans Arbejde og Arbejds-kraft var imidlertid blevet saa store, at det mere og mere blev klart for Medlemmerne, at skulde der kunne udrettes noget til Gavn for Skibsførerstandens og for Skibsførerforeningens enkelte Medlemmer, vilde det fuldtud tage en Mands Tid og Kræfter, og da det derhos var nødvendigt at have en Mand i Spidsen, som stod i sin bedste Alder med friskt Initiativ, var det nødvendigt at sikre ham saadanne Kaar, at en handledygtig Mand vilde kunne gaa ind til Stillingen med Lyst til helt ud at ofre sig for den. Dette Synspunkt godkendtes af Foreningens Medlemmer, der derefter tog Konsekvensen deraf og vedtog den nødvendige Kontingentforhøjelse.

Et smukt Festskrift.

I Anledning af 50 Aars Fødselsdagen udsender Skibsførerforeningen et ualmindelig smukt Jubilæumsnummer med mange interessante Artikler. Det gør baade Foreningen og Bladets dygtige Redaktør, Hr. *P. Svarrer*, megen Ære.

Foreningens juridiske Konsulent, Overrettsagfører *H. Steinthal*, slutter en kort Gennemgang af Foreningens Historie i Jubilæumsnummeret med følgende Udtalelse:

»Da min afdøde Fader, Overretsprokurator Steinthal, der skrev Foreningens første Love, og jeg har haft den Ære at være Foreningens eneste juridiske Konsulenter i 50 Aar og aldrig har svigtet paa nogen Generalforsamling, har jeg haft rig Lejlighed til at følge Foreningens Liv og til at lære de vekslende Formænd at kende, og hvis det er rigtigt, at en Forening har de Formænd, den fortjener og omvendt, saa fortjener »Den almindelige danske Skibsførerforening« stiftet 1874 en lang og glansfuld Æra.

Naar Danmark og dansk Skibsfart Verden over nyder saa stor Anseelse, skyldes det i høj Grad dens mange dygtige Kaptajner, der har forstaaet, at det at sejle under Dannebrog forpligter sin Mand. Men af personlig Erfaring ved de ganske vist ogsaa, at praktisk alle Nationer bedømmer andre Nationer efter deres Skibe og Besætning — som Skib saa Borger!

DE HELSINGØRSKE HAVNEPLANER

Naar Folk er ved at tabe deres Sag, taber de ogsaa meget ofte Hovedet. Saadan er det gaet Helsingørs brave Borgmester. Hans begejstrede Lyrik om Helsingørs Fremtid som Havn, set gennem en Pressefrokosts duggede Glas, skabte ham og hans Havneplan en temporær Sukces i Dagspressen, navnlig i den Del af den, der var vant til Gavnildhed med Statens Midler — det var da Synd, nu Helsingør stod overfor sit 500 Aars Jubilæum, at nægte Byen den halve Snes Millioner i Statstilskud til en Havn, som den gerne vilde have.

Denne temporære Sukces blev yderst kortvarig. I den faglige Kritiks nøgterne Dagslys trevledes de helsingørske Havneplaner saa grundigt op, at den Udtalelse, som Fællesrepræsentationen for Dansk Skibsfart fremsatte overfor Erhvervsministeriet, ganske naturligt maatte give disse Planer Dødsstødet. Dette har i høj Grad irriteret Borgmesteren og hans Byraad, i saa høj Grad, at Borgmester *P. Christensen* har ladet sig forlede til at udsende en ganske ubehersket »Erklæring« igennem Ritzau's Bureau. I denne siger Borgmesteren bl. a.:

»Under 8. ds. har »Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart« gennem Ritzau's Bureau paakaldt Ind- og Udlandets Interesse for en Protest imod Forbedring af Havneforholdene ved Helsingør.

Protesten synes at være Udtryk for, at Foreningens Navn misbruges i privat Konkurrenceøjemed, men uanset hvad der er rigtigt, har Foreningen i hvert Fald paa en for Skibsfartens Mænd noget generende Maade dokumenteret sin Mangel paa Adkomst til at tale med i de Drøftelser, der finder Sted mellem Staten og Helsingør Kommune angaaende Helsingør Havn.«

Rent bortset fra, at enhver Borger og enhver Sammenslutning af Skatteborgere har Ret til at »tale med i Drøftelser«, der drejer sig om Anvendelse af store Summer af Skatteborgernes Penge, maa vi gøre opmærksom paa, at Fællesrepræsentationen ikke paa eget Initiativ fremsatte sin Protest imod de helsingørske Havneplaner. — *Erhvervsministeriet havde ganske naturligt anmodet Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart om en Udtalelse.* Og Erhvervsministeriet fik fra Fællesrepræsentationen, der omfatter saa mange *Landsorganisationer*, en *enstemmig* Protest imod at bruge Statens Penge til en ny Havn, der slet ikke er Brug for.

Borgmesterens Beskyldning, at en stor repræsentativ Organisation skulde lade sig misbruge i privat Konkurrenceøjemed, er derfor præget af en saadan Uvederhæftighed, at man ikke forstaaer, hvorledes en Mand i en stor offentlig Stilling kan faa sig selv til at fremsætte den.

FORDELINGEN AF ISBRYDERE I DE FINSKE FARVANDE

Fordelingen af Isbrydere vil i den kommende Vinter blive omtrent som i Fjor. Isbryderen »Voima« er i Begyndelsen af December bleven beordret til Wasa og vil ved Juletid afgaa derfra til Raumo og Mantyluoto. I Begyndelsen af Februar, paa hvilket Tidspunkt Skibsfarten i disse Farvande sædvanligvis lukkes, afgaar »Voima« til Åbo for sammen med »Murtaja« og »Apu« at søge at holde denne Havn aaben. Isbryderen »Sampo« vil først blive sendt til Wiborg og senere til Kotka. Hvis der skulde trænges

til Isbryderhjælp dér paa et tidligere Tidspunkt, vil »Tarmo« blive sendt dertil. For Helsingørs Vedkommende vil man holde Skibsfarten aaben ved Isbryderhjælp saa længe som paa nogen Maade muligt, og det paatænkes henimod Vinterens Slutning, paa hvilken Tid Isforholdene sædvanligvis er værst at holde Farvandet til Hangö aabent ved Hjælp af »Tarmo« og »Sampo« og Farvandet til Åbo aabent ved Hjælp af »Murtaja« og »Apu«.

HAANDBOG I PRAKTISK SØMANDSSKAB

AF JENS KUSK JENSEN

UDGIVET AF DANSK SEJLSKIBSREDERI-FORENING

Fjerde udvidede og omarbejdede Udgave

Denne Bog udkom første Gang i Aaret 1901, dens 2den Udgave i 1907, 3die Udgave i 1916 og den nu foreliggende 4de Udgave i indeværende Aar.

Den store Betydning, som Bogen har haft og vedblivende har for vore Sømænds Uddannelse, kræver en mere omfattende Anmeldelse end almindelig.

Vi har da ogsaa gjort denne Betragtning gældende ved vore tidligere Anmeldelser af Bogen, fordi Anmeldelse i et Søfartsblad af en Bog som denne ikke alene bør være til Vejledning for fremtidige Købere af Bogen, men ogsaa til en vis Grad for Forfatteren ved hans Udarbejdelse af fremtidige Udgaver.

Bogen blev ved sin første Fremkomst hilst med stor Glæde. Den tilfredsstillende nemlig en tilstedeværende Trang, da der ikke tidligere paa Dansk for Offentligheden havde foreligget et fuldstændigt Værk om Sømandsskab. Bogen fik da ogsaa, trods sine Mangler i sproglig Henseende, en vel fortjent rosende Omtale; dens fortrinlige og omfattende Indhold var nemlig saa godt som overalt præget af Forfatterens usædvanlige Sagkundskab og Iagttagelsesevne samt af hans omfattende personlige Arbejde.

2. Udgave betydeligt udvidet.

De nævnte Mangler var i væsentlig Grad blevet afhjulpel i 2den Udgave; men samtidig havde Bogen faaet en betydelig Udvidelse, som paa adskillige Punkter ikke støttede sig til Forfatterens personlige Erfaringer, og i høj Grad stod tilbage for Bogens oprindelige Indhold. Desuden var disse Tilføjelser i Modsætning til Indholdet af 1ste Udgave ofte af mere teoretisk og tvivlsom Værdi samt ikke skrevet for helt unge Sømænd uden særlige Forudsætninger, hvilket sidste Forfatteren da ogsaa indrømmer i sin Fortale til 2den Udgave. Endvidere havde disse Tilføjelser medført, at Stoffets Ordning var blevet mindre heldig.

I vor Anmeldelse af 2den Udgave (se *Dansk Søfarts Tidende* for 7de November 1907) gjorde vi opmærksom paa disse Forhold, og med Henblik paa den teoretiske Udvidelse, Bogen havde faaet ved Benyttelse af nogle fra Fysikken hentede Sætninger skrev vi bl. a.:

„Sammenlignes de forskellige Afsnit i kvalitativ Henseende, viser der sig gennemgaaende en betydelig Forskel mellem det, som slætter sig til Forfatterens personlige Erfaring, og de Punkter, i hvilke han drager Nytte af de paa andres Erfaringer grundede Teorier. Bogens Indhold viser, at Forfatteren foruden en beundringsværdig Flid utvivlsomt er i Besiddelse af ganske ualmindelige Evner til at iagttage og drage Nytte af sine Iagttagelser, men naar det gælder om at benytte andres Iagttagelser, hvis Værd og Udstrækning han ikke helt og holdent selv er i Stand til at kontrollere, kommer han undertiden til kort.“

Bedre Ordning af Stoffet.

3die Udgave af Bogen udmærkede sig frem for 2den ved en bedre Ordning af Stoffet og ved Udvidelser af stor praktisk Værdi for Sømanden; men desværre havde den ogsaa faaet flere uheldige teoretiske Tilføjelser.

Om disse indeholder vor Anmeldelse (se *Dansk Søfarts Tidende* for 23de August 1917) følgende:

„Denne Udtalelse (den ovenfor citerede Udtalelse i vor Anmeldelse af 2den Udgave) har Forfatteren ikke taget sig til Indtægt ved Udarbejdelsen af den nu foreliggende 3die Udgave, og vi maa derfor antage, at vi i vor Bestræbelse efter at sige Forfatteren en ubehagelig Sandhed paa en saa delikat Maade, som det var os muligt, ikke er blevet forstaaet af ham. Thi i 3die Udgave er de Urigtigheder, vi hentydede til, ikke eller kun til Dels blevet afhjulpel, og der er desværre kommet flere til af samme Art.“

Herefter følger nogle Henvisninger til Afsnit i Bogen, som gør dette Citat berettiget, og endvidere:

„Vi kan kun ønske, at Forfatteren vil skænke denne Sag sin fulde Opmærksomhed, og at han vil anvende sagkyndig Bistand paa det nævnte Omraade ved Udarbejdelsen af fremtidige Udgaver af denne i saa mange Henseender udmærkede Bog, eller at han helt vil udelade Forklaringerne paa de Sætninger fra Fysikken, som — selv om Forklaringerne var hævet over al Kritik — dog kun vil kunne forstaaes af ganske enkelte af Bogens Læsere.“

4. Udgave væsentlig uforandret.

Den nu foreliggende 4de Udgave afviger kun uvæsentlig fra sin Forgænger; den har saaledes i det hele og store samme gode Forhold og samme Svagheder som denne. Bogen har faaet forøget Værdi ved Optagelse og Behandling af nogle nyere Opfindelser til Brug i Skibe og ved nogen Indskrænkning i et Par Emner af teoretisk Art; men en Del af vore i Fortalen til 3die Udgave gjorde Henstillinger kan

Forfatteren næppe have forstaaet helt. I 4de Udgave har Forfatteren saaledes kun indskrænket sine teoretiske Udviklinger i de Afsnit, paa hvilke vi henlede Opmærksomheden i vor Anmeldelse af 3die Udgave, og han maa derfor aabenbart have overset, at vi kun udtalte os eksempelvis, og at der er adskillige andre Afsnit i Bogen, som i nok saa høj Grad tiltrænger Beskrivelse og Berigtigelse.

Vi skal villig indrømme, at foranstaaende Udtalelser ikke kan kaldes blide; men vi føler os overbevist om, at de allerfleste, som interesserer sig for Bogen, vil billige disse Udtalelser, naar de hører vore Bevæggrunde. Iøvrigt findes disse gengivne i Anmeldelsen af saavel 2den som 3die Udgave, og vi finder stadig, at Bogen kan taale at faa sine Mangler blottet; den har nemlig stor Udbredelse, den har Ærinde til de fleste af vore Sømænd, dens gode Sider har faaet almindelig Anerkendelse, og den vil forhaabentlig vedvarende faa stor Betydning som Opdragelsesmiddel for vor Sømandsstand. Det er endvidere paa sin Plads, at der i en alvorlig Anmeldelse af en Bog bliver gjort opmærksom paa dens Svagheder. Der turde være saa meget mere Grund hertil, som Mangler maa paavises, inden de kan blive afhjulpel, og desuden indeholder Bogen saa meget godt, at den kan taale en Omtale, som ikke gaar allfor let henover Manglerne. Det er stadig vor Overbevisning, at vi ved at pege paa det mindre heldige i Bogen tilsidst vil kunne bevæge Forfatteren, for hvis store og uegennyttige Arbejde vi har den største Agtelse, til i en kommende Udgave at afhjælpe Manglerne.

Som det vil fremgaa af foranstaaende, er vor Mening om Bogen kun undergaaet smaa Ændringer i Tidernes Løb, medens Forfatteren samtidig er vedblevet at hævde sin i og for sig ubestridelige Ret til uden fremmed Indblanding at optage i Bogen, hvad han finder hensigtsmæssigt; men vi føler os dog vedblivende overbevist om, at Forfatteren vilde gøre klogt i at imødekomme ovenfor nævnte Henstillinger i højere Grad end hidtil. —

En Deling af Bogen.

I vor Anmeldelse af 3die Udgave fremsatte vi imidlertid Forslag om en fremtidig Deling af Bogen, hvilket for en Del vilde fjerne Grundlaget for nogle af vore Indvendinger. Vi udtalte da:

„Bogen er efterhaanden kommet til at spænde over et vel stort Felt, og vil som en Følge af Udviklingen i Fremtiden komme til at spænde over et endnu større. Den indeholder noget for enhver Sømand lige fra den ganske unge, som maaske næppe endnu er kommet ud at sejle, til den ældre Styrmand og Skibsfører. Hvad der er skrevet for den sidste, kan kun i ringe Grad tilegnes af den første, og hvad der er skrevet for den første, betegner for den sidste et forlængst tilbagelagt Stadium. Det forekommer os derfor, at der inden næste Udgave udkommer er Grund til at overveje Betimeligheden af en Deling af Bogen i to eller maaske flere Dele, hver beregnet for sin mere begrænsede Læsekreds. En saadan Deling vilde tillige gøre det muligt, at hver Del kunde fremstilles forholdsvis billigt, og at Bogen kunde faa en forøget Udbredelse.“

I det Tidsrum, der er forløbet siden denne Udtalelse blev fremsat, og ikke mindst efter Gennemgangen af den foreliggende Udgave af Bogen, har Nødvendigheden af Bogens Deling og af sagkyndig Bearbejdelse, i Særdeleshed af dens teoretiske Emner, fæstnet sig i vor Overbevisning. Undlader Forfatteren at foretage disse Foranstaltninger i den kommende Udgave, vil Følgen utvivlsomt blive, at mange af dem, for hvem Bogen er bestemt, ikke vil anskaffe den; de unge, fordi den er kommet til at omfatte saa mange for dem uforstaaelige Emner, og de viderekomme, fordi de kan faa fyldigere og paalideligere Oplysninger andetsteds.

De internationale Søvejsregler.

Skønt Bogen saaledes spænder over et stort Felt, savner vi dog stadig i den en ordret Gengivelse af de internationale Søvejsregler. Ogsaa denne Mangel har vi tidligere gjort opmærksom paa, nemlig i vor Anmeldelse af 3die Udgave, idet vi der henviste til, at Tavlerne III., IV., V. og VI. tiltrængte dette Supplement. Naar Forfatteren paa Pag. 357 som Argument for denne Udeladelse anfører, at Reglerne findes optaget i den nautiske Almanak, skal vi hertil bemærke, at Sømanden som Regel først faar Kendskab til denne Almanak efter sin Indtrædelse i Navigationsskolen, og at „Praktisk Sømandkundskab“ ogsaa eller maaske navnlig er skrevet for Sømænd, som befinder sig paa et langt tidligere Stadium af deres Uddannelse.

Forbedringer i den nye Udgave.

Vi skal nu gaa over til den for en Anmelder mere tilfredsstillende Opgave, at paapege de Forbedringer, som er blevet tilført Bogen i den nu foreliggende Udgave.

Tabellen over Styrke og Vægt af Kæde, Hampetov, Jern- og Staaltraadstov er blevet udvidet og forbedret.

Figurerne: 268, Pikfald — 271, Raasejlsfald med tilhørende Spil — 310, Slingrekøle — 312, den femmastede Bark — den fremastede Bark, Briggen, Jagten og Sluppen er blevet afløst af nye og bedre Tegninger. — Her skal navnlig mærkes, at den Figur, som i 3die Udgave viste den femmastede Bark, er blevet erstattet med ikke mindre end 5 udmærkede Afbildninger af „Østasiatisk Kompagni“s Skoleskib „København“, og at den Figur, der nu viser en fremastet Bark, er et Billede af „Det forenede Dampskibsselskabs“ Skoleskib „Viking“.

Der er tilkommet 9 Tegninger, som viser en 4mst. Motorskonnert og anskueliggør dens Indretning, samt Figurer og Forklaringer af Spil til Brasning og Hejsning af Ræerne i store Sejlskibe.

Disse Forandringer og Tilføjelser vil blive modtaget med ubetinget Tilfredshed af Bogens Læsere.

Der er yderligere tilkommet Figurer, som viser Stuvningen

af Dækslast af Rundtræ, og et af Figurer ledsaget Afsnit om Lasteplaner, der dog næppe kan kaldes helt fyldestgørende.

Endelig har Afsnittet, Vagthold i Skibe, faaet en iidsvarende Ændring.

Bogen er priselig fri for Trykfejl. Af saadanne, som kan virke forstyrrende, mærkes „længere“ i Stedet for „lægere“ paa Side 325, 1ste Kolonne, 5te Linie.

Vi skal hermed afslutte vor Omtale af Bogen, der indeholder saa meget godt, og udtale, at vi stadig beundrer Bogens overvejende gode Dele og det umaadelig store Arbejde, Forfatteren har nedlagt i den.

Der er tillige god Grund til at takke Forfatteren for den Uegennytte, han maa have udvist, thi ellers kunde denne 400 Sider store Bog i stort Format med sine ca. 500 Figurer, Afbildninger og farvelagte Tegninger ikke sælges for den urimelig lave Pris: 9 Kroner 50 Øre.

Bogen bør findes i ethvert dansk Skibs Bestikluf, og den bør tillige være i enhver dansk Sømands Eje.

KOLLISIONEN MELLEM „IBIS“ OG „TANA“

„TANA“S FØRER AFGIVER SØFORKLARING

I sidste Nummer af *Dansk Søfart Tidende* meddelte vi, at svensk Trawler »Ibis« i Skagerak havde sejlet den svenske Bark »Tana« ned. Barkens Fører, Ohlsson, har nu indsendt skriftlig Søforklaring til Raadhusretten i Helsingborg. I denne udtaler Kaptajn Ohlsson iflg. *G. H. & S. T.* bl. a.: Ulykken indtraf ved 2-Tiden om Natten, og Kl. 1,45 fik man fra Barken Øje paa en Dampers Lanterner forude omtrent 3 Streger om Styrbord, hvorefter Kaptajnen straks blev purret. Da den modgaaende Damper hurtigt nærmede sig og viste sin røde Lanterne, raabte Styrmanden til Udkigsmanden om »Tanas« Lanterner brændte klart, hvortil svarede: »Alt allright.« Straks efter viste Damperen sin grønne Lanterne, og det mentes da, at den vilde gaa agter om »Tana«, men straks efter viste den paany rød Lys. Kaptajnen, der imidlertid var kommet paa Dækket, var klar over, at en Kollision var uundgaaelig. Styrmanden, der var gaaet ned i Læsiden for bedre at iagttage Damperen, gav da Ordre til at lufte, hvilken Ordre yderligere bekræftedes af Kaptajnen, idet man dermed tilsigtede i nogen Grad at mildne Sammenstødet, og Kaptajnen gav samtidig Ordre til at kalde alle Mand paa Dækket, hvilket straks blev efterkommet. Damperen ramte dog »Tana« midtskibs med sin Stevn, hvorved Barken fik et stort gabende Hul i Siden. Ved Sammenstødet krængede »Tana« stærkt over til Luvart for straks derefter at krænge over til den anden Side. Besætningen, der var kommet op paa Dækket med Undtagelse af Messedrenge, blev forsynet med Redningsbælter.

Baadene kan ikke sættes i Vandet.

Redningsbaadene Surringer blev nu kappet, men det var umuligt at sætte dem i Vandet. »Tana«, der hurtigt fyldtes med Vand, krængede mere og mere over til Styrbord og sank i Løbet af mindre end 5 Minutter, hvorved hele Besætningen kom i Vandet med

Undtagelse af Styrmanden og Ungmanden, der var kommet op i den styrbords Redningsbaad, der flød paa ret Køl og viste sig at ligge oven paa den anden Redningsbaad. Yderligere to Mand bjergedes op i Baaden, der stadig laa oven paa den anden Baad, saaledes at man ikke kunde manøvrere med den, og den drev ned mod Damperen, der laa et Stykke i Læ af Ulykkesstedet uden at nærme sig. Da Baadene omsider var kommet i Nærheden af Damperen, lykkedes det de ombordværende at faa Redningsbaaden fri, men den begyndte nu at fyldes med Vand, idet Skrueakslen — Baaden var forsynet med Motor — var brækket, og dens Besætning blev nu taget ombord i Damperen.

„Ibis“ satte ingen Baad ud.

Styrmanden bad Kaptajnen paa Trawleren om at sætte en Baad i Vandet for at redde Resten af Besætningen, der stadig laa i Vandet, og hvis Raab om Hjælp lød uhyggeligt gennem Natten.

Kaptajnen paa »Ibis« mente dog, at det vilde tage for lang Tid at faa en Baad gjort klar, og i Stedet gik 5 Mand i »Tanas« Redningsbaad og roede hen til Ulykkesstedet, hvor det lykkedes at redde tre Mand, sidst Kaptajnen, der da var bevidstløs, og herefter gjordes intet yderligere Redningsforsøg. »Ibis« blev liggende paa Stedet indtil Dagen gryede, hvorefter den fortsatte Rejsen til Göteborg.

Der omkom, som meddelt, 7 Mand af »Tanas« Besætning.

Is i Leningrad.

Efter hvad en norsk Skibsreder meddeler *N. H. & S. T.* er en af hans Baade blevet opholdt 2½ Døgn paa Rejsen fra Leningrad til Kronstadt paa Grund af Is. Bladet erfarer samtidig, at Russerne broadcaster Fragttilbud paa 50 sh. for at faa Skibe til at laste i Leningrad, men Bladet tilføjer, at der maa udvises stor Forsigtighed ved Akceptering af disse Fragter, naar det er saa sent paa Aaret som nu.

NORSK SKIB IDØMT BØDE FOR PASSAGER-TRANSPORT

Et norsk Skib, som kom til Bombay, havde ombord 92 indiske Pilgrimme fra Suez. Kaptajnen blev stævnet for Retten i Bombay og idømt en Bøde paa over 2,000 Kroner fordi han havde Pilgrimme ombord uden at have Tilladelse til at medføre Passagerer. Kaptajnen oplyste, at han havde tilstrækkelig Baadmateriel og et udmærket Hospital med tilstrækkelig Medicin. Han kendte ikke de indiske Bestemmelser med Hensyn til Transport af Pilgrimme. Det var den britiske Konsul i Suez, som havde paatvunget ham disse Passagerer, og da det gik saa hurtigt med at faa dem ombord, idet Skibet laa færdig til at gaa, fik han intet skriftligt Bevis med fra Konsulen.

SVENSK FLETTNER-SELSKAB?

Et Datterselskab til det hollandske Selskab Flettner Shipping Co. med det Formaal at eksploitere Flettner's Rotoropfindelse skal være under Dannelse i Sverige. Man afventer imidlertid Dr. Flettner's Demonstration af »Buckau« i Stockholm. Rejsen hertil skal foretages før den 20. December, og Dr. Flettner venter kun paa tilstrækkelig vanskelige Vindforhold for at faa vist sit Fartøjs Fortræffelighed. De, som er interesseret i Opfindelsens Eksploitering i Sverige, er bl. a. Deutsche Bank gennem sin Repræsentant i Stockholm samt Kruppværkernes Agent. Hvis der viser sig at være tilstrækkelig Interesse, er Hensigten iflg. *N. H. & S. T.* den, at Datterselskabet eventuelt skal erhverve Patent for hele Skandinavien.

ER SEJLSKIBSUDDANNELSE NØDVENDIG?

Om dette Spørgsmaal har vi fra Hr. Skibsreder E. Nissen modtaget følgende Indlæg:

Under ovenstaaende Overskrift citeres i Søfarts Tidendes Nr. 41 en Del Udtalelser vedrørende dette for alle søfarende Nationer, og ikke mindst for Danmark, ret vigtige Spørgsmaal.

Som Forholdene efterhaanden har udviklet sig, at Sejlskibstonnagen er i stadig Aftagen, i hvert Fald hvad angaar de større oversøiske Sejlskibe, vil Sejlskibsuddannelse følgelig efterhaanden blive vanskeligere at erhverve sig for de vordende Skibsofficerer, og Spørgsmaalet maa da snart blive aktuelt, om det ikke er nødvendigt at forandre Lovens Fordringer for Opnaelse af Certificat derhen, at der vil kunne udstedes Sejlskibs- og Dampskibscertificater, saaledes at der til Opnaelse af sidstnævnte ikke fordredes Sejlskibsuddannelse.

Det brændende Spørgsmaal er da, om Sejlskibsuddannelse virkelig kan udelades, for vordende Dampskibsofficerer uden paa Bekostning af disses Kvalificationer, og her synes Meningerne jo at være delte. Tyskerne fastholder at partiel Sejlskibsuddannelse maa være absolut paakrævet, men man hører desværre ikke udtalt, hvorvidt det er Erfaring, der har bibragt dem denne Opfattelse, eller det kun er en Overlevering fra de gode gamle Sejlskibes Tid.

Man skulde synes, at som Skibsfarten har udviklet sig i de senere Aar, saaledes at der snart intet mere er tilfælles mellem Sejl- og Dampskibsfart udover netop selve Formaålet at transportere Varer over Søen, kan en vordende Dampskibsofficer overhovedet ingen Fordel have af Sejlskibsuddannelse, samt at hvad der fordres for at blive en duelig Dampskibsofficer saa udmærket godt kan læres alene ombord i Dampskibe, og det endog uden at man behøver at ty til Lærlingssystemet eller til noget andet System, men ganske simpelt ved at den vordende Officer begynder som Dreng og gaar Graderne igennem opefter. Sandsynligvis vil Vedkommende ikke faa lært at slaa Sejl under, at lave Faldrebsknob eller dobbelt Stjerneknob etc., men den Slags Færdighed

er ej heller af ringeste Nytte for en Dampskibsofficer. Man tør vel med Sikkerhed regne med, at den Tid ikke er saa fjærn, da de større Jern- eller Staal-sejlere fuldstændig forsvinder, i hvert Fald for Danmarks Vedkommende, og tilbage bliver de mindre Træsejlskibe, der trafikerer de nærmere liggende Lande og navnlig den indskrænkede Fart, og man maa vist forgæves spørge hvad det er en ung Mand kan lære ombord i saadant et Skib, som senere kan komme ham til Gavn som Dampskibsofficer, thi hvorledes et saadant Skib skal vedligeholdes, eller hvorledes Ladningen lastes eller losses kan dog ingen Interesse have for en Dampskibsofficer, i hvert Fald ikke saa megen Interesse, at det er værd at spille Tid paa at lære.

En Damper maa være den rette Læreplads for en vordende Dampskibsofficer, dér kan opleves alt, hvad der er Brug for at kunne, og læres alt hvad der overhovedet kan læres »before the mast«, thi det er dog først som begyndende Styrmand, at der kan bibringes Officeren Forstaaelsen af hans Ansvar overfor Offentligheden, overfor sit Rederi, Assurandører og Ladningsejere, først da lærer han om Arbejdets Fordeling, om Skibets Vedligeholdelse og Ladningens Behandling, samt at udnytte i Praksis de teoretiske Kundskaber, han har erhvervet sig paa Navigations-skolen.

— — —

Skibsreder Nissens Bidrag til Diskussionen om, hvorvidt Sejlskibsuddannelse er nødvendig eller ej, er meget interessant. Vi tror imidlertid, at Flertallet af Rederne ikke ser Øje til Øje med Hr. Nissen paa dette Punkt. De allerfleste er meget betænkelige ved at gaa væk fra Sejlskibsuddannelsen. Som bekendt har Dansk Dampskibsrederiforening taget Spørgsmaalet op og nedsat et Udvalg, der er traadt i Forbindelse med Repræsentanter for Sejlskibsrederiforeningen, Skipperforeningen og Styrmandsforeningen. Resultatet af Udvalgets Arbejde imødeses med stor Interesse og vil antagelig angive den Retningslinje, der vil blive fulgt i Fremtiden.

“DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

København, den 16. December 1924.

Mangel paa Laster og Overflod af Tonnage rimer ikke godt sammen. Naar saadanne Tilfælde indtræffer, maa det blive unormale Tider for Skibsfarten, og de Redere, som holder igen for at faa det mest mulige, mister som Regel baade Fragt og Marked, fremfor de Redere som slutter ahead til de gængse Rater.

Det hænder ikke saa sjældent i disse Dage, at for Eksempel Kul og Koks til Danmark slutes 3d og 6d under, hvad Befragterne vil betale, og Grunden maa søges i Vanskeligheden ved i det hele taget at faa Last og Frygten for at ligge med en spot Baad. Nu maa December Maaned betegnes som særlig vanskelig, men det er interessant at gaa tilbage til December 1923 og sammenligne Raterne: Kul E. C. C. P./Danmark, 3,000 Tonnere, 1923 6/3d—6/6d, 1924 5/3d—5/6d. Kul Forth/Vest-Italien, 3/5,000 Tonnere, 1923 10/—10/6d, 1924 8/6d—9/6d. Koks London/København, 2,000 Tonnere, 1923 11 Kroner, 1924 7/3d—7/6d. Kul Wales/La Plata, 5/7,000 Tonnere, 1923 13/6d, 1924 10/9d—11/6d. Sundsvall/London, 800 Stds. 1923 65/-, Hudiksvall/London, 650 Stds., 1924 49/-.

Hertil maa bemærkes, at Sterling Kursen December 1923 var gennemsnitlig 24/50 mod December 1924, 26/40—26/75.

I de oversøiske Markeder gøres der ikke meget i

disse Dage. La Plata er ret aktiv for Januar/Februar men det store Tonnageudbud gør, at Fragterne ikke er kommet op. Australien kommer endnu til at konsumere en hel Del Tonnage og kan ikke undgaa at faa den væsentligste Indflydelse paa et fast La Plata Marked.

Fra Nord-Staterne noteres 15 Cents til 2 franske Havne, 23,000 qrs. og 8/9 Cents til Hamburg/Bremen, 10 Cents Rotterdam/Antwerpen for Parcels i Rutebaadene.

TRÆLASTMARKEDET

Skønt Vejrrapporterne fra de sydligere svenske og finske Pladser igen er lovende — adskillige Pladser ventes først at lukke ind i det nye Aar — er der saa godt som ingen skaarne Laster i Markedet. Derimod gøres der en Del i Sleepers, Crossings etc. fra Danzig, og der er blandt andet sluttet: 1,200 Loads London River 14/3d, Prompt, 2,000 loads London River 14/9d medio December. Königsberg/London River 1,250 loads 14/9d, prompt.

Fra Riga er der sluttet nogle DBB Laster til West Hartlepool til 45/- paa gammelt Scanfin, og der er endnu et mindre Parti tilbage derfra. 800 Stds. Riga/Manchester 51/6d, nyt Scanfin, 665 Riga/Garston & Liverpool 53/6d, nyt Scanfin, max. 300 Stds. DBB, Boxboards, Weatherboards etc. til London fra Søderhamns noteres til 50/- paa nyt Scanfin, Kotka/London, 620 Stds. 47/-, samt nogle Smaa-

laster paa 1/200 Stds. Det er alt, hvad dette Marked kan byde paa, og for disse Laster er der et Utal af Reflektanter, saa Raterne bliver selvsagt ikke højere, trods det sene Tidspunkt.

KUL, KOKS ETC.

I den forløbne Uge har der været mere Efter-spørgsel efter Tonnage til Skandinavien, men Raterne holdes nede. En 2,500 Tonne har faaet 5/7 $\frac{1}{2}$ fra Tyne til Horsens. Af andre Slutninger kan nævnes: Newcastle/Thisted 700 Tons 8/6d, Tyne/Nakskov 900 Tons 7/3d Kul Option Koks 9/6d, Hull/Danmark 3,500 Tons 5/6d, Rotterdam/Randers 1,800 Tons 6/- Kul 8/3d Koks, Ayr/Stockholm 1,900 Tons 8/-, Newcastle/Trelleborg 1,900 Tons 6/-, Hull/Trelleborg 1,300 Tons 6/9d.

MIDDELHAVET ETC.

Der er ingen væsentlig Forandring hverken i de udgaaende eller hjemgaaende Rater, men til Gengæld gøres der en Del baade i Malm fra det vestlige Middelhav og Korn-Oliekager fra Sortehavet og Donau. For Frugt fra de vanlige spanske Havne noteres £1,200 Lumpsum for ca. 100,000 cbft., £1,100 for 90,000 cbft., og Pitwood Bordeaux/Bristol Kanalen 9/6d—10/-.

NORD-AMERIKA, GULFEN, CANADA

De fleste Befragtninger er for Kul fra Nordstaterne til Syd-Amerika og Italien, og Pitchpine fra Gulfen til Syd-Amerika og Europa. De sidste Afslutninger og Noteringer er: U. S. A. Santos 3.40 Doll., Rio 3.00 Doll., Monte Video—La Plata 3.25 Doll., Rosario 3.40 Doll., Marseilles 3.15 Doll., Vest-Italien 3.00 Doll., Gulfen/Monte Video—Buenos Aires—Rosario 13.75 Doll., en 14.00 Doll., to Lossehavne. 1/2 Gulfen/4 nordspanske Havne 5/600 Stds. Marts 150/-, 1,000 Stds. 1/2 Gulfen/Great Yarmouth, Marts, 130/-, 3/3,500 Tonnere 2/3 danske 6.50 Doll. 20. Januar Annullering.

For en Kontrakt 30/50,000 Tons Kul Maj/Oktober 1925, Hampton Roads/Montreal indikeres 90 Cents.

Sukker Cuba/U. K.-Cont. 5/6,000 Tonnere Januar 21/-, 3,000 San Domingo 24/- 24/6d.

SYD-AMERIKA

December Baade faar ikke over 10/9d—11/-, Wales/lower Plate. For Januar noteres lidt mere.

Det hjemgaaende Marked er fast, specielt for December, og Raten er langsomt gaaet op fra 23/6d til ca. 25/-. Januar/Februar ligger mellem 23/- og 25/9d i Forhold til Størrelse, Lasteplads og Position. Til Skandinavien er sluttet flere Baade December/Januar til varierende Rater, for Eksempel n. a. Rosario/3 danske-norske, berth terms, 25/9d, og n. a. Santa Fé 27/6d, Rosaria 26/3d. n. a. Rosario/3 Bergen—Stockholm 28/6d Centrocon.

Markedet fra Chile, som plejer at være livligt paa denne Aarstid, er paafaldende roligt. De sidst betalte Cifre 28/6d U. K./Cont. 5.35 Doll. U. S. A. kan gentages. Fra 4 Havne Peru/Marseilles, Sukker, noteres 35/-, prompt.

ØSTEN

Fastheden for Korn fra Australien er vedvarende, og Raten Karachi/U. K.-Cont., Middelhavet, Januar, er gaaet op fra 21/- til 22/6d, scale. Bombay ca. 26/-, Rangoon/Amsterdam, Marts, 31/3d. Burmah/Hamburg 31/3d, Vladivostock 35/- 36/3d.

Majs Syd-Afrika/U. K.-Cont., December/Januar, er gjort til 27/9d og 29/-.

TIME CHARTER

1,050 Tonne, europæisk Fart, 3/4/5 Maaneder er sluttet til 8/3d, 2,450 Tonne europæisk Fart, 18 Maaneder 5/3d. 3,500 Tonne søges for 12 Maaneder 5/-.

Vest-Indien 5/6 Maaneder, 1.65 Doll., for 3,000 Tonne.

SEJLSKIBE

Ballastgaaende fra Europa har et finsk Skib akcepteret 38/9d Australien/U. K., Bordeaux/Hamburg, 40/6d Skandinavien, 1. Marts—30. April.

EN NY OPFINDELSE

ET SKIB, SOM GAAR PAA ISEN SAAVEL SOM PAA VANDET

De store Opfindelser paa Skibsfartens Omraade, der i den senere Tid er gjort, synes ikke at give opfindsomme Hjerner i Finland Ro. Saaledes har en Konstruktor K. Lindroos i Helsingfors, efter hvad G. H. & S. T.'s Korrespondent dér meddeler, søgt og opnaaet Patent paa et Skib, som gaar baade paa Is og Vand. Skroget har en vis Lighed med de af Engländerne under Verdenskrigen opfundne Tanks og hviler paa tre Pontoner. Fartøjet er helt lukket, har

Indgangsdøre paa Bagbordsiden og er forsynet med Styrehus, Kabys, Rum for Radiotelegrafist, Soverum, Maskinrum samt Lastrum under Dækket. Kraften leveres af en Forbrændingsmotor, som virker paa en kraftig tobladet Flyvemaskinpropeller. Opfinderen paastaar, at han ved sine Forsøg har konstateret, at Fartøjet bevæger sig med Lethed saavel paa Is som i Vandet.

Hjælp under vanskelige Forhold.

Den Opgave, som Lindroos' Fartøj vil løse, er ikke revolutionerende for Skibsfarten. Den gaar nærmest ud paa under alle Forhold at opretholde Forbindelsen med Fyrene og Lodspladserne ved de yderste Skær, at yde Skibe, som sidder fast i Drivisen, Hjælp, at bistaa Fiskere, som er kommet i Drift med Isen, at besørge Trafikken over de af Isbryderne og de store, kraftige Vinterdampere brudte Render etc. Opfinderen har tilbudt det finske Militærvæsen en særlig Type af sin Opfindelse.

Wiltons
ENGINEERING & SLIPWAY CO

SKIBSBYGGERE
MARINE, ELEKTRISKE OG ALMINDELIGE
INGENIØRARBEJDER
KEDELSMEDIE · JERN · OG MESSING-STØBERIER
REPARATIONSVERFT

2000 TONS DAMP-HYDRAULISK SMEDEMASKINE
4 FLYDEKRANER MED INDT. 120 TONS LØFTEEVNE

En Ponton-Dok for Skibe op til 850 Fods Længde, Løfteevne 46,000 Tons	
En » » » » » 550 » » » » » 14,000 »	
En » » » » » 480 » » » » » 8,000 »	
En » » » » » 420 » » » » » 4,500 »	

Sidebeddinger for Dampere paa indtil 300 Fods Længde

TELEGR.-ADR.: **WILTON, ROTTERDAM**
TELEFON-NR.: 7303, 7304, 7305, 7325, 6707, 6708

KONSIGNER DERES SKIBE TIL
SHELLEN'S SHIPPING & AGENCY CO. SOC. AN.
ROTTERDAM ANTWERPEN HAMBURG

Skibsredere, Skibsmæglere, Befragtere, Speditører, Toldklarere. Spec: Baltic & White Sea Befragtning

Telegram-Adresser:
Rotterdam: Antwerpen: Hamburg:
SCHELLEN SCHELSHIP SCHELLENSHIP

POPULÆR SKIBSREDER



GENERALKONSUL, KAPTJAN A. N. PETERSEN

Generalkonsul, Kaptajn A. N. Petersen, tidligere Næstformand i »Dansk Dampskibsrederiforening«, fyldte 60 Aar den 15. December.

LOSSEPRISER FOR KORN OG FODERSTOFFER I FYNESKE HAVNE

Efter hvad vi erfarer har Dansk Dampskibsrederiforening afsluttet Overenskomst om Lossepriser for Korn og Foderstoffer med »Foreningen af Arbejdsgivere« i Middelfart, »Stevedorffirmaet Pedersen & Jacobsen« i Assens og »Købmændenes Arbejdsgiverforening« i Faaborg. Overenskomsterne, som er enslydende med Odenseoverenskomsten træder straks i Kraft.

Opmærksomheden henledes paa, at naar bortses fra Losseprisen for Oliekager i Sække, der i Svendborg ligger 3 Øre pr. Ton højere end i de andre fynske Havne, er der nu indført ensartede Takster for alle Havne paa Fyn.

Navigation i Kanalen mellem Goulette og Tunis.

For Tiden foregaar der Opmudringsarbejder i Kanalen mellem La Goulette og Tunis, hvilke Arbejder antagelig vil vare 1½ Maaned. I Løbet af denne Tid vil Kanalen være tilgængelig for Ind- og Udsejling til følgende Tider:

Mandag	fra Kl. 5.30 til 7.30 a.m. og efter Kl. 6 p.m.
Tirsdag	- - 8.30 - 10.30 - - - - 6 -
Onsdag	- - 5 - 9 - - - - 6 -
Torsdag	- - 5.30 - 7.30 - - - - 6 -
Fredag	- - 5.30 - 7.30 - - - fra Kl. 11 til Kl. 1 samt efter Kl. 6 p.m.
Lørdag	fra Kl. 5.30 til 7.30 a.m. og efter Kl. 6 p.m.
Søndag	er Ind- og Udsejling fri hele Dagen.

POSITIONSLISTE PR. 15. DECEMBER 1924

MEDDELT AF »DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

A

s.s. *A. P. Bernstorff* i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Aalborg*, Egholm, ank. København 7.12.
 s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i København-Aalborg Ruten.
 s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i København-Aarhus Ruten.
 s.s. *Absalon*, Hansen, afg. Kiiskilä 14.12. til Tyne.
 m.s. *Afrika*, Svarrer, afg. Yokohama 11.12. til Dalny.
 s.s. *Aggersund*, Petersen, afg. Baltimore 29.11.
 s.s. *Agnete Mærsk*, Rasmussen, afg. W. Hartlepool 1.12.
 s.s. *Aladdin*, Nielsen, ank. Garston 15.12.
 s.s. *Alderney*, Jerne, afg. Philadelphia 5.12. til London.
 s.s. *Alexandra*, Holst, afg. Constantinopel 13.12. til Derindje.
 s.s. *Alf*, Thorkildsen, ank. Svendborg 11.12.
 s.s. *Alfa*, Christensen, pass. Dunnethead 14.12. p .R. t. Riga og Reval.
 s.s. *Alfred Hage*, Bjørn-Andersen, ank. Cardiff 29.11.
 s.s. *Algarve*, Hansen, afg. København 12.12. til Mumbles Roads.
 s.s. *Alessund*, Nielsen, ank. Danzig 13.12.
 s.s. *Amalienborg*, Hansen, afg. Santos 11.12.
 s.s. *Angelica Mærsk*, Rask, afg. Bremen 12.12.
 s.s. *Anine*, Risøe, afg. Odense 14.12. til Riga.
 m.s. *Annam*, Rasmussen, afg. Suez 11.12. til Penang.
 s.s. *Anna* pass. Kielerkanal 8.-9.12. p. R. t. Gibraltar.
 s.s. *Anneberg*, Korff, ank. London 12.12.
 s.s. *Arabien*, H. M. Harder, ank. Fremantle 10.12.
 s.s. *Argentina*, Wenck, afg. Newport Mon 12.12. til Buenos Aires.

m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Santos 13.12. til Skandinavien via Rio de Janeiro og Madeira.
 s.s. *Arkansas*, Snedker, afg. Ardrossan 2.12. til Boston, Philadelphia og Baltimore.
 s.s. *Arnold Mærsk*, Stabenow, afg. Garston 11.12.
 m.s. *Asia*, Dahl, afg. København 14.12. til Aarhus.
 s.s. *Astrid*, Bjark, ank. Antwerpen 14.12.
 s.s. *Atlantehavet*, Brocks, i Dok i København siden 6.12.
 s.s. *Atlantic*, Lund, afg. Colombo 13.12. til Menado.
 m.s. *Australien*, Møller, ank. Kristiania 13.12.
 m.s. *Avance*, Andrup, ank. København 14.12.
 m.s. *Avant*, Sørensen, afg. Svendborg 15.12. til Grangemouth.
 s.s. *Axel*, Maglebye, ank. Sundsvall 4.12.

B

s.s. *Beira*, Kjær, ank. London 12.12.
 s.s. *Belgien*, Hansen, ank. Sunderland 6.12.
 s.s. *Bellona* ank. Leith
 s.s. *Benedikt*, Madsen, i København-Haderslev-Aabenraa-Sønderborg Ruten.
 s.s. *Bergenshus*, Andresen, ank. Trondhjem 12.12.
 s.s. *Berlin*, Vinding, afg. Egersund 12.12. til Grangemouth.
 s.s. *Bertha*, Lassen, ank. Gloucester 14.12.
 s.s. *Betty Mærsk*, Nielsen, ank. Rotterdam 11.12.
 s.s. *Birgit*, Clausen, afg. Grangemouth 13.12. til København.
 s.s. *Birte*, Christensen, ank. Nuevitas 28.11.
 s.s. *Bjarke*, Petersen, afg. Aarhus 13.12. til Pernau.
 s.s. *Bodil* ank. Abo 15.12.
 s.s. *Bogø*, Rasmussen, ank. Swansea 13.12.
 s.s. *Bolivia*, H. Beldring, ank. Yokohama 9.12.
 s.s. *Bornholm*, Hansen, afg. New York 11.12.
 s.s. *Bothal*, Hansen, afg. Kolka 10.12. til Calais.
 s.s. *Bolnia*, Lydersen, ank. København 13.12.
 s.s. *Bottenhavet*, Vaaben-Hansen, afg. Antwerpen 15.12. til Dunston.
 s.s. *Brattingborg*, Christensen, ank. New York 11.12.
 s.s. *Bretagne*, Hartmann, afg. Leningrad 7.12.
 s.s. *Brelland*, Larsen, ank. København 13.12.

SKIBS-
PROVIANTERINGS-
HANDLERE

København:

J. Andersen & Co., Toldbodvej 7.
 Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24.

Aarhus:

Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 26.

Esbjerg:

H. P. Nielsen, Strandbygade 18.
 Th. Thygesen Kirkegade 7.

Frederikshavn:

P. Saxbergs Eftf., N. Mogensens.

Helsingør:

K. F. Marstrands Eftf.

Randers:

A. L. Nielsen, ogsaa aut. Forhyringskontor.

Vejle:

W. Coops, ogsaa aut. Forhyringskontor.

SKIBSMASKINERI

Et anerkendt 1. Klases
 Maskinfirma i Danmark tilbyder
2 Stk. 400 I.H.K. Tregangsmaskiner
 med eller uden Kedelanlæg og Akselledning,
 passende for en mindre Lastebaad paa
 ca. 600-800 Tons eller en kraf-
 tig Bugserbaad.

Grundet paa særlige Forhold kan ovenstaaende udbydes til en meget billig Pris med fuld Garanti. Alle Oplysninger faas ved at indlægge Billet, mrk. B. 3737, til Wolfs Box, København K.

AARHUS

SUNDBY

STEGMANN
 N.F. EDSV. SKIBSMÆGLER
 TELEFONER 18 & 918 TELEGRAFER „STEGMANN“
 NØRRE SUNDBY

**J. CHR. PETERSENS
 PAPIRHANDEL**

„Hvælvingen“ ved Nikolaj Taarn

Telefon:

Central: 243 · 8876 · 7656

Hovedforhandler af Statens Papir

ENHAVN

BALTICA SØ OG
 TRANSPORT
 FORSIKRING
 — Aktiekapital: 17 Millioner Kroner —

Hovedkontor:

Bredgade 42 · København K. · Telegr.-Adr.: Baltassu

AKTIESELSKABET

FRICHS
 AARHUS



DAMPKEDLER / DAMPMASKINER

DIESELMOTORER

RAAOLIEMOTORER

for Skibe og Landanlæg

Etableret 1854

Telefon 3030

INDR. VARE-MÆRKE Brug
Holzapfels
 Patent Farver
 DEN INTERNATIONALE SKIBSFARVE-FABRIK
 TELEFON: 5601 ST. ANNÆ PLADS 16 KØBENHAVN TELEGR. ADR: HOLZANDIA

ATLAS

1/3 Atlas, Nørrebrogade 198 · København L.

SKIBS-DAMPTURBINER

MED

TANDHJULSUDVEKSLING

i mest moderne Udførelse.

ENHAVN

BRØNDBERG & TANDRUP

Skibslanterner og Skibsinventar

KØBENHAVN

Telef.: Palæ 827

Telegr.: Skibelys



BJØRCH-JENSEN & Co.

SKIBSPROVIANTERING

KØBENHAVN K · HOLBERGSGADE 24

TELEGR.-ADR. BJØRCH-JENSEN

TELEF. 7262

DEN ANERKENDTE
ORIGINALE RAHTJENS COMPOSITION
 FOR SKIBSBUNDE

Eneforhandling for Danmark:

Telefon 8210 **EMIL A. SCHNEIDER** Nørregade 49
 KØBENHAVN

BLANKENSTEINERS
 EFTERFØLGER

SØKORT

KØBENHAVN * TOLDBODVEJ 48

ENHAVN

DANSK RADIO

AKTIESELSKAB

Administrerer Radio-Stationerne i den danske Handelsflaade · Installationer og Reparationer · Engager. af Radiotelegrafister · Tilknytning til store, udenlandske Drifts-Organisationer · Entreprenør- og Konsulent-Virksomhed paa alle Omraader indenf. traadløs Telegraf og Telefoni

TELEFON CENTRAL

7281-7282

DAMPFÆRGEVEJ 3 · KØBENHAVN Ø.

VØLUND
 RAAOLIEMOTORER



AKTIESELSKABET

»VØLUND«

ØRESUNDSVEJ 147 · KØBENHAVN S

TELEF. C. 5522 · STATSTELEF. 503

s.s. *Britta* afg. Stugsund 12.12.
s.s. *Brynhild*, Huus, ank. Braila 14.12.
s.s. *Bryssel*, Jensen, ank. London 13.12.
s.s. *Børglum*, Møllerup, ank. New York 20.11.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, i København-Frederikshavn-Kristiania Ruten.
m.s. *California*, Pedersen, ank. København 14.12.
s.s. *Carmen* ank. Sevilla 13.12.
s.s. *Charkow*, Petersen, afg. Marseilles 13.12. til Genua.
m.s. *Chastine Mærsk*, Lundgreen, afg. Vizagapalon 3.12.
m.s. *Chile*, Hansen, pass. Panama Canal 30.11. paa Rejse til Hamburg.
s.s. *Chr. I. Kampmann* ank. Wear 6.12.
s.s. *Christiansborg*, Lund, afg. Philadelphia 4.12.
s.s. *Cimbria*, Svan, i København-Randers Ruten.
s.s. *Cito*, Iordt, afg. Brake 12.12. til Randers.
s.s. *Clara*, Duysen, ank. Nakskov 12.12.
s.s. *Copenhagen*, Nielsen, ank. Wilmington 11.12.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Poulsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
s.s. *Dagmar* (J. Lauritzen) ank. Walkom (Lovisa) 14.12.
s.s. *Danfælt*, Simonsen, afg. La Rochelle 13.12. til Wales.
s.s. *Danfærd*, Grøndal, pass. Gibraltar 10.12. p. R. t. Nice.
m.s. *Danekonge*, Petersen, pass. Aden 19.11. p.R.t. Wellington.
s.s. *Danelag*, Stage, ank. Goole 13.12.
s.s. *Danemark*, Hausgaard, ank. Kotka 12.12.
s.s. *Danery*, Voss, ank. Boness 11.12.
s.s. *Danevirke*, Jørgensen, ank. Santos 8.11.
s.s. *Dania*, Bencke, ank. New York 11.12.
s.s. *Dansborg*, Mathiasen, afg. Galveston 6.12.
s.s. *Delaware*, Folkenberg, afg. Ayr 18.11.
s.s. *Diana*, Tramp, ank. København 11.12.
s.s. *Dorrit* pass. Gibraltar 9.12. paa Rejse til Amsterdam.
s.s. *Douro*, Jørgensen, ank. Danzig 10.12.
m.s. *Drogden*, Hansen, ank. Ankersvik 11.12.
s.s. *Dronning Maud*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Dublin*, Krogh, ank. New York 13.12.

E

s.s. *E. M. Dalgas*, ank. Helsingfors 5.12.
s.s. *Ebba* ank. Gandia 14.12.
s.s. *Ebro*, Rosenhøj, afg. London 13.12. til København.
s.s. *Egholm*, Tønnenes, afg. Genua 14.12. til Leghorn.
s.s. *Eleonora Mærsk*, Mortensen, afg. Aalborg 11.12.
s.s. *Elie*, Schmidt, ank. Garston 3.12.
s.s. *Elisabeth*, Petersen, ank. Requeyada 13.12.
s.s. *Ella*, Nielsen, ank. København 30.11.
s.s. *Ellensborg*, Andersen, ank. Danzig 8.12.
s.s. *Elsborg*, Palm, ank. London 12.12.
s.s. *Emanuel*, Svane, ank. Randers 13.12.
s.s. *Emilie Mærsk*, Andersen, ank. Cete 8.12.
s.s. *Emma Mærsk*, Mærsk-Møller, afg. Port Said 10.12.
s.s. *Energi*, Jensen, ank. W. Hartlepool 13.12.
s.s. *England*, Stengade, ank. Buenos Aires 9.12.
s.s. *Enigheden*, Christensen, afg. Boston 13.12. til Grimsby.
s.s. *Erik*, Christensen, afg. Cardiff 11.12. til Oran.
s.s. *Erik Boye* afg. Danzig 5.12.
s.s. *Erindring*, Nielsen, ank. Sørnæs 14.12.
s.s. *Esbern Snare*, Fjeldborg, i Aalborg-Kiel-Hamburg Ruten.
s.s. *Esbjerg*, Jensen, Aarhus-Kiel-Hamburg Ruten.
s.s. *Ester* ank. Kotka 15.12.
s.s. *Esther Maria*, Bang, afg. Sundsvall 13.12. til Garston.
s.s. *Estland*, Sørensen, ank. Riga 12.12.
s.s. *Estonia*, Christensen, pass. København 14.12. p.R.t. Danzig.
s.s. *Expres* opl. i København siden 5.11.

F

s.s. *Falken*, Pedersen, i Ruten Kbhvn., sydfynske m. fl. Pl.
m.s. *Falstria*, Sørensen, ank. Leixoes 13.12.

s.s. *Fanø*, Michelsen, ank. Bordeaux 10.12.
s.s. *Ficaria*, Hansen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Fiona* opl. i København siden 16.11.
m.s. *Fionia*, Skjoldam, ank. Middlesbrough 15.12.
s.s. *Flora*, Andresen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Florida*, Holm, ank. Buenos Aires 6.12.
s.s. *Flynderborg*, Lund, ank. Danzig 6.12.
s.s. *Frankrig*, Parkes, afg. Boness 11.12.
s.s. *Fredensborg*, Nielsen, ank. Dartmouth 12.12.
s.s. *Fredensbro*, Olsen, pass. Perim 14.12. p. R. t. Aarhus.
s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, afg. New York 9.12.
s.s. *Frederiksborg*, Larsen, afg. Willemsbad 4.12.
s.s. *Frejr*, Jensen, i Exportfart.
s.s. *Frieda*, Westergaard, pass. Kbhvn. 11.12. p. R. t. Rouen.
s.s. *Frigga*, Aage Nielsen, i Esbjerg-London Ruten.
s.s. *Frode*, Juul Larsen, afg. Hampton Roads 6.12.
s.s. *Fylla*, Callesen, ank. Port Talbot 12.12.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, ank. København 13.12.
s.s. *Gautatyr*, Nielsen, afg. Rålsø 12.12. til Calais.
s.s. *Gerda* ank. Bilbao 14.12.
s.s. *Geysir*, Hansen, i Timecharter.
s.s. *Gorm* ank. Lysekil Distr. 13.12.
s.s. *Grønland*, Andersen, ank. Venitra 12.12.
s.s. *Grønsund*, Nielsen, ank. Wear 11.12.
s.s. *Gudrun Mærsk*, Nielsen, afg. Saigon 5.12.
s.s. *Gunver* ank. Hudiksvall 14.12.

H

s.s. *H. A. Hansen*, Hansen, afg. London 15.12. til København.
s.s. *H. Pontoppidan* ank. Hartlepool 5.12.
s.s. *Hadsund*, Hansen, ank. Burntisland 15.12.
s.s. *Halfdan* ank. Danzig 10.12.
s.s. *Halland*, Christiansen, afg. Dakar 3.12.
s.s. *Hamlet*, Poulsen, ank. Cardiff 13.12.
s.s. *Hammershus*, Hveissel, ank. Koivusaari 2.12.
m.s. *Handicap*, Bull, afg. Port Said 13.12. til Padang.
s.s. *Hans Broge*, Christensen, ank. Kotka 15.12.
s.s. *Hans Mærsk*, Slavensky, ank. Cete 8.12.
s.s. *Hans Tausen*, Hansen, ank. Hull 12.12.
s.s. *Harald*, Pedersen, ank. Rouen 12.12.
s.s. *Harriet* ank. Dieppe 15.12.
s.s. *Hebe*, Lauritzen, ank. Newcastle 14.12.
s.s. *Hekla*, Bosch Kronika, ank. Kolding 9.12.
s.s. *Helene* ank. Stockholm 14.12.
s.s. *Helga* afg. Memel 14.12. til Dunkirk.
s.s. *Hellig Olav*, Peronard, i Dok i København siden 26.11.
s.s. *Hengest*, Ingemann Andersen, ank. København 15.12.
s.s. *Henry Tegner*, Nielsen, ank. Manchester 11.12.
s.s. *Hermod*, Clausen, ank. Leith 14.12.
s.s. *Hertha Mærsk*, Møller, ank. Hull 6.12.
s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Swansea 13.12. til København, Horsens og Nakskov.
s.s. *Hjelm*, Falk, opl. i København siden 11.7.
s.s. *Hjortholm*, Heiede, ank. Liverpool 8.12.
s.s. *Holland*, Jørgensen, afg. Randers 10.12.
s.s. *Hroar*, Gotthardt, ank. København 14.12.
s.s. *Hugo*, Jacobsen, afg. Middelfart 15.12. til Danzig.
s.s. *Hulda Mærsk*, Andersen, afg. Newcastle 12.12.

I

s.s. *I. D. S. Adolph* ank. Kaskø 30.11.
s.s. *J. P. Justesen*, Flygenring, afg. Kbhvn. 11.12. til Rosyth.
m.s. *Indien*, H. Jacobsen, ank. Yokohama 13.12.
s.s. *Inga*, Nielsen, afg. Cardiff 4.12. til St. Vincent.
s.s. *Inge Mærsk*, Høgstedt, afg. Malaga 10.12.
s.s. *Inger* ank. Cardiff 14.12.
s.s. *Irene Maria*, Lisberg, ank. København 15.12.
s.s. *Island*, Frandsen, ank. Reykjavik 12.12.
s.s. *Ivar*, Ankersen, afg. København 13.12. til Danzig.

KUNSTFYRVÆRKER FRITZ BUSCH

anbefaler sig med ved Holger Pedersen.

SIGNALERINGSFYRVÆRKER AF ENHVER ART

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriften Søfartsafsd.

Laboratorlum: KONGENS ENGHAVE. V. Tlf. Cent. 6031
Tigr.-Adr.: „Raket“, København. Privattlf. Nora 2393

BRØDRENE LEVY

KØBENHAVN

TELEFON: CENTRAL

472 · 492

TELEGR.-ADRESSE:
PROVISION



Johan Madsen

Telf. Central 4735

St. Kongensgade

103

KAY DYHR

Kvæsthusgade 1 - København K.

Telefon: Cent. 8901-6885 · Teleg.-Adr.: Kaydyhr · København

Kunstig Træk- og Oliefyrrings-Anlæg

fra James Howden & Co.

GLASGOW

LONDON

BUNKER ENTREPRENØRER
FOR UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGELSKE KUL-AFSKIBNINGSIHAVNE
BEFRAGTNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE
KULEKSPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER
FLYDENDE BRÆNDELSE

LAMBERT BROTHERS LIMITED

TELEGRAM-ADR.: 85, GRACECHURCH STREET,
»LAMBERT STOCK, LONDON«
LONDON, E. C. 3.

FILIALER:

Telegr.-Adr.:

CARDIFF, The Exchange }
Newport, Mon., 131, Dock Street } »Lambert«
Port Talbot, Exchange Buildings }
NEWCASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs. } »Lambros«,
Tyne Dock, 67, Hudson Street } Newcastle.
Blyth, 19, Ridley Street } »Lambert«
West Hartlepool, Victoria Terrace }
GLASGOW, 78, St. Vincent Street } »Lambert«
Methil, 82, East High Street }
Burntisland, 20, High Street }
HULL, Prudential Buildings »Lambros«
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road »Lambros«,
Immingham, Dock Offices } Grimsby

NEW YORK: 17, STATE ST. BILBAO: ESTACION 5
PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA

LONDON

HARALD ISACHSEN & CO., Ltd.

Skibsmæglere og Befragtningsagenter

TELEGRAM-ADRESSE: "AVANCEUR", LONDON
CODER: SCOTT'S & WATKINS

101, LEADENHALL STREET, LONDON E. C. 3

J. A. FINZI & YOUNG

8, FENCHURCH BLDGS.
LONDON, E. C. 3
TELEFON: AVENUE 8289

SKIBSMÆGLERE OG BEFRAGTERE

CARLBOM, PETERSON & CO., Ltd.

DIREKTØRER: SKIBSMÆGLERE KONTORER:
JOHN O. CARLBOM (SVENSK) JOHN CARLBOM & CO., Ltd.
FRANK G. CASTLETON, F.I.C.S. GRIMSBY, HULL, IMMINGHAM,
NEWCASTLE-ON-TYNE

Coder: Telegram-Adresser: Telefoner:
Watkins' "Receptive, Phone, London" London: Avenue 2184 & 2185
Scott's "Receptive, London" (Foreign) Grimsby: Central 2073 & 2871
A.B.C. "Carlhom, Grimsby" Hull: Central 5093 (two lines)
Baltic "Carlhom, Hull" Immingham: Central 38
"Carlhom, Newcastle-on-Tyne" Newcastle: City 144

110, FENCHURCH STREET, LONDON E. C. 3.

LONDON

STUVERI I LONDON

BRITISH & NETHERLANDS WHARF CO. (MEDLAND WHARF)

Korrespondance til: CITY OFFICE, 2, Creechurch Lane, LONDON E.C.3.

REGENTS CANAL DOCK, E. 14

Dampere losses hurtigt baade ved MEDLAND MOLEN og andetsteds i London · FRUGTDAMPERE, Specialitet ved MEDLAND MOLEN (hvor Dampene altid kan flyde), der er udstyret med elektriske Kraner og alle moderne Losningsapparater.

Alle Oplysninger og Takster for Losning af alle Arter af Varer sendes efter Anmodning.

FRANK BROWN, DIREKTØR

GRIMSBY

Telefoner: { Grimsby No. 621
Immingham No. 31

Telegrams: "SUTCLIFFE"

FILIALER:

JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

Skibsmæglere, Befragtning, Spedition, Assurance og Kommissionsforretning,
Stevedores, etc.

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

69 Princess Manchester
7 Chapel Street Liverpool
1 Cannon Street Birmingham
24 Charles Street Bradford
»York House« 5/7, St.
Mary Axe London
Corn Exch. Chambers,
Exchange Street ... Sheffield

GLASGOW

NORTH EASTERN MARINE ENGINEERING CO., LTD

WALSSEND-ON-TYNE SUNDERLAND

Telegr.-Adr.: »News, Wallsend« & »News, Sunderland«

Maskinbyggeri

Kedelsmedie · Jernstøberi · Metalstøberi · Kobbersmedie

Krumtapaksler og Skrueaksler leveres fuldt færdige.

Smedearb jdc af enhver Art
udføres.

*

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og
Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde

WALSSEND-
ON-TYNE

DUNDEE

E. VON MEHREN & CO.

GLASGOW · NEWCASTLE · GREENOCH

Telegram-Adresse: »Vonmehrens«

SKIBSMÆGLERE · BUNKERKUL ENTREPRENØRER

Agent for Norge: *

ROB. NILSON & NYQUIST, Christiania.

Telefon: 14346, 33647 H · Telegr.-Adr.: »Lipaloc«

ANDREW LEITCH & CO.

KUL EKSPORTØRER

SKIBSMÆGLERE · SPEDITØRER · BUNKERKUL

BUNKERKUL ENTREPRENØRER

DUNDEE & GLASGOW

TELEGR.-ADR.: »LEITCH, DUNDEE

NEWCASTLE-
ON-TYNE

WATTS, WATTS & CO., Ltd.

London, NEWCASTLE-ON-TYNE, Cardiff, Blyth, Liverpool & Newport (Mon.)

SHIPBROKERS · BUNKER CONTRACTORS · COAL EXPORTERS

Bunkers supplied at all ports between Blyth and Humber · Contractors for the supply of coals at all ports at home and abroad

Agent for Denmark: R. A. ROBERTT · COPENHAGEN, Amaliegade 29 A

Telegrams: Robertus · Telephones: 6357 · 6358 · Stats 188

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Falck, afg. Libau 10.12. til London.
 s.s. *J. C. la Cour*, Sandberg, iEsbjerg-Antwerpen-Dunkirk Rut.
 s.s. *Jakob Mærsk*, Hansen, ank. Fiume 8.12.
 s.s. *Jan*, Kurtzhals, ank. Norfolk 6.12.
 m.s. *Java*, Knudsen, afg. Antwerp 13.12. til Rotterdam.
 s.s. *Jelling*, Andersen, afg. Tampico 13.12.
 s.s. *Jenny* ank. Goole 13.12.
 s.s. *Jessie Mærsk*, Petersen, ank. W. Hartlepool 11.12.
 s.s. *Johanne* afg. Raumo 13.12. til Tyne.
 s.s. *Jolantha*, Strulve, i Stettin-Kbhvn.-Christiania Ruten.
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, pass. Gibraltar 14.12.
 s.s. *Josey*, Nielsen, afg. Veracruz 4.12. til New Orleans.
 s.s. *Jungshoved*, Horn, afg. Hull 13.12.
 m.s. *Jutlandia*, Kolls, ank. Suez 15.12.
 s.s. *Jøgersborg*, Petersen, ank. Odense 13.12.

K

s.s. *Kai*, Friis, ank. Baltimore 4.12.
 s.s. *Karen*, Birch, ank. Leghorn 12.12.
 s.s. *Karla* pass. Gibraltar 11.12.
 s.s. *Kasan*, Sørensen, afg. Esbjerg 13.12. til Hamborg.
 s.s. *Katholm*, Jensen, ank. Danzig 13.12.
 s.s. *Kejserinde Dagmar*, Uldall, ank. København 12.12.
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, ank. Boston 11.12.
 s.s. *Kina*, N. P. Nielsen, pass. Colon 11.12. p. R. t. Japan.
 s.s. *Kirsten Mærsk*, Bærentzen, afg. København 13.12.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, i Kbh.-Aarhus Ruten.
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, ank. London 12.12.
 s.s. *Knud* afg. Algier 11.12. til Antwerpen og Dunkirk.
 s.s. *Knud Willemoes*, Thomsen, ank. Grangemouth 15.12.
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, i København-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Rindby, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Kronborg*, Hillabradt-Lund, ank. Malmø 13.12.
 s.s. *Kronprins Frederik*, Hejlsø, afg. Søderhamn 15.12. til London.
 s.s. *Kurland*, Berndsen, afg. Penarth 11.12.
 m.s. *København*, Mortensen, afg. Beira 25.11. til London.

L

s.s. *Lars Kruse* ank. London 30.11.
 s.s. *Laura Mærsk*, Løber, afg. Leningrad 6.12.
 m.s. *Leise Mærsk*, Houmann, afg. Mexico 20.11.
 s.s. *Leva Mærsk*, Bærentzen, ank. Leningrad 11.12.
 s.s. *Lifland*, Haure-Petersen, ank. Birkenhead 13.12.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, ank. København 15.12.
 s.s. *Lily*, Poulsen, afg. Valencia 4.12. til Bremen.
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutef. Kbhvn.-Limfjordstationerne.
 s.s. *Lithuania*, Jørgensen, afg. Portland 7.12. til New York.
 s.s. *London*, Caspersen, ank. Aarhus 14.12.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Bahia 7.12. til Skandinavien via Madeira.
 m.s. *Lynetten*, Jensen, afg. Sundsvall 13.12.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i Kbhvn.-Kristiania Ruten.
 s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. København 13.12.
 s.s. *Maine*, Andersen, afg. Newcastle 8.12.
 s.s. *Maj*, Holm Nielsen, ank. Valencia 8.12.
 s.s. *Maja*, Christensen, i København-Hamburg Ruten.
 m.s. *Malaya*, Kruse, afg. Singapore 6.12. til Marseilles via Suez Kanal.
 s.s. *Margrete*, Mathiasen, ank. Genua 14.12.
 s.s. *Marie* pass. Dungeness 16.12. paa Rejse til Marseilles.
 s.s. *Marie Mærsk*, Kristensen, ank. Hull 9.12.
 s.s. *Margit*, Jensen, afg. Cardiff 12.12. til Las Palmas.
 s.s. *Martin Carl*, Jørgensen, ank. Rouen 11.12.
 s.s. *Martin Goldschmidt*, Lauritzen, ank. Tyne 7.12.
 s.s. *Mary*, Stabell, afg. Trångsund 12.12. til W. Hartlepool.
 s.s. *Maryland* afg. Norfolk, Va. 4.12.
 m.s. *Mexico*, Wolff-Jørgensen, afg. Charleston 13.12. til Göteborg.

s.s. *Middelhavet*, Olsen, ank. W. Hartlepool 11.12.
 s.s. *Minsk*, Egense, ank. København 14.12.
 s.s. *Mjølner*, Rasmussen, pass. Gibraltar 14.12. p.R.t. Island.
 s.s. *Moskov*, Jørgensen, afg. London 12.12. til Danzig.
 s.s. *Møen*, Olsen, i København-Stege og København-Nykøb. F. Ruterne.

N

s.s. *N. F. Høffding* ank. Sevilla 4.12.
 s.s. *Nancy* pass. Kielerkanal 11.-12.12. p. R. t. Rouen.
 s.s. *Natal*, Roder, afg. Suez 30.11. til Colombo.
 s.s. *Natal*, H. C. Røder, pass. Perim 5.12. p. R. t. Bangkok.
 s.s. *Nautik* ank. Malaga 13.12.
 s.s. *Neptun* ank. Tarragona 13.12.
 s.s. *Nerma* pass. Gibraltar 9.12. paa Rejse til Liverpool.
 s.s. *Nevada*, Fischer, afg. Cardiff 27.11. til Buenos Aires.
 s.s. *Nibha*, Andersen, afg. Bombay 10.12. til Colombo.
 s.s. *Nidaros*, Thomsen, i Esbjerg-Grimshby Ruten.
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, afg. København 14.12.
 s.s. *Niobe* ank. Dieppe 15.12.
 s.s. *Nordland*, Clausen, afg. Windau 11.12.
 s.s. *Nordsøen*, Reparation i København.
 s.s. *Normandiet*, Meinertz, ank. Preston 12.12.
 s.s. *Norman Isles*, Matzen, afg. Buenos Aires 2.12. til Las Palmas.

O

m.s. *Odense* i København-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-København-Gøteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, Damholt, ank. Antwerpen 14.12.
 s.s. *Olga*, Toft, ank. Valencia 14.12.
 s.s. *Oluf Bager*, Larsen, i Kbhvn.-Frederikshvn. og Kbhvn.
 s.s. *Oluf Mærsk*, Hansen, afg. Canada 2.12.
 m.s. *Oregon*, Mühldorff, afg. Kbhvn. 13.12. til Aalborg og Gøteborg.
 s.s. *Orion*, Berndsen, ank. London 3.12.
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, afg. Christiania 13.12.

P

s.s. *P. Madsen* ank. Fredericia 7.12.
 s.s. *P. N. Dam* ank. Abo 6.12.
 s.s. *Pacific*, Matthiessen, pass. Sierra Leone 13.12. paa Rejse til Sydafrika.
 s.s. *Palnatoke*, Skou, ank. Nykøbing 13.12.
 m.s. *Panama*, Hjernum, afg. Hongkong 13.12. til Singapore.
 s.s. *Parana*, F. Heisterberg, afg. Portland Ore 19.11. til Australia.
 s.s. *Paris*, Ovesen, afg. Baltimore 10.12. til Portland Maine.
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, afg. Newcastle 24.11.
 m.s. *Peru*, Larsen, ank. Victoria 2.12.
 s.s. *Peter Mærsk*, Knudsen, ank. Reval 25.11.
 s.s. *Phenix*, J. A. Nielsen, afg. Hamburg 11.12. til Esbjerg.
 s.s. *Polaris*, Holm, afg. Helsingfors 10.12. til London.
 s.s. *Polly*, Nielsen, afg. Fowey 5.12. til Livorno.
 s.s. *Primula*, Jacobsen, i Dok i København siden 1.11.
 s.s. *Prins Knud*, Kock, ank. Honfleur 13.12.

R

s.s. *Randi* afg. Harburg 12.12. til Kramfors.
 s.s. *Rask*, Theilland, pass. Kbhvn. 11.12. p. R. t. W. Hartlep.
 s.s. *Rhodesia*, J. L. Madsen, ank. Singapore 9.12.
 s.s. *Rhone*, Thomsen, afg. København 12.12. til London.
 s.s. *Rigmor*, Jørgensen, pass. Ushant 14.12. p. R. t. Dunkirk.
 s.s. *Rita*, Hav, i København-Hamburg Ruten.
 s.s. *Robert Mærsk*, Mikkelsen, afg. Oran 10.12.
 s.s. *Roma*, Bejer, ank. Stockholm 28.11.
 s.s. *Romø*, Olesen, ank. Rouen 13.12.
 s.s. *Rosenborg*, Jans, afg. Kristiansund 13.12.
 s.s. *Rota*, Rivoldt, i Exportfart.

S

s.s. *Sierra Leone*, Esbensen, afg. Barry 9.12. til Teneriffe.
 s.s. *Sierra Morena*, Moyell, ank. Stugsund 15.12.
 s.s. *Sierra Nevada*, Eriksen, afg. Gøteborg 15.12. til Frederikslad.
 s.s. *Saga*, Henriksen, afg. Antwerpen 14.12.
 m.s. *Sally Mærsk*, Andersen, afg. Mexico 5.12.
 s.s. *Scandia*, Simonsen, ank. Nyborg 15.12.
 s.s. *Seine*, Baryic, ank. Havre 14.12.
 m.s. *Selandia*, Himmelstrup, ank. Bangkok 3.12.
 m.s. *Siam*, Poulsen, ank. Adelaide 10.12.
 s.s. *Sigrid*, Winther, afg. Nantes 13.12. til Dunston.
 s.s. *Sigrun*, Jensen, ank. Helsingør 13.12.
 s.s. *Sigvald*, Andersen, afg. Danzig 11.12.
 s.s. *Silkeborg*, Larsen, ank. Philadelphia 11.12.
 s.s. *Simone*, Christensen, ank. Bandholm 14.12.

T. SHERBURN

BEFRAGTNINGS-AGENT
 SKIBSMÆGLER OG STEVEDORE
 TELEGRAM-ADR.: "DORA, GOOLE"
 BANK CHAMBERS,
 GOOLE

COOMBES, MARSHALL & CO. L^{td}.

DAMPKIBS-REDERE
 SKIBS- OG ASSURANCE-MÆGLERE
 KUL- OG KOKS-EKSPORTØRER
 MIDDLESBROUGH

Coder:
 Watkin's & Scott's

Telegr. Adr.:
 Coomarco, Middlesbrough

Cameron's

SKIBSFORSYNING/FARVER
 OG PATENT BUND-MALING

Alex. Cameron & Sons Ltd.
 Sunderland / England

NEW ORLEANS

JOHN S. SAREUSSEN · FINN SILCHENSTEDT
INDEHAVERE AF:
NEW ORLEANS SHIPCHANDLERY CO. INC.
TELEGRAM-ADRESSE: »NOSCO«
NEW ORLEANS

NEW YORK

SEABOARD OPERATING COMPANY, Inc.
17, BATTERY PLACE, NEW YORK

TELEGRAM-ADR.: SOCIN NEW YORK

MED EGNE FORTRINLIGE PIER FACILITETER OG EN ERFAREN STAB TIL VOR RAADIGHED
BESØRGER VI ALT I FORBINDELSE MED LOSNING OG LASTNING I NEW YORKS HAVN

NEW YORK

THE C. T. SWETT COMPANY

SLAGTERE & SKIBSHANDLERE
DÆKS- & MASKIN-FORSYNING

PORTLAND, MAINE

Telefon: 6930 · 130-132 Commercial Street · Nat-Telf.: 1520

PORTLAND,
MAINE

Telegram Adresse: OSHIPCO · Alle Coder benyttes
Telefon: Broad 1753-4-5

OCEAN SHIPCHANDLERY Co., LTD.

En gros Handel i Fødemidler
Skibshandel & Sejlmageri

60 PEARL STREET, NEW YORK

PHILADELPHIA

JONATHAN MAY & SØNNER

Etableret 1876 · Telegram-Adresse »May« Philadelphia, Penna. Delaware Ave · Lombard & Swansea Sts.

DAMPSKIBSFORSYNINGER · EN GROS HANDEL I KOLONIAL, KØD OG
FØDEMIDLER · DÆK-, MASKIN- OG RESTAURATØR-
UDRUSTNING

CARDIFF

MOUNTSTUART TØRDOKKE OG SHEARMANS LIMITED**CARDIFF**Telegram-Adresse: MOUNTSTUART
Telefon 5103**NEWPORT**Telegram-Adresse: MORDEY
Telefon 2174**BARRY**Telegram-Adresse: SHEARMAN
Telefon 275**AVONMOUTH**Telegram-Adresse: SHEARMAN
Telefon 54

TØRDOK-EJERE · SKIBSREPARATØRER & INGENIØRER

METHIL

Dæk- og Maskinforsyningen

C. A. G. FYHN

SKIBSHANDLER OG KREDITOPLAG
EAST HIGH STREET
METHIL

Første Klasses Varer i Skinker, Smør, The, Ost, Mel, Konserver etc.
Agent for W. B. Dick & Co., Ltd., Maskinolie etc.

Telegrams: »Mactaggart«, Methil.
Codes: A. B. C. 5th Edition · Scotts' 10th Edition · Watkins 1904

LAWSON & MITCHEL

Skibsmæglere & Skibsfarts Agenter

METHIL, Fife

DANSK VICEKONSULAT

FORSYNING AF BUNKERS

BO'NESS

Telefon: London, Avenue 6746 & Cardiff 4625-4626
Telegram-Adr.: »Tuckerillo-Stock-London« & »Tuckerillo-Cardiff«

TUCKER, WOOD & CO.

(H. D. WOOD)

Skibs- og Forsikringsmæglere · Exchange Chambers

Adelaide House, Bute Docks,
CARDIFF

24, St. Mary Axe,
LONDON E. C. 3

TELEFON Nr. 51

TELEGRAM-ADR.: JOYCE, BO'NESS

JOYCE & CO.Skibsforsyninger fra Lager og Frilager
8 KINNEIL STREET

BO'NESS

LIGT OVERFOR DOCK-PORTENS

ETABLERET 1875

GRANGEMOUTH

NORSK VICEKONSULAT SHIPPING FEDERATION LTD.

JAMES MITCHELL

SKIBSMÆGLER OG SPEDITØR
BURNTISLAND

Telegram-Adr.: »Mitchell«
Telf. Nr. 15

BEFRAGTNINGS AGENT FOR FORSKELLIGE KULGRUBER I FIFESHIRE

BURNTISLAND

BUCHAN & HOGG

Skibsredere · Skibsmæglere · Speditører

GRANGEMOUTH

Faste Ruter: Grangemouth, Middlesbro', Antwerp

Telegr.-Adr.: »Steam« · Telefon: 59 & 189, Privat 59a

s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Amsterdam 12.12.
 s.s. *Skanderborg*, Petersen, ank. Cardiff 3.12.
 s.s. *Skjold*, Nielsen, afg. Antwerpen 14.12.
 s.s. *Skodsborg*, Grove, ank. Genoa 11.12.
 s.s. *Skotland*, Iversen, afg. Aarhus 11.12.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, ank. Thorshavn 7.12.
 s.s. *Slesvig*, Paulsen, afg. London 13.12.
 s.s. *Smut*, Hansen, afg. København 13.12. til Blyth.
 s.s. *Sophie*, Thomsen, ank. Valencia 9.12.
 s.s. *Spigerborg*, Jensen, ank. Manchester 11.12.
Stadion II afg. København 14.12 til Christiania m. fl. Pladser.
 s.s. *Stal*, Clausen, ank. New York 14.12.
 s.s. *Stegelborg*, Nielsen, pass. Ushant 13.12.
 s.s. *Stella* afg. Liverpool 10.12 til København.
 s.s. *Susan Mærsk*, Petersen, afg. Oran 25.11.
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, ank. København 10.12.
 s.s. *Svanholm*, Petersen, ank. Liverpool 12.12.
 s.s. *Svava*, Christensen, afg. Antwerpen 12.12. til Middelhavet.
 s.s. *Svend Pii* ank. Abo 6.12.
 s.s. *Svend* afg. Barry 11.12. til Bona.
 m.s. *Svendborgsund*, Christensen, ank. Arbroath 10.12.
 s.s. *Søborg*, Madsen, ank. Danzig 13.12.
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, pass. Palma Island 11.12.
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, i Ruten København-Bogense-Vejle.

T

s.s. *T. M. Werner* ank. København 5.12.
 s.s. *Taarnborg*, Knudsen, afg. København 14.12.
 s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. København 13.12. til Manchester, Liverpool og Swansea.
 s.s. *Taasinge*, Nicolaisen, i København-Nakskov og København-Mariagerfjord Ruterne.
 s.s. *Texas*, Dragsdahl, ank. Aalborg 13.12.
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, ank. Newcastle 14.12.
 s.s. *Thyra* (Progress), Schmidt, ank. Bristol 12.12.
 s.s. *Tiber*, Sonne, ank. Dunkirk 13.12.
 s.s. *Tjaldur*, Munck, i København-Riga Ruten.
 s.s. *Tomsk*, Mikkelsen, afg. Lissabon 13.12 til Oporto.

m.s. *Tongking*, Topp, ank. Antwerpen 6.12.
 s.s. *Transvaal*, A. Bronér, ank. Shanghai 13.12.
 s.s. *Trondhjem*, Pedersen, ank. København 14.12.
 s.s. *Tula*, Christensen, afg. Blyth 13.12 til Catania.
 s.s. *Tyr*, Jensen, ank. Malmø 13.12.

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, ank. Liverpool 12.12.
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, afg. Reval 13.12. til København.
 s.s. *Ulla*, Jessen, afg. Kotka 13.12. til Granville.
 s.s. *Ulrik Holm*, Toft, ank. Algier 11.12.
 s.s. *United States*, Meyer, afg. Halifax 4.12.
 s.s. *Uranienborg*, Rasmussen, pass. Skagen 13.12.

V

s.s. *Valborg*, Hansen, ank. Valencia 14.12.
 s.s. *Vega*, Madsen, ank. Antwerpen 15.12.
 s.s. *Venus*, Therkildsen, afg. Leningrad 14.12. til W. Hartlepool
 s.s. *Vera*, Hjorth, afg. Methil 13.12. til Aalborg.
 s.s. *Veratyr*, Pedersen, afg. Koivusaari 10.12.
 s.s. *Viborg*, Winther, ank. Ghent 8.12.
 s.s. *Vidar*, Nielsen, i Exportfart.
 Bark *Viking*, Ankersøe, afg. Santos 28.10. til Victoria, Spencer Gulf.
 s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), Jacobsen, ank. New Orleans 12.12.

W

s.s. *Wien*, Jørgensen, pass. Gibraltar 14.12. p. R. t. Stavanger.
 s.s. *Wilh. Colding*, Østergaard, ank. Danzig 8.12.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. River Wear 14.12.

Y

s.s. *Ydun*, Jensen, i København-Horsens Ruten.
 s.s. *Yokohama*, Bast, ank. London 7.12.
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Nielsen, i København-Hamburg Ruten.
 s.s. *Yrsa* (Lauritzen), ank. Kotka 15.12.

Ø

s.s. *Ørkild*, Jensen, ank. Trapani 29.11.
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, pass. Cape Wrath 13.12.

POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE

3m.Sk. *Christian*, M. Rasmussen, afg. Sundsvall 3.12. til Bandry.
 3m.Sk. *Noah*, J. E. M. Jørgensen, ank. Lissabon 10.12.
 3m.Sk. *Garibaldi*, J. Jørgensen, afg. Lissabon 6.12. til Newlyn.
 3m.Sk. *Mercur*, H. H. Lund, ank. København 3.12.
 Sknbg. *I. M. Nielsen*, A. P. Hansen, ank. Troense 14.12.
 m.s. *Albert Mou*, Rasmussen, ank. Gøteborg 9.12.
 4m.Sk. *Richard*, Pedersen, ank. Vannes 11.11.
 4m.Sk. *Sigrid*, Hansen, ank. Sundsvall 5.12.
 4m.Sk. *Ruth*, Sørensen, afg. Sörnäs 12.12. til Aalborg.
Philip, Petersen, ank. Svendborg 11.12.
Confidence, Hvenegaard, ank. Lissabon 12.12.
Cornwall, Madsen, pass. Helsingør 9.12. p. R. t. Charlestown.
Dannebrog, Hansen, afg. Tønsberg 3.12. til South Alloa.
Flora, Nielsen, ank. Gt. Yarmouth 7.12.
Kurt, Jørgensen, afg. Liverpool 11.12. til Cadix.
Leif, Jørgensen, afg. Leith 1.12. til Orth.
Ludvig, Jørgensen, ank. Aalborg 1.12.
Martin Nissen, Jensen, ank. Dahouet 12.12.
Primula, Jørgensen, ank. Aalborg 23.11.
Valdemar, Christensen, ank. Lissabon 25.11.
Vera, Larsen, ank. Charlestown 12.12.
 3m.Sk. *Cathrine*, Købke, ank. St. Brieuc 8.12.
Vega, Hansen, ank. Lissabon 23.11.
S. Rasmussen, Larsen, ank. Lissabon 22.11.
Concordia, Henriksen, ank. Charlestown 29.11.
Vesta, Kristensen, ank. København 6.12.
N. P. Petersen, Hansen, ank. Newcastle 12.12.
Jens Nielsen, Nielsen, ank. Aalborg 9.12.
Minerva, Sørensen, afg. St. Brieuc 2.12. til Lissabon.
Norden, Olsen, afg. Concarneau 7.12. til St. Brieuc.
Concordia, Møller, afg. Dysart 6.12. til Fjellebroen.
Gefion, Lund, afg. Dahouet 28.11. til Lissabon.
Dagny, Petersen, afg. Dahouet 30.11. til Lissabon.
Elisabeth Eff., Nielsen, pass. Helsingør 24.11. p. R. t. Totnes.
Johanne, Marcussen, pass. Helsingør 24.11. p. R. t. St. Vaast.
Falken, Madsen, pass. Helsingør 24.11. p. R. t. Quimper.
 m.s. *Willemoes*, Eriksen, afg. Kotka 5.12. til København.
 Bark *Ingrid*, Godtfredsen, ank. Leith 18.11.
 4m.Sk. *Kaj Hvilsom*, Wulff, afg. Malmø 11.12. til Ahus.

4m.Sk. *Nordborg*, Hansen, ank. Svendborg 15.12.
 4m.Sk. *Olga*, Mouritsen, afg. Plymouth 5.12. til Stettin.
 3m.Sk. *Roma*, Petersen, afg. Quimper 9.12. til Dahouet.
Zampa, Jørgensen, afg. St. Brieuc 9.12. til Lisbon.
Ørnen, Jensen, afg. Hargshamn 11.12. til Guernsey.
Dr. Louise, Hansen, sejklar Frederikshavn for Thurø.
Neptun, Sørensen, afg. Quimper 18.12. til Dahouet.
Pallesen, Jensen, afg. Dysart til Thurø.
Eise, Jensen, oplagt Thurø.
Rossing, Baagøe, oplagt Thurø.
Marie, Rasmussen, oplagt Thurø.
Agnes, Frederiksen, ank. Danzig 9.12.
Andreas, Rasmussen, afg. Setubal 12.12.
Elisabetha, Christensen, ank. Lissabon 10.12.
Frem, Jørgensen, ank. Setubal 8.12.
Fylla, Kromann, afg. Stugsund 9.12.
Haabet, Groth, ank. Burgeo N. F. 8.12.
Nordstjernen, Hansen, ank. Westport 11.12.
Polarstjernen, Hansen, ank. Danzig 13.12.
Venus, Boye, ank. Danzig 13.12.
San, Pedersen, ank. Flekkefjord 12.12.
 Sk. *Bonavista*, Christensen, afg. Dysart 10.12.
 Sk. *Althea*, Andersen, ank. Marstal 13.12.
 m.s. *Castenschiold*, Christensen, ank. Haderslev 14.12.
 Sk. *Poseidon*, Rasmussen, afg. Malaga 11.12.
 3m.Sk. *Start*, Andersen, afg. Setubal 9.12.
 Sk. *Uranus*, Stegmann, ank. Messina 6.11.
 3m.Sk. *Energi*, Stegmann, afg. Plymouth 14.12. til Marstal.
 3m.Sk. *Maagen*, Mortensen, Burgeo N. F. 26.11.
 3m.Sk. *Marna*, Boye, ank. Danzig 10.12.
 m.s. *Alfa*, Christensen, ank. Abo 10.12.
 m.s. *Caroline*, Jørgensen, ank. Sørnæs 10.12.
 3m.Sk. *H. C. Christensen*, Christensen, ank. Cumana 4.12.
 3m.Sk. *Fuglen*, Schmidt, ank. Leith, 12.12.
 3m.Sk. *Hans*, Christensen, afg. Ærøeskøbing 10.12. til Sarpsborg.
 3m.Sk. *Niels*, Rasmussen, ank. Barnstable 12.12.
Ojelia, Petersen, afg. Fecamp 13.12. til Augustenborg.
Gerda, Nymann, ank. Marstal for Oplægning 13.12.
 4m.Sk. *Gerda*, J. Staugaard, ank. Odense 9.12.
 3m.Sk. *Britannia*, Fisker, ank. Masned Sund 8.12.

DANSK SØFARTS TIDENDE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
 VESTRE BOULEVARD 38, KØBENHAVN B.

Abonnement
 i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ADMINISTRERENDE DIREKTØR:
 HANS GADE

Telefon 2070-12 610
 samt paa alle Postkontorer

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

Set. Anna Plads 28

AF NYBYGNINGER

KØBENHAVN K.

Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

*

Telegram-Adresse: PACAO

Grundlagt
1848

Teleg.-Adr.:
Amiante

M. B. COHIN

TOLDBODV. 22. TELEFON · 1403

København K.

ENEFORHANDLING OG
LAGER AF

V. HÖVELINGS
SKIBSFARVER



INDENBORDS

UDENBORDS

J. ANDERSEN & CO**SHIPS OUTFIT**

TOLDBODVEJ 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

AKTIESELSKABET

KJØBENHAVNS FLYDEDOK OG
SKIBSVÆRFT

MASKIN- OG SKIBSBYGGERI

TELEFON 559

FLYDEDOKKER
TØRDOKKER

STEVEDORES · ÅBO & DISTRICT

TELEGRAMS: FEDESTEVEDORE

O.Y. ÅBO STEVEDORING FEDERATION LTD.

ÅBO · FINLAND

TELEFON CENTRAL 6 & 4106

TELEGRAM ADRESSE „PRIVATE“

AGENTURER I DE FLESTE PROVINSBYER.

DEN
KJØBENHAVNSKE
SØ-ASSURANCE-FORENING

LIMITERET · STIFTET 1852

TEGNER

SØ & KRIGS-


FORSIKRINGER PAA VARER · KASKO

FRAGT OG INTERESSE

TELEF. 42 · 3073

HOLBERGSGADE 1 · KJØBENHAVN K.

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



SKANDINAVIA
Forsærings-Aktieselskabet
"SKANDINAVIA"
Stiftet 1899
Aktiekapital: Kr. 2,000,000

✻
Tegner
SØ og TRANSPORTFORSIKRINGER

✻
GENERALAGENTUR
GRØN & WITZKE
KONGENS NYTORV-6 • KØBENHAVN K
TELEFON 9316
TELGR. ADR. KANALEN

FREDERIKSHAVNS VÆRFT & FLYDEDOK ^{A/S}

MASKIN- & SKIBSBYGGERI

★

Enerepræsentant i Danmark for

HOWDENS
VANDRØRSKEDLER

★

TELEGRAM: VÆRFTET
STATSTELEFON

4

2 TØRDOKKER · 2 FLYDEDOKKER

DANSK STEVEDOREFORENING

★

Medlemmer:

AALBORG:	KØBENHAVN:
Ørum Petersen.	Holger Jørgensen (Werner & Jørgensen)
AARHUS:	København Steved. Co.
Aarhus Stevedore Komp.	
Hassing & Drescher.	NYBORG:
ASSENS:	Henrik Basballe.
Petersen & Jacobsen.	Mammen & Drescher.
ESBJERG:	ODENSE:
Stevedore Kompagni.	Simonsen & Møller.
GEDSER:	RANDERS:
P. Jensen.	Wessberg & Christof- fersen.
HORSENS:	VEJLE:
Søren Andersen.	Søren Andersen & Co.
KOLDING:	
Søren Andersen & Co.	

HOLEBY SKIBS-DIESELMOTORER

INDTIL 4000 IHK

Leverandør til:

*Østasiatisk Kompagni,
Det forenede Dampskibs-Selskab
m. fl.*

Aktieselskabet

*Holeby Dieselmotor Fabrik
Holeby*

Grundlagt 1877

*Fremstilling af Dieselmotorer
siden 1910*

*Telegramadr.: Oildiesel
Tlf. Holeby 26*

AKTIESELSKABET
DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI
 (THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

KØBENHAVN
FILIALER: BANGKOK OG SINGAPORE

Egne Agenturer: Soerabaya, Shanghai, Hankow, Vladivostock, Dalny, Harbin, New York, Valparaiso, San Francisco, Durban og Johannesburg. — Regelmæssig Rutebart paa Siam, Kina, Japan, Sydafrika, Australien, Java, Vestindien, Meksiko og Vestkysten af Nord- og Sydamerika. — Import til Europa af østasiske og andre oversøiske Produkter, Teak- og andre Træsorter. — Export til oversøiske Pladser af europæiske Produkter. — Skov- og Savmølle drift i Siam.

ALLE NÆRMERE OPLYSNINGER
ERHOLDES VED HENVENDELSE PAA KOMPAGNIETS HOVEDKONTOR,
HOLBERGSGADE 2, KØBENHAVN K.

DET FORENEDE
DAMPSKIBS-SELSKAB
 AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.
 Telefon Nr. 6300, hvorigennem Omst. til samtlige
 Kontorer og Afdelinger i Kvæsthusgade Nr. 7 og 9.

C. K. HANSEN

DAMPSKIBSREDERI
 DAMPSKIBS-, HAVARI- OG ASSURANCE-AGENTUR
Befragtning og Køb og Salg af Damp- og Sejlskibe

KØBENHAVN.
 29 B, Amaliegade

Filial: **HELSINGØR**
 2, Sofiegade

Telegr.-Adr.: HANSEN
 Telefon: { Central 72 (10 Ledninger)
 — 50589 (6 Em., — 9 Fm.)
 Statstelef. 13 (2 Ledninger)

Telegr.-Adr.: HANSEN
 Telefon. Helsingør 972

FLETCHERS (STEVEDORES) LIMITED

ETABLERET I OVER 50 AAR

TELEGRAM-ADR.:
 "DISCHARGE, CARDIFF"
 TELEFON: 1899

Stevedores og
Kørsel

ROYAL STUART BLDGS.,
 JAMES STREET
CARDIFF

JOHS. UTZON
 EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon 2075 & 2200
 Statstelefon 2

Telegram-Adresse:
 »UTZON«

T. SHERBURN

BEFRAGTNINGS-AGENT
 SKIBSMÆGLER OG STEVEDORE

TELEGRAM-ADR.: "DORA, GOOLE"
 BANK CHAMBERS,
 GOOLE

A. P. MØLLER
 KØBENHAVN

REDERI · BEFRAGTNING · KLARERING
 DAMPSKIPSEKSPEDITION · KØB OG SALG AF SKIBE
 SKIBSBYGNING

Stats-Telefon: 33 · Telefoner: 514 (Omst. til samtlige Afdelinger)
 Telegram-Adresse: »MERSK«

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILD
 Telegram-Adr.: "Holmøld"
 Amaliegade 36

CARL V. D. HUDE
 SKIBSMÆGLER
AARHUS

Statstelefon No. 3

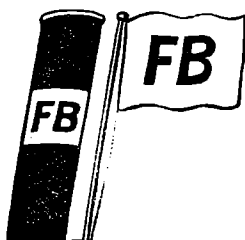
Telegr.-Adr. Hude

SKIBE

C. P. JENSEN

St. Annæ Plads 6 TELEFON 5430 KØBENHAVN K.
 Telegram-Adr.: "FREIHTS"

A/S DAMPSKIBSSELSKABET
ORION



DE FORENEDE BUGSERSELSKABER

Telef.: Toldboddommen: Central 3944 TELEGRAM-ADRESSE: Natt.lefon for Bugsering: Palæ 3034
 Kontoret: Central 291 · 13101 · 10592 »TUGBOATS« Nattlf. i Stranding tilfælde: Strand 1302

Bugsering · Bjergning · Vandforsyning

STØRST OG ÆLDST I KØBENHAVN

AMALIEGADE 36

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM · 52

FREDAG 26 · DECEMBER 1924

31 · AARG.

F R A U G E T I L U G E

DET DØDFØDTE PROJEKT

Helsingør Byraad har paa et Møde bevilget to Millioner Kroner til den projekterede Havn nord for Kronborg, som fagkyndige enkeltvis og igennem deres Landsorganisationer og Fagpresse har advaret saa stærkt imod. Vore Læsere vil saaledes mindes, at Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, der taler autoritativt paa Dampskibsredernes, Sejlskibsredernes, Skibsførernes, Maskinmestrenes og Søassurandørernes Vegne, paa Opfordring fra Erhvervsministeriet afgav en enstemmig Udtalelse, der kraftigt protesterede inod den projekterede Havn nord for Helsingør.

Naar Fagkundskaben saa eftertrykkeligt har understreget, at en saadan Havn er ganske upaakrævet, kan man trygt gaa ud fra, at enhver ansvarlig Regering i pengeknappe Tider som disse vil sige nej til at yde Statstilskud. Men Borgmesteren i Helsingør viger ligesom salig *Jens Busk* ikke tilbage fra at benægte Fakta. Ved det paagældende Møde gik han tilsyneladende stadig ud fra, at Staten vil bære Broderparten af Udgifterne ved den projekterede *Statshavn* nord for Helsingør. Slig Tyrkertro kan maaske flytte Bjerge, men den omvender næppe dem, der har Ansvar for en fornuftig Administration af Skatteborgernes Penge. Skade, at en saa dygtig og veltalende Mand som Borgmester *Christensen* ikke kan finde et mere landsgavnligt Afløb for sin beundringsværdige Energi. Det er saare patetisk at se hans stædige Forsøg paa at piske Liv i et dødfødt Projekt.

Naar man sover over sig.

Mange er meget forarget over, at en Mand som Borgmester *Christensen* bruger, eller, som de siger, misbruger sine Evner til et Forsøg paa at fremme en Plan, der, hvis den blev realiseret, vilde blive meget kostbar for Staten og ganske ruinerende for det oplandsfattige Helsingør. Der er ikke skellig Grund for denne Forargelse. Ligesom vi andre har Borgmester *Christensen* været Vidne til fra Krigens Tid og lige op til den allerseneste Tid, at Statens Midler ødsledes væk, bl. a. paa mer eller mindre meningsløse Havneudvidelser rundt om i Landet. Hver Havneby har sin Borgmester eller Byraadsmedlemmer, der drømmer om uden Hensyn til manglende Opland at gøre deres By til *Storhavn*. Hvorfor skulde Helsingørs Borgmester ikke drømme samme Drøm? Hans mest fremragende Fejl er den, at han har, for at bruge en af hans egne Lignelser, sovet for længe. Var han vaagnet med sin Drøm for tre-fire Aar siden, saa havde Helsingør saamænd ogsaa faaet vore Penge til at bygge *Storhavn* for. Nu er det for sent. Der er ikke flere Penge i Statskassen at havnesolde for.

Og godt det samme. Hvad skal vi med Havneudvidelser, der ikke er uafviseligt nødvendige? Altfor mange af de Penge, som Landets værdiskabende Borgere nu staar og savner til Driftskapital i produktive Virksomheder, er paa letsindig Vis anvendt i Statstilskud af denne Art. Lokalpatriotisme er en saare god

Ting, men hver Kommune maa selv betale for de rent lokale Reformers, den ønsker gennemført. Det er ikke Statens Opgave.

Skibsfartens Mænd har ved forskellige Lejligheder udtrykt en lignende Opfattelse som denne. De er principielt imod alle upaakrævede Havneudvidelser og Havneudbygninger, som de ikke alene maa betale for i højere Skatter, men ogsaa i højere Havneudgifter. Navnlig for Sejlskibsrederne har disse Udvidelser med paafølgende Forhøjelse af Havnetaksterne været næsten katastrofale. Fra en Sejlskibsreders Standpunkt maa det sandelig ogsaa være vanskeligt at forstaa det retfærdige i, at Sejlskibene, der ingen som helst Fordeel har deraf, skal være med til i højere Havnepenge at betale for enhver Udbygning og enhver Havneudvidelse, der gøres for at kunne faa store Skibe til Havnen. Forholdet er jo i Virkeligheden det, at ved disse Havneudbygninger udkonkurreres Sejlskibene mere og mere.

FREMTIDSUDSIGTER OG STATSDRIFT

The P. & O. Line har nylig afholdt Generalforsamling, paa hvilken Selskabets Præsident, Lord Inchape, holdt en Tale, der efter vor Mening har Interesse ogsaa udenfor nævnte Selskab, idet forskellige af de af ham omtalte Forhold i høj Grad er af international Betydning. For et Aar siden, sagde Lord Inchape, havde han udtalt, at Indtægterne ved hver Rejse, paa enkelte Undtagelser nær, havde været mindre end Udgifterne, og han var bange for, at der vilde gaa nogle Aar, før man atter naaede til Forhold som før Krigen. Denne Udtalelse passede stadig; skønt Høstudsigterne i Australien og Indien var gode, var der ikke noget der tydede paa en Opgang i Fragterne, og Krigen i Kina lagde Handelsforbindelsen med det Land store Hindringer i Vejen.

Den britiske Regering havde under Krigen bygget en stor Mængde Dampere, men saa snart Freden var genoprettet, havde den været klog nok til at afhænde dem, Canada, Amerika, Australien, Brasilien og Portugal havde imidlertid ikke været saa fornuftige. De havde konkurreret med de private Rederiers Skibe hele Verden over med det Resultat, at de nævnte Lande havde sat Millioner af Pund Sterling til, og disse enorme Beløb maatte nu betales af Skatteyderne. Nogle af de nævnte Stater forsøgte nu at afhænde deres Skibe, men selv om de fik dem solgt, vilde de dog ikke indbringe $\frac{1}{4}$ af, hvad de havde kostet. Det var, erklærede han, ikke muligt for Regeringsdepartementer at administrere store internationale Foretagender som Skibsfart.

Skibsfart og i det Hele taget Forretning blev bygget op af Mænd, der var uddannede dertil, og efter hans Mening vilde det have betalt sig for de Stater, der driver Rederivirksomhed, at sænke deres Skibe for fire Aar siden i Stedet for at fortsætte Driften. Naar først Staterne havde befriet sig for det Mare-ridt, de statsejede Skibe betød, var der Muligheder

for bedre Tider for Skibsfarten, men Rederne vilde selvfølgelig ikke vedblive at bygge Skibe, med mindre de kunde regne med en rimelig Fortjeneste. Det vilde ogsaa være bedre for Staterne selv, om de i Stedet for at konkurrere med den private Foretagsomhed, tog deres Del af Forretningsfortjenesten gennem Indkomstkatten. Hvis de vedblev at drive Skibsfart, vilde de uvægerligt vedvarende faa Tab og maatte da for at genoprette disse tage deres Tilflugt til forøget Beskatning.

Lord Inchape berørte senere i sin Tale Spørgsmaalet om Afgifterne i Suez-Kanalen. Han haabede,

at Afgiften snart vilde blive sat ned, og skønt han ikke havde nogen Bemyndigelse til at meddele det, mente han, at Nedsættelsen vilde andrage 25 Guldcentimer pr. Ton. Afgiften vilde da være 7.25 Francs mod 6.25 Francs i 1914, og han antog, at en yderligere Nedsættelse kunde ventes inden længe, hvis Trafiken gennem Kanalen vedblev at stige.



FRIHAVN I KRISTIANIA

BJØRVIKPLANEN SKAL NÆRMERE UDARBEJDES

I Tilslutning til et af Dampskibsekspeditor *Chr. Berg-Hansen* fremsat Forslag om en midlertidig Frihavn i Bjørviken, udtalte Hr. Berg-Hansen iflg. *N. H. & S. T.* paa Handelskammerets Møde for nylig, at Kristiania havde alle Betingelser for at blive en førende Havn, da vi her har Centrum for Landets Banenet og Solen aldrig gaar ned over de Ruter, som udgaar her fra. Byen vokser og har allerede sprængt sine Grænser. Halvparten af alle Skibe, som kommer til Norge, anløber jo Kristiania. Imidlertid er der stærke Kræfter, som arbejder i Konkurrence med os, og her nævnte Taleren Frihavnene i Hamburg, Bremen, København og Stockholm, hvor i de fleste Tilfælde Frihavnen ligger midt i Byen — samt Göteborg, som har en voksende Trafik paa vor Bekostning.

En Frihavn har mange Fordele frem for en Toldhavn. Skibene faar større Bevægelsesfrihed, Penge spares paa Vagthold, Forretningsstanden sparer Penge paa Transport o. s. v., og saa kommer vi paa lige Fod med vore Konkurrenter. Alle er jo ogsaa enige om, at vi maa have en Frihavn, men vi ligger nu i en økonomisk Bølgedal, som det maaske vil tage lang Tid at komme op af, saa det kostbare Projekt med Øerne maa ligge. Vor Frihavn ligger derfor i Bjørviken, hvor alle oversøiske Skibe kan faa Plads, og der kan spares Millioner paa, at man nu undlader at ombygge den indre Del af Havnen. Taleren haabede, Planen maatte blive realiseret.

Enighed om Anlæg af en Frihavn.

Ekspeditionschef *Hektoen* gik ud fra som givet, at alle ønskede Frihavnen, men Spørgsmaalet var nu hvor den skulde lægges, og hvad den kostede. Frihavnskommissionen havde fundet, at det eneste fornuftige Sted for Frihavnen var Øerne, men dette Anlæg vilde have lange Udsigter, saa Tanken om Bjørviken som midlertidig Frihavn var god, men Taleren vilde af toldtekniske Hensyn fraraade at gøre hele Bjørviken til Frihavnsomraade. Toldboden og Toldpakhusene maatte ikke medtages, heller ikke Nyland. Ekspeditionschefen oplyste forøvrigt, at Afstandene fra Byens Centrum til Frihavnen i Stockholm og København var meget længere — (i Stockholm det dobbelte) end om vi lægger Frihavnen paa Øerne.

Direktør *Darre-Jensen* havde som Statsbanernes Bygningsleder ved Østbanen oplevet to Perioder, da Trafiken over Kristiania var blevet sprængt, fordi man ikke havde sikret sig i Tide og taget Hensyn til Opgangstidernes Trafik. Ingen kan være i Tvivl om, at det har skadet Landet, at man ikke med teknisk Udstyr har været paa Højde med eller forud for Kravene. Efter den Behandling, Sagen har haft, maa Øerne være Stedet for Frihavnen, hvis man skal løse Spørgsmaalet for Jernbanernes og Havnens Modernisering. Sørensen og Oslo kan der ikke gøres Regning paa, da Arealerne

der indgaar i Planen for fremtidig Rangerstation for Statsbanerne. Og en Frihavn er ikke tjent med at faa et forkrøblet Stationsanlæg. Men vil man gaa til et midlertidigt Anlæg, maa man parallelt benytte de Penge man har til Udvikling af Ø-Planerne. Ved Nødarbejde kan nyttige Ting blive udført her.

Bjørvikprojektet vilde imidlertid ikke skaffe os en eneste Meter ny Kaj og vilde tvært imod tage Arealer bort.

Bjørvikplanen giver straks Resultater.

Havnedirektør *Smith* vilde ikke sammenligne Alternativerne, men troede der kunde rejses vigtige tekniske og finansielle Grunde mod Ø-Projektet. Bjørvikplanen medtog alle nødvendige Jernbanespor og Ranging, og man ved nøjagtig hvor stor Trafiken er, og Planen vil kunne betjene hele vor nuværende Trafik. Den vil skaffe os store Besparelser for Skibsfarten, Staten og Private, og vi bliver konkurrencedygtige i samme Øjeblik.

Direktør *Darre-Jensen* meddelte derpaa forskellige Oplysninger om de skandinaviske Frihavnes Anlægsomkostninger og Planerne for disse, og tilføjede, at saafremt København ikke havde haft sin Frihavn under Krigen, vilde Danmark have været blokeret. Det er ikke bare en Transithavn, men endnu mere en Import- og Eksporthavn. Man maa have store Formaal og ikke bare se paa Døgnet's Trafik. Vi trænger til en Frihavn til næste Opgangsperiode, og der kan tjenes Penge.

Raadmand *Kjelstrup* paapegede, at der var tydelige Beviser for, at Göteborg tog Vestlandstrafiken fra Kristiania. Ø-Projektet var nu økonomisk uoverkommeligt, og Havnekassen maa stole paa sig selv, saa den Plan maa der slaas en Streg over foreløbig.

Skal vi have en Frihavn, maa den baseres paa det nuværende Havneanlæg, og det lod sig gøre i Bjørviken.

Ekspeditor *Natvig* var enig i, at Berg-Hansens Plan blev udarbejdet, men mente, at ogsaa den ydre Del af Bjørviken, til og med Amerikalinjens Kaj, burde indgaa i Planen.

Resolution.

Til Slut vedtog Mødet enstemmig følgende Forslag:

»Under Henvisning til de fra Kamrets Frihavnskomite, Dampskibsekspeditorernes Forening og Kommunikationskomiteen foreliggende Betænkninger, og til de paa Mødet faldne Udtalelser er Kamret af den Mening, at et Anlæg af en Frihavn paa Øerne maa anses at være det Fremtidsmaal, som bør søges gennemført, naar de økonomiske Forhold tillader det. Samtidig udtaler Handelskammeret sig for Ønskeligheden af, at Planen om en Frihavn i Bjørviken som en midlertidig Foranstaltning bliver nærmere udarbejdet, og henstiller til Havnestyret at tage Sagen op til hurtigst mulig Bearbejdelse.«

KOLLISIONEN MELLEM "IBIS" OG "TANA"

SØFORHØR OVER TRAWLERENS BESÆTNING

Der er nu i Göteborg blevet afholdt Søforhør over Besætningen paa Trawleren »Ibis« i Anledning af dennes Kollision med Barken »Tana«. Under Forhøret fremkom der en Række Oplysninger, der viste, at Forholdene paa Trawleren ikke har været forsvarlige, og at Kollisionen, der kostede 7 Mennesker Livet, kunde og burde være undgået.

Føreren paa »Ibis« havde ikke nogen nautisk Eksamen, idet han tilhørte den Gruppe Skippere paa Fiskefartøjer, som havde ført Skib, inden de nye Bestemmelser paa dette Omraade var traadt i Kraft, og som Følge deraf havde Tilladelse til vedblivende at forrette Tjeneste som Fører. Ikke heller Styrmanden havde nogen Eksamen, hvilket er almindeligt paa den Art Skibe. Det fremgik heller ikke, efter hvad G. H. & S. T. meddeler, af Forhøret, at Kollisionen skyldtes Aarsager, der staar i Forbindelse med manglende teoretisk eller praktisk Uddannelse hos Befalingsmændene, da ingen af disse var paa Dækket under Udførelsen af de Manøvrer, der gav Anledning til Ulykken. Derimod blev man hurtig klar over den Slen-drian og det »paa bedste Beskub«-System, der har hersket om Bord, og som i det mindste til en vis Grad sagdes at være almindeligt i Fiskefartøjer. Man fik et bestemt Indtryk af, at netop heri maatte man søge den egentlige Aarsag til Ulykken, samtidig med at hele Besætningens ligefremme Optræden uden noget som helst Forsøg paa ved Fortielse af Sandheden at forsøge at forbedre sin Sag, gjorde et godt og sympatetisk Indtryk.

Rorgængerens alene paa Dækket.

Af Forhøret fremgik, at der var 3 Mand paa Vagten, Kaptajnen, Udkigsmanden og Rorgængerens. Kaptajnen havde været under Dækket de sidste 20 Minutter før Kollisionen fandt Sted, og kom ikke op før umiddelbart forinden Ulykken, hidkaldt ved et Skrig af Forskrækkelse af Rorgængerens. Udkigsmanden havde i ca. 10 Minutter været dels i Maskinrummet, dels i Lukafet for at faa tørre Klæder paa og faa noget at spise. Rorgængerens var saaledes alene og passede baade Udkig og Styring. Han saa da forude og noget om Styrbord en Lanterne, som han først syntes var hvid og anlog for Agterlanteren paa et Skib, der sejlede med samme Kurs. Efterhaanden som Lanteren kom nærmere, begyndte han at føle Tvivl med Hensyn til, hvorvidt Lyset var hvidt eller grønt. Han stod og styrede om Styrbord og havde Vinduet til Hytten lukket paa denne Side, medens Vinduet om Bagbord var aabent og Udsigten der klarere. En vis Dunkelhed i Glasset i det lukkede Vindue kan mulig forklare, at Lyset fra det andet Skibs Lanterne til at begynde med syntes hvidt i Stedet for grønt, men umiddelbart før Udkigsmanden vendte tilbage, havde Rorgængerens dog faaet Vished for, at Lanteren var grøn. For at blive ganske sikker i sin Sag, spurgte han dog Udkigsmanden om hans Mening, og fik til Svar, at Lyset var grønt. Straks derefter raabte Udkigsmanden, der saa ud gennem det aabne Vindue, at dette gik galt, da Skibene var saa nær hinanden, og de tabte nu begge Hovedet. Rorgængerens spørger forskrækket, hvad han skal gøre, hvad Vej han skal gire, og faar til Svar: Styrbord. Den skæbnesvangre Manøvre blev udført, og i næste Øjeblik løb »Ibis« med fuld Kraft ind i »Tana«. Samtidig med at udløse Manøvren udstødte Rorgængerens et Skrig af Forskrækkelse, hvilket kaldte Kaptajnen paa Dækket. Kaptajnen naaede lige at lægge Haanden paa Maskin-telegrafens i det Øjeblik, Skibene stødte sammen. Rorgængerens er af den bestemte Opfattelse, at hvis den omtalte Manøvre ikke var blevet foretaget, vilde Skibene være gaaet klar af hinanden.

Fører Fiskefartøjer ikke de foreskrevne Lanterner?

Udkigsmandens Vidnesbyrd stemte overens med Rorgængerens med Undtagelse af, at han hævdede at have observeret »Tana«s grønne Lanterne om Bagbord. Paa Spørgsmaal om, hvorfor han under disse Omstændigheder havde tilraadet at gire til Styrbord og mod al Sædvane gaa forom det andet Skib, erklærede han, at han troede, at man havde at gøre med en sejlede Trawler, og da disse med Trawlen ude gør en yderst ringe Fart, var det sikrere at gaa forom, end at risikere at løbe paa Redskaberne agter. Da han af et af Rettens Medlemmer blev gjort opmærksom paa, at kun en Lanterne var synlig paa det andet Skib, medens Fartøjer med Trawl ude skulde føre de for det Tilfælde foreskrevne Lanterner, gav han det opsigtvækkende Svar, at det er almindeligt blandt sejlede Trawlere ikke at føre disse Lanterner. Denne Paastand fastholdt han bestemt paa fornyet Forespørgsel.

Da der ikke findes sejlede Trawlere, eller de i hvert Fald er yderst sjældne i svenske Farvande, har Vidnet utvivlsomt med sin Udtalelse tænkt paa Motor-trawlerne, som ofte fører et Sejl samtidig med, at Motoren er i Gang, en Omstændighed, der naturligvis ikke paa nogen Maade ændrer Paastanden om manglende Lanterneføring.

Kaptajnen paa „Ibis“ passiv.

Med Hensyn til Bjergningen af »Tana«s Besætning konstateredes det, at den udførtes med »Tana«s Motor-Redningsbaad, der kom drivende ned mod Trawleren med nogle af de Reddede om Bord. Som Følge af, at den havde faaet Propellerakslens brækket, lækkede den saa stærkt, at den var halvt fuld af Vand, og en Mand maatte øse hele Tiden for at holde den flydende. Baaden var derfor saa tung, at man ikke kunde manøvrere med den, saaledes at man maatte signalere til Trawleren, der derefter bugserede den hen til det Sted, hvorfra man hørte Raab fra de i Vandet kæmpende Skibbrudne.

Paa gentagne Spørgsmaal angaaende Forholdene for at sætte »Ibis«s egen Baad i Vandet, erklærede Kaptajnen dels at den aldrig tidligere havde været sat i Vandet, dels at de af Skibsinspektionen foreskrevne Anordninger desangaaende ikke var blevet foretaget. Her overfor erklærede Styrmanden lige saa bestemt, at Grejerne laa klare i Baaden, og at denne let kunde sættes i Vandet. Begge syntes sikre i deres Sag, og en Skibsinspektør, der overværede Forhøret, bevidnede, at han ved et Besøg om Bord havde fundet alt i Orden.

Fra »Ibis« havde man udkastet en Redningsbøje med automatisk Tænding, men paa Forespørgsel af »Tana«s Reder om, hvorvidt man havde set, om nogen af de Skibbrudne var naaet hen til Bøjen, erklæredes det fra forskellig Side, at man havde holdt Øje med den, men ikke set nogen Skibbruden ved den.

KORSØR-KIEL RUTEN

Industri- og Handelskamret i Kiel har paa et Møde for kort Tid siden drøftet Tanken om en Genoprettelse af Korsør-Kiel Ruten. Med Hensyn til denne Linjes politiske Betydning udtaltes iflg. et Referat i *Kieler Zeitung* af de stedfundne Forhandlinger følgende: Kiel-Korsør Linjen er et værdifuldt Middel til Bekæmpelse af de danske Bestræbelser for at tvinge Trafikken over de danske Landsdele og styrke den danske Indflydelse. Det er ensbetydende med Støtte af de danske Trafiklinjer og Fremme af de danske politiske Bestræbelser, hvis den tyske Kiel-Korsør Linje ikke genoprettes.

TYSK KRITIK AF AFGIFTERNE I KIELERKANALEN

HANDELSKAMRET I KIEL PAAVISER DERES ØDELÆGGENDE VIRKNING

De for Passage gennem Kielerkanalen gældende Afgifter har længe været Genstand for alvorlige Klager fra de Rederier, der giver sig af med Nord-Østersø Fart, og den Nedsættelse af de høje Afgifter, som den tyske Skibsfarts nuværende Stilling kræver, har endnu ikke fundet Sted. Afgifterne er stadig betydeligt højere end før Krigen, og betyder for de Rederier, der deltager i Trafikken gennem Kanalen en Byrde, de før Krigen maaske kunde have baaret, men som under de nu herskende Forhold er en meget stor Forøgelse af Driftsomkostningerne.

Kravene om en Nedsættelse fremføres derfor med stadig voksende Styrke ikke blot af Rederierne, men ogsaa af de i Kanaltrafikken interesserede Handelskredse, og Handelskamret i Kiel har nu paany, efter hvad Tidsskriftet *Der Bund* meddeler, fundet Anledning til at anstille indgaaende Undersøgelser angaaende Virkningen af den i April i Aar indførte ny Tarif. Handelskamret kommer til det Resultat, at skønt Trafikken gennem Kanalen nu er større end før Krigen, er der dog, naar man tager hele Skibsfarten paa Østersøen i Betragtning, en meget betydelig Tilbagegang i Benyttelsen af Kanalen og hævder, at dette i væsentlig Grad maa skyldes de høje Takster. Sejladsen rundt om Skagen, angaaende hvilken der foreligger adskillige Beregninger, er saa meget billigere, at Antallet af Skibe, der ikke benytter Kanalen, inen sejler rundt om Skagen, er steget med 60 pCt. siden Indførelsen af den ny Tarif. (At ogsaa selve Kanal-

trafikken er gaaet tilbage, bekræftes af den officielle Statistik, der viser, at kun 7,2 Millioner Netto-Registertons passerede Kanalen i Maanederne April til September d. A. mod 8,4 Millioner Netto-Registertons i samme Periode i Fjor.)

Af denne Situation, der klart viser Kanaltarifens ødelæggende Virkninger, følger, som Handelskamret fremhæver, som tvingende Nødvendighed en Nedsættelse af de nuværende Afgifter i en saadan Udstrækning, at Forskellen i Omkostninger ved Sejlads gennem Kanalen og rundt om Skagen ophæves eller dog omtrent udlignes. Kanaladministrationens Indvending, at Budgettet ikke tillader en Nedsættelse af Taksterne, tager Handelskamret ikke gyldig, men fremhæver udtrykkeligt, at det anser det for et helt forkert Princip at lægge Trafikken Vanskeligheder i Vejen ved høje Afgifter, i Stedet for at fremme den ved lave Takster.

Handelskamret udarbejder et Forslag.

Handelskamret har imidlertid ikke slaaet sig til Taals med denne Kritik af Kanaladministrationens hidtidige Afgiftspolitik, men har samtidig udarbejdet praktiske Forslag til en Ændring af Tariffen, gennem hvilke man kan haabe paa en Stigning af Trafikken, og som paa samme Tid imødekommer Kanalforvaltningens og Skibsfartens berettigede Interesser. Forslaget vil med en udførlig Begrundelse blive forelagt Rigstrafikministeriet.

UDVIDELSE AF HAVNEN I GHENT

Kommunalbestyrelsen i Ghent har rettet en Henvendelse til den belgiske Regering om Støtte til en Udvidelse af Havnen i Ghent. Kommunalbestyrelsen paatænker at udvide Havneterrænet paa begge Sider af Kanalen til Selzaete, altsaa omtrent til den hollandske Grænse. Handelskamret i Ghent udtaler sig for Gennemførelsen af Planen under Forudsætning af, at man respekterer de nuværende Ejeres Rettigheder ved Kanalen, idet de paa egen Bekostning har bygget Anlægspladser og tilvejebragt Losse- og Ind-

ladningsgrejer. Paa hver Side af Kanalen skal der inddrages en Landstrækning paa 5 km's Dybde under Havneomraadet. Det paatænkes yderligere at anlægge en stor ny Tørdok, i hvis nærmeste Omgivelser der skal stilles Grunde til Raadighed til Opførelse af industrielle Virksomheder. I Terneuzen skal der desuden iflg. *Wirtschaftsd.* bygges en stor Sluse, 26 m bred, da den nuværende Sluse, der kun er 8 m bred, ikke er tilstrækkelig til Trafikken paa Ghents Havn.

LIVREDNINGSDRAGTER TIL ALLE U.S.A.'S PASSAGERSKIBE

Der er blevet forelagt de Forenede Staters Kongres Forslag om delvis nye Lovbestemmelser i Spørgsmaalet om Livrednings-Anordninger paa Skibe. Forslaget gaar iflg. *Sv. Sjøfartstid.* ud paa, at alle amerikanske Passagerskibe skal medføre Livredningsdragter i tilstrækkeligt Antal til alle om Bord værende Passagerer i Stedet for de nu foreskrevne Redningsbælter. Dragten skal være af en angiven Konstruktion og fremstillet af absolut vandtæt Materiale, samt indvendig forsynet med Kork i tilstrækkelig Mængde til, at Bæreren holdes flydende, selv om Dragten skulde blive punkteret. Forneden skal den være forsynet med Vægte, tilstrækkelig store til, at den forbliver i vertikal Stilling, hvor stærk Søgang, der end er.

Lige siden Amerikanerne begyndte at drive Passagerfart, har de som Følge af de store Tab af Menneskeliv og Ejendom været forrest i Spørgsmaalet om Forskrifter til Betyggelse af Sikkerheden til Søs, og hvis deres Erfaring med Hensyn til Forholdene om Bord paa Skibe havde været lige saa stor som deres Ønske om at tilvejebringe Beskyttelsesmidler, vilde de sikkert have kunnet gøre en Del Nytte, men det er imidlertid ikke i tilstrækkelig Grad lykkedes Sagkundskaben at gøre sig gældende, og Grunden hertil er,

at den aktive Sømand som Part i Sagen oftest anses for inhabil. Saadanne Tilfælde som »General Slocum«-Ulykken, ved hvilken det viste sig, at Redningsbælterne var fyldt med Savspaaner, trækkes gerne frem som Bevis paa, at Rederen i Virkeligheden bekymrer sig mere om, at Driftsresultatet sikres end om Sikkerhed for Liv og Ejendom paa hans Skib. Den amerikanske Kontrolinstitution, som har Tilsyn med de tekniske Detailler, er ogsaa ofte paavirket af Kongressen og alle Slags Interesser udefra.

Mere til Skade end til Gavn.

Som bekendt findes der i Markedet Livredningsdragter, der opfylder de Førdringer, som stilles i det amerikanske Lovforslag. Disse Dragter er sikkert udmærkede, men man stiller sig dog tvivlende overfor Muligheden af at udruste en stor Passagerdamper med dem i et Antal, der er tilstrækkeligt til alle de om Bord værende. Man maa ogsaa huske, at naar Redningsmidlerne skal tages i Brug, hersker der almindeligvis stor Travlhed, Ophidselse og Forvirring, og det at trække Livredningsdragterne paa, vil sikkert gøre mere Fortrød, end en eventuel Mulighed for Forfrysning i Vandet med de nu til Raadighed værende let haandterlige og meget enkle Redningsbælter.

DE VANSKELIGE BESEJLINGSFORHOLD PAA PARANAFLODEN

VANDSTANDEN STADIG OVERORDENTLIG LAV

BUENOS AIRES, November.

Angaaende den lave Vandstand i Paranafloden meddeles fra Rosario, at forskellige Dampere, hvis Redere ikke havde været forsigtige nok til at insistere paa Klausulen om fuld Last, har set sig nødsagede til at lægte en Del ved Barren med en Bekostning af 5 Doll. Guld pr. Ton, d. v. s., at Skibet praktisk talt transporterer denne genindtagne Ladning gratis. Det er latterligt, at en Damper skal tvinges til at indtage fuld Last i en Havn, naar det er klart, at den maa losse og atter inddade en Del af Ladningen længere nede ad Floden. Det er derfor absolut nødvendigt for Redere af selv de mindste Baade, at insistere paa Klausulen om fuld Last, naar Befragtingen finder Sted. Det er heldigt, at Myndighederne her har været meget nøjeregnende ved Fastsættelsen af Vandstanden hver Dag og har paaset, at Damperne ikke for-

søger at passere Barrerne, naar de stikker dybere end den opgivne Vandstand, og det er antagelig derfor, at der ikke har fundet nogen Grundstødning Sted mellem Rosario og Martin Garcia Barren. Grundstødning af en Damper mellem Rosaria og San Nicolás betyder ikke blot et Tab for den paagældende Reder, men bidrager til at sinke al Skibsfart paa Floden. Dette er, hvad Myndighederne har ønsket at forhindre, og den skarpe Kontrol, de har ført, er derfor fuldt berettiget. Efter hvad Flodlodserne udtaler, har der i de sidste 20 Aar altid i Oktober været en Stigning i Vandstanden paa 3 Fod, men i Aar har der ikke været nogen saadan Stigning, og Vandet falder stadig i Paraguayfloden og i Alto Paraná, saa Udsigterne for en Stigning er kun smaa, med mindre der skulde rejse sig en stærk sydøstlig Vind, og dette vilde kun sætte Vandstanden op for et Par Dage.

"DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING

København, den 22. December 1924.

For de europæiske Markeders Vedkommende er Tiden før Jul altid vanskelig, og selv om der i Aar gøres mere end ventet, maa Fragtmarkedet betegnes som elendigt.

Det modsatte kan imidlertid siges om de oversøiske Markeder. Usædvanlig mange Baade er sluttet i disse Dage for prompt og senere Lastning fra River Plate, Australien og specielt Indien. De opnaaede Rater er lidt bedre, end hvad forrige Uge kunde opvise, og de mange Slutninger tyder paa, at Befragterne finder Raterne fordelagtige og ønsker at dække sig saa meget som muligt.

Kun Tiden vil vise, hvorvidt Rederne gør klogt i at slutte paa lang Sigt.

TRÆLASTMARKEDET

Sæsonen betragtes som afsluttet, og de faa DBB- og Propslaster, som endnu er og kan ventes at komme i Markedet, regnes der ikke med, og Befragternes Fragtidéer er mere end urimelige.

For l.o.w. Afskibning er der mange Kontrakter for Props og Pulpwood i Markedet, og Købmændene venter at faa gennemført deres Rater og Betingelser. Idéen er gennemsnitlig lavere, end hvad der er betalt i Aar, og følgelig er ingen Forretning kommet i Stand endnu.

De Redere, der sluttede tidligt i Aar, gjorde det næsten bedst, men hvorvidt Eksperimentet vil gentage sig, faar staa hen.

Danzig, Riga og Leningrad har en Del Ordre til uforandrede og lidet tilfredsstillende Rater.

KUL, KOKS ETC.

For at opfylde December Kontrakter har Afskiberne taget en Del Baade, men Lastetørn er vanskelig, og der er absolut ingen Bedring i Fragterne.

Danske Befragtere er aabne for Baade over første Halvaar 1925 til følgende Rater: 2/3,600 Tonnere 5/-, 14/2,000 Tonnere 5/6d., og selv om der kan faas en Del mere, frister Tilbudet ikke.

Fra Rotterdam er der sluttet enkelte Baade til Danmark, Sverige, og disse Laster har Fordelen af en meget hurtig Lastning.

MIDDELHAVET ETC.

Kulmarkedet forbliver sløjt, og nogen Bedring kommer der sikkert ikke i Aar. Til Øerne er Raten faldet til 8/- for større Baad, 8/3d. 2/3,000 Tonnere.

Jordnødder betalte i Fjor ca. 32/- U.K.; i Aar ligger Fragten et Par Shillings lavere, og med de elendige udgaende Fragter kan der ikke regnes med næneværdigt Overskud.

Frugt fra Spanien til U.K.-Continent er lavere og næsten uden Forretning, og Donau gøres endnu til 19/- Continent, 19/6d. U.K., 3/6d. mindre Sulina eller anden Kysthavn.

Oliekager og Korn fra Sortehavet ligger uforandret; ligesaa Alexandria.

NORD-AMERIKA, GULFEN, CANADA

Den tilgængelige Tonnage overstiger Efterspørgselen, og følgelig viser disse Markeder ingen Fremgang, men de sidste Meddelelser fra New York og London er mere optimistiske.

Korn fra U.S.A. til Middelhavet betinger 16½/17 Cents. Kul 3/3.05 Doll. Kul Rio 3.05/3.10 Doll., Monte Video 13/6d.

Gulfen/River Plate, Pitchpine, 14 Doll., Korn Havre-Dunkirk 3/4½d., Piræus 22 Cents.

En norsk 2,500 Tonner har faaet 6.50 Doll. Gulfen/2 danske Havne, prompt, og som gentages for Januar Baad op til 4,500 Tons, maaske 6.70 Doll.

Sukker-Befragterne viser mere Interesse i Januar/Februar Tonnage og har betalt 20/- for store Baade til U.K., 24/- for 3,000 Tonner, option Marseilles 25/6d.

SYD-AMERIKA

Wales-Lower Plate er lidt fastere. For tidlig Januar noteres 11/- til 11/3d., og meget højere ventes disse Rater ikke at ville komme, saa længe det hjemgaaende Marked fortsætter med at tage Tonnage paa de nuværende Betingelser.

Alt afhænger af Efterspørgselen og Amerikas Konkurrence.

Det er glædeligt at se den udprægede Fasthed for prompt Tonnage fra River Plate, og pr. Januar/Februar holder Raten sig med Tendens til Stigning. Med god Grund sættes der stor Lid til La Plata Markedet.

ØSTEN

Dette Marked er meget fast med mange Afslutninger og Noteringer. Karachi/U.K.-Middelhavet er atter højere, og indtil 23/6d. scale er betalt for 4,700 Tonner. 22/9d. til 23/- større Baade alt December/Januar Afskibning.

Australien er igen mere aktiv, og 45/- rapporteres for Januar/Februar mod sidst 42/6d. til 43/-. Saigon/U.K.-Continent, Marts 35/6d. Bombay 26/3d. d.w.. Burmah/Hamburg 31/3d.

TIME CHARTER

I vestindisk Fart sluttet en Del 2/4,000 Tonnere for 6/12 Maaneder til 2 Doll. for de mindre og 1.55 Doll. til 1.40 Doll. for 3,000 og 4,000 Tonnere.

DOBBELTBESKATNINGEN

DANSK-ENGELSK OVERENSKOMST VEDTAGET

Mellem Danmark og England er der i disse Dage blevet underskrevet en Overenskomst om gensidig Fritagelse for Beskatning af Skibsfarten.

Overenskomsten er af samme Indhold som den mellem Danmark og Amerika afsluttede. Som bekendt var flere af vore Dampskibsselskaber i den Situation, at de maatte betale Skat baade her og i andre Lande.

SØ- OG HANDELSRETSDOM

Den 11. December blev der af Retten i Sagen Styrmand C. J. Hansen mod A/S. Dampskibsselskabet »Orion« ved Firmaet C. P. Jensen, afsagt saalydende

Dom:

Sagsøgeren, Styrmand C. J. Hansen, der var forhyret som Styrmand med det de Sagsøgte A/S. Dampskibsselskabet »Orion«, tilhørende S/S. »Sirius« for en maanedlig Hyre af 345 Kroner, blev den 11. Marts 1924 opsagt, medens Skibet laa i dansk Havn. Efter at Skibet derpaa havde gjort en Rejse fra England til Aalborg, blev Sagsøgeren afmønstreret paa sidstnævnte Plads den 31. Marts, medens Skibet laa under Losning, og der udbetaltes ham Hyre til denne Dag. Sagsøgeren kvitterede i Afregningsbogen med Forbehold, idet han forlangte yderligere en Maanedlig Hyre i Anledning af, at Skibet skulde overgaa til fremmed Flag og blev af Kaptajnen henvist til Rederiet desangaaende, hvorhos Kaptajnen tilkendegav ham, at han maatte gaa med til Værft, hvis han vilde have Hyre til den 12te April. Sagsøgeren blev derefter ombord, indtil Skibet den 3die April gik i Dok og overgik til svensk Flag. Samme Dag fik Sagsøgeren udbetalt Hyre til den 11te April inklusive. Sagsøgeren kvitterede for Resthyre paa en ham forelagt Liste.

Under nærværende Sag har Sagsøgeren gjort gældende, at han er afmønstreret, fordi Skibet mistede Retten til at føre dansk Flag, samt at han var i Rederiets Tjeneste den 3die April, da Overgangen fandt Sted, hvorfor han i Medfør af Sømandslovens § 40 mener sig berettiget til en Maanedlig Hyre fra Afmønstringsdagen den 31. Marts, og da der er udbetalt ham Hyre indtil 12te April, paastaar han sig tilkendt Resthyre 207 Kr. med Renter 5 pCt. p. a. fra Stævningens Dato den 21. Oktober 1924, til Betaling sker.

De Sagsøgte har paastaet sig frifundet, idet de har gjort gældende at Sagsøgeren er loyligt opsagt med en Maanedlig Varsel til 11. April, og derfor ikke kan gøre Krav paa Hyre udover denne Dag. At Salget af Skibet er sket til fremmed Land, efter at lovlige Opsigelse har fundet Sted, kan efter de Sagsøgtes Formening ikke berettigede Sagsøgeren til yderligere Hyre, idet Sagsøgeren intet Tab har lidt ved, at Flaget skiftede, men herved tværtimod har den Fordel at oppebære Hyre for den sidste Del af Tjenestetiden uden at gøre Tjeneste. De Sagsøgte har derhos gjort gældende, at Sagsøgeren ved Udbetaling af Resthyren den 3. April ikke tog Forbehold, hvorfor de mener, at han nu maa være afskaaret fra at gøre yderligere Krav gældende.

Der kan imidlertid ikke gives de Sagsøgte Medhold i den sidste Betragtning, idet det af Sagsøgeren ved Kvittering i Afregningsbogen tagne Forbehold efter Omstændighederne maa være tilstrækkeligt, og det bliver herefter nødvendigt at konstatere, om Sømandslovens § 40 hjemler Sagsøgeren Ret til Tillægshyre i Anledning af Skibets Overgang til fremmed Flag.

Den til Grund for Sømandslovens § 40, 1. Stk. liggende Betragtning maa antages at være den, at en til et Skibs Besætning hørende Sømand ikke skal være pligtig at fortsætte Tjenesten ombord, efter at Skibet har mistet sin Nationalitet, og at han derfor bør være berettiget til at betragte sig som afskediget, naar Skibet overgaa til fremmed Flag, og bliver stillet som om han var afskediget før Tjenestetidens Udløb, i hvilket Tilfælde han i Medfør af Sømandslovens § 34 til hvilken der henvises i § 40 1. Stk., vilde have Krav paa Hyre for mindst en Maaned, hvis han er Styrmand eller Maskinmester. Forsaaavidt det fra de Sagsøgtes Side er anført, at Sagsøgeren, naar han har faaet Hyre til Opsigelsesvarslets Udløb, intet Tab har lidt, er dette ikke rigtigt, idet det derved ikke er taget i Betragtning, at Sagsøgeren, naar Tjenesteforholdet ophører før Tjenestetidens Udløb, gaar Glip af Kost og Logi, som han ellers vilde have haft ombord, og den Erstatning, der tilkommer Sagsøgeren, er i Sømandslovens § 40 § 34 fixeret til Hyre for mindst 1 Maaned.

Da det er in confesso, at Sagsøgeren var forhyret indtil den 11. April inklusive, og at Skibet er overgaaet til fremmed Flag den 3. April, findes der efter det anførte i Medfør af Sømandslovens § 40 jfr. § 34 at burde tilkendes Sagsøgeren Hyre til den 30. April, som af ham paastaet, og Sagen vil saaledes være at paadømme overensstemmende med den af Sagsøgeren nedlagte Paastand. Sagens Omkostninger findes de Sagsøgte at burde tilsvare Sagsøgeren med 50 Kr.

S T O R T O G S M A A T

Stor norsk Sejler solgt til Italien.

Den store 4 mastede Fuldrigger »Lancing« er ifølge N. H. & S. T. solgt til Italien. Hermed gaar den mest kendte af de norske Sejlere ud af norsk Skibsregister. Det er en mærkelig Historie dette Skib har, det blev nemlig bygget som Dampskib for 52 Aar siden i Glasgow for det franske Compagnie Générale Transatlantique, det hed dengang »La Pereire« og gik i Ruten Havre—New York. Efter at have gjort god Tjeneste i et kvart Aarhundrede blev Skibet solgt og mærkelig nok, ombygget til firmastet Fuldrigger, Siden da har Skuden i 23 Aar sejlet for norsk Regning og Risiko; i de sidste Aar for Firmaet Melsom & Melsom. Skibet har gaaet for at være det længste Sejlskib (405 Fod), og samtidig har det ogsaa været blandt de hurtigste. Saaledes kan nævnes 42 Dage paa Turen Buenos Aires—New Caledonia, det bliver en Gennemsnitsfart af 11 Knob, fra New York til Danmark har Skibet sejlet paa 20 Dage, i 1916 sejlede

det i Februar Maaned, lastet med Oliiekager, paa 6 Dage og 18 Timer fra Østsiden af New Foundland til nord om Skotland. Her er nogle andre af dets Rekorder: Leith—Valparaiso 90 Dage, Aarhus—Halifax 22, Santos—Melbourne 46, Melbourne—Barbades 69, New Orleans—Queenstown 30, Halifax—Clyde 15, Kristiania—Melbourne 75 Dage. Det er ikke længe siden Skibet gjorde en Rejse med en Gennemsnitsfart af 12 Knob, ved en Anledning blev 76 miles tilbagelagt paa 4 Timer, hvad der med Rette blev betegnet som »a wonderful performance«. At Skibet fremdeles har Klasse 100 A 1 hos Lloyds betegnes i engelske Beskrivelser som »a tribute to her British builders and her Norwegian owners«.

»Lancing« er som nævnt bygget af Jern i 1865 af R. Napier & Sons, Glasgow. Det maaler 2,785 Tons Brutto, er 356 Fod lang, 43.8 Fod bred, 27.3 Fod dyb. Det havde Bundtanks til 1,140 Tons Vandballast og fik derved hurtig Ekspedition ved Land, naar det skulde sejle eller ankom til Lasteplads i Ballast.

CHR. JENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon .. 2256
Statstelefon 40

Telegr.-Adr.:
»SØBORG«

M. KJÆR · AALBORG
VESTERAAGADE · VED PONTONBRØEN
Alle Maskin- og Skibsreparationer
udføres hurtigt

TELEGRAM-ADRESSE: »MASKINKJÆR« · TELEFON NR. 2371



EM. Z. SVITZER'S BJERGNINGS-ENTREPRISE

TELEFON Nr. 5195-7278 KØBENHAVN K. STATS TELEFON NR. 2

Telegram-Adresse:
»SVITZERSALVAGE«

Shipping Board nedlægger sit finske Kontor.

Shipping Board nedlægger fra 1. Januar sit Kontor i Helsingfors, og Virksomheden overtages af Kontoret i København.

Esbjerg Kutter forlist?

Efter 2½ Døgn uafbrudt Søgen er Redningsdamperen »Dana« vendt tilbage til Esbjerg. Det var ikke lykkedes at finde den savnede Kutter »Per Dicksen«. Derefter maa det anses for sandsynligt, at »Per Dicksen« er gaaet under med Mand og Mus.

Besætningen bestod af fem Mand, der alle var hjemmehørende i Esbjerg.

En islandsk Motorbaad forlist, en anden savnet.

En Motorbaad fra Westmanø er paa Vej til Postdamperen »Gullfoss« forlist med 8 Mand. Blandt de omkomne er Doktor Gunlaugsson og Konsul Olafssons Søn.

En anden Motorbaad, bemanded med 10 Mand, drev til Havs, og man befrygter, at ogsaa den er forulykket.

Solgt til Ophugning.

Den store Bark »Holdana«, der sammen med Søsterskibet »Svedana« i nogle Aar har ligget opankret i Lunkebugten, blev i Fjor solgt til Ophugning i Hamborg. Begge Skibene tilhørte Korngrosserer, Skibsreder *Asmussen*, København.

Nu er ogsaa »Svedana« solgt. Det er Ophuggerfirmaet *Petersen & Albeck* i København, der har købt »Svedana«.

Den store Mængde Sejl, som hører til »Svedana«, og som har været opbevaret hos en Sejlmager i Svendborg, blev for et Par Dage siden bragt om Bord paa Skibet, som rimeligvis vil blive ført bort i nær Fremtid.

Henckel køber Damper.

Ingeniør *Henckel* har i Hamborg købt et større Dampskib, »Hamlet«.

Skibet antages at komme i Fart paa New-York—Trinidad.

Stabelafløbninger.

Fra Aktieselskabet *Burmeister & Wain's* Maskin- og Skibsbyggeris Værft paa Refshøleøen sattes Fredag et Dieselmotorskib, Værftets Byggenummer 329, til Skibsreder *Laurits Kloster*, Kristiania, i Vandet.

Skibet bygges til Norsk Veritas og er bestemt til Fragtfart. Dets Hoveddimensioner er følgende:

367'-0" × 51'-3" × 34'-0",

og Bæreevnen er 6650 tons d. w.

Det forsynes med 2 Hoveddieselmotorer af nyeste Type, der tilsammen skal kunne udvikle 2600 I. H. K.

Alt Dæksmaskineri bliver elektrisk drevet.

Stabelafløbningen forløb i alle Maader smukt, og Skibet fik Navnet »Sørvard«.

Mandag fandt der paa Københavns Flydedok og Skibsværft Afløbning Sted af Værftets Nybygning Nr. 164, s. s. »Newsome«, en Frugtdamper til A/S. »Frugtfart«, Kristiania.

Hoveddimensionerne er: 255' 0" × 35' 6" × 23' 6". —

Skibet er bygget til Det norske Veritas' højeste Klasse og bliver forsynet med en 1800 IHK Dampmaskine.

Afløbningen forløb smukt og uden Uheld.

Fra *Svendborg Skibsværft* sattes Onsdag en ny Damper til Dampskibsselskabet »Ærø« i Vandet. Damperen er paa 150 Tons, skal kunne tage 250 Passagerer og skal afleveres til Selskabet i Januar 1925. Det er Værftets Nybygning Nr. 32. Stabelafløbningen forløb smukt.

„Laura Mærsk“ beskadiget.

»Laura Mærsk« er indkommet til København med en Lækage, som havde medført, at der var trængt Vand ind i Skibet.

Paa den sidste Del af Rejsen havde Pumperne uafslædigt været i Gang.

Aarsagen til Lækken formenes at være, at nogle Nitter er sprængt, saaledes at en Plade er gaaet løs.

Skibet dokker i København for at faa repareret, men behøver næppe at udlosse sin Ladning, der er bestemt til Leningrad.

Sø- og Handelsretsdom.

Aktieselskabet *P. P. Hedegaard*, Nørresundby, havde anlagt Sag mod »Dampskibsselskabet af 1912« i Svendborg og København og krævede Erstatning for 50 Tons af en Ladning Rug og Hørfrøkager, som i November forrige Aar ankom med S. S. »Elisabeth Mærsk« til Nørresundby fra Petrograd, og som var sammenblandet, samt fordi der manglede ca. 1000 kg.

Aktieselskabet forlangte herfor en Erstatning paa 5377 danske Kroner og 830 hollandske Gylden. Skandinavisk Kontrol, der har kontrolleret Udlosningen fra Udladeren, den russiske Handelsrepræsentation i Stockholm, havde under Proceduren støttet Sagsanlægget.

Ved Sø- og Handelsrettens Dom blev iflg. S. A. Dampskibsselskabet dømt til at betale det danske Beløb samt Sagsomkostninger med 300 Kr.

To af Dommerne afgav dissenterende Votum, idet de ogsaa vilde tilkende Aktieselskabet Erstatning for Manco'en — 800 Gylden, — samt 400 Kr. i Sagsomkostninger.

Ødelagt af en Torpedo.

En engelsk Motor-Fiskersmakke »Forget Me-not« blev forleden i Nordsøen ramt af en vildfarende Torpedo fra en engelsk Øvelses-Eskadre. Smakken forvandlede i et Nu til Pindebrænde. Føreren blev indviklet i et Fiske-net og gik ned, hvorimod hans 15-aarige Søn slap fra Borde. inden Baaden blev ramt, og blev reddet efter nogen Tids Svømning.

POSITIONSLISTE PR. 22. DECEMBER 1924**MEDDELT AF »DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«.****A**

s.s. *A. P. Bernstorff*, Nielsen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Aalborg*, Egholm, afg. København 18.12.
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i København-Aalborg Ruten.
s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i København-Aarhus Ruten.
s.s. *Absalon*, Hansen, afg. Kiiskilae 14.12 til Tyne.
m.s. *Africa*, Svarrer, afg. Dairen 18.12. til Chinwangtao.
s.s. *Aggersund*, Petersen, pass. Azorerne 14.12.
s.s. *Agnete Mærsk*, Rasmussen, afg. W. Hartlepool 1.12.
s.s. *Aladdin*, Nielsen, ank. Garston 15.12.
s.s. *Alderney*, Jerne, afg. Philadelphia 5.12. til London.
s.s. *Alexandra*, Holst, ank. Derindje 14.12.
s.s. *Alf, Thorkildsen*, ank. København 16.12.
s.s. *Alfa*, Christensen, pass. København 18.12 p. R. t. Riga.
s.s. *Alfred Hage*, Bjørn-Andersen, afg. Cardiff 11.12.
s.s. *Algarve*, Hansen, ank. Swansea 17.12.
s.s. *Alssund*, Nielsen, ank. Danzig 13.12.
s.s. *Amalienborg*, Hansen, afg. Santos 11.12.
s.s. *Angelica Mærsk*, Rask, ank. Landskrona 15.12.
s.s. *Anine*, Risøe, ank. Riga 17.12.
m.s. *Annam*, Rasmussen, pass. Perim 16.12 p. R. t. Penang.
s.s. *Anneberg*, Korff, ank. London 12.12.
s.s. *Arabien*, Harder, ank. Fremantle 10.12.
s.s. *Argentina*, Wenck, pass. Madeira 17.12 p. R. t. Buenos Aires.
m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Rio de Janeiro 16.12 til Skandinavien via Madeira.
s.s. *Arkansas*, Snedker, afg. Ardrossan 2.12. til Boston, Philadelphia og Baltimore.
s.s. *Arnold Mærsk*, Stabenow, afg. Fineidet 18.12.
m.s. *Asia*, Dahl, ank. Aarhus 15.12.
s.s. *Astrid*, Bjark., ank. Antwerpen 14.12.
s.s. *Atlantic*, Lund, afg. Colombo 13.12. til Macassar.

m.s. *Australien*, Møller, ank. Göteborg 18.12.
m.s. *Avance*, Andrup, afg. København 18.12. til Methil.
m.s. *Avant*, Sørensen, p. R. t. Grangemouth.
s.s. *Axel*, Maglebye, afg. Sundsvall 18.12. til Fécamp.

B

s.s. *Beira*, Kjær, afg. London 17.12 til Windau og Libau.
s.s. *Belgien*, Hansen, ank. København 16.12.
s.s. *Bellona*, Thrane, Grundstødt udfor Tornby v/ Hirtshals 18.12.
s.s. *Benedikt*, Madsen, i København-Haderslev-Aabenraa-Sønderborg Ruten.
s.s. *Bergenhus*, Andresen, afg. Bergen 17.12. sydgaende.
s.s. *Berlin*, Vinding, afg. Grangemouth 18.12. til Livorno.
s.s. *Bertha*, Lassen, ank. Gloucester 14.12.
s.s. *Betty Mærsk*, Nielsen, ank. London 18.12.
s.s. *Birgit*, Bang, afg. København 18.12. til Raumo.
s.s. *Birte*, Christensen, ank. Nuevitas 28.11.
s.s. *Bjarke*, Petersen, ank. Pernau 17.12.
s.s. *Bodil* afg. Abo 17.12 til Wiborg.
s.s. *Bogø*, Rasmussen, afg. Swansea 17.12 til Sølvesborg.
s.s. *Bolivia*, Beldring, ank. Yokohama 13.12.
s.s. *Bornholm*, Hansen, ank. Liverpool 14.12.
s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Calais 18.12.
s.s. *Botnia*, Lydersen, ank. København 13.12.
s.s. *Bottenhavet*, Vaaben-Hansen, ank. Dunston 16.12.
s.s. *Brattingsborg*, Christensen, ank. New York 11.12.
s.s. *Bretagne*, Hartmann, ank. Hull 17.12.
s.s. *Bretland*, Larsen, afg. København 17.12. til Blyth.
s.s. *Britta* pass. Kielerkanalen 17.12. p. R. t. Barcelona.
s.s. *Brynhild*, Huus, ank. Braila 14.12.
s.s. *Bryssel*, Jensen, ank. London 13.12.
s.s. *Berglum*, Møllerup, afg. New York 15.12.

ROTTERDAM

**KJØBENHAVNS
HANDELSBANK**ETABLERT 1873
Aktiekapital (fuldt indbetalt) Kr. 50.000.000
Reserv fond Kr. 29.559.110

HOVEDKONTOR: HOLMENS KANAL 2

Afdelinger:

Amagerortov 29 · Bredgade 77 · Frederiksberggade 1
Gl. Kongevej 98 · Nørrebrogade 26 · Store Kongens-
gade 58 · Strandvej 96 · Sølvgade 84 · Østerbrogade 29

Filiater i:

Aabenraa · Aarhus · Esbjerg · Graasten · Haderslev
Horsens · Kalundborg · Odense · Randers
Rønne · Sønderborg · Tøftlund
Tønder · Viborg*Wiltons*
ENGINEERING & SLIPWAY CoSKIBSBYGGERE
MARINE-, ELEKTRISKE OG ALMINDELIGE
INGENIØRARBEJDERKEDELSMEDIE · JERN- OG MESSING-STØBERIER
REPARATIONSVÆRFT2000 TONS DAMP-HYDRAULISK SMEDEMASKINE
4 FLYDEKRANER MED INDT. 120 TONS LØFTEEVNEEn Ponton-Dok for Skibe op til 850 Fods Længde, Løfte-Evne 46,000 Tons
En » » » » » 550 » » » 14,000 »
En » » » » » 480 » » » 8,000 »
En » » » » » 420 » » » 4,500 »

Sidebeddinge for Dampere paa indtil 300 Fods Længde

TELEGR. ADR.: **WILTON, ROTTERDAM** TELEFON-NR.:
7303, 7304, 7305, 7325, 6707, 6708

KØBENHAVN

**DEN
DANSKE
LANDMANDSBANK**

GRUNDLAGT 1871

DE FORENEDE JERNSTØBERIERAKTIESELSKAB
HOLMBLADSG. 47 · KØBENHAVN S.TELEFON: 1630
KABYS-KOMFURER OG SKIBS-OVNE
I ALLE STØRRELSESR TIL KUL OG OLIEFYRNING**H. P. NIELSEN**Strandbygade 18 · Esbjerg
Skibshandler

Telefon: 197 Telegr.-Adr.: Skibsnelsen

**ESBJERG JERNSTØBERI
& MASKINFABRIK**JENSEN & OLSEN Telegr. »Thore« Telef. Nr. 31
ESBJERG

udfører Skibsreparationer af enhver Art

ESBJERG

ESBJERG MASKINFABRIKJERN- & METALSTØBERI
CHRISTOFFERSEN & LARSEN

Specialitet:

ELEKTRISK SVEJNING · SKIBS-, MASKIN- OG KEDELARBEJDE
HURTIG STØBNING AF METAL OG JERN
KOBBERARBEJDE UDFØRES**J. LAURITZEN'S**

MÆGLERFORRETNING

*Esbjerg*BEFRAGTNING · KLARERING · SPEDITION
TELEGRAM-ADRESSE: »LAURITZEN« · TELEFON Nr. 3 & 822FREDERIKS-
HAVN**„Alpha“
Motoren***Leveres
saavel i 4 Takt
som i 2 Takt*A/s Frederikshavns Jernstøberi & Maskinfabrik
FREDERIKSHAVN**N. I. C. PEDERSEN**HARALD CHRISTENSENS EFTERF.
SKIBSMÆGLER**FREDERIKSHAVN**

Telegr.-Adr.: »Harkristensen« · Statstelefon 14 · Jydsk Telefon 10

AARHUS

I FREDERIKSHAVNprovierter de Herrer Skibsførere bedst
og billigst hos**P. Saxbergs Eftfl. · N. Mogensen**Telegr. Adr. »Saxberg« · Telefoner 244 & 482
Skibshandel**SKIBSREPARATIONER****VIGGO JENSEN A/s**
MASKINFABRIK

TELFON: 2437

AARHUS

SVENDBORG

A/s SVENDBORG SKIBSVÆRFT & MASKINBYGGERINYBYGNINGER & REPARATIONER · 2 FLYDEDOKKER
NUMER 1: FOR SKIBE INDTIL 600 TONS LADEEVNE
NUMER 2: FOR SKIBE INDTIL 4000 TONS LADEEVNE

TELEFONER: 76-269

TELEGRAM-ADRESSE: FLYDEDØKKEN

STATSTELEFON 21

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, i København-Frederikshavn-Kristiania Ruten.
 m.s. *California*, Pedersen, ank. København 14.12.
 s.s. *Carmen* ank. Sevilla 13.12.
 s.s. *Charkow*, Petersen, afg. Genua 17.12. til Malaga.
 m.s. *Chastine Mærsk*, Lundgreen, pass. Perim 17.12.
 m.s. *Chile*, Hansen, pass. Samiquel 15.12. p. R. t. Hamburg.
 s.s. *Chr. I. Kampmann* afg. København 18.12.
 s.s. *Christiansborg*, Lund, ank. Texas City 16.12.
 s.s. *Cimbria*, Svan, ank. København 18.12.
 s.s. *Cito*, Jordt, afg. Randers 19.12. til Hamburg.
 s.s. *Clara*, Duyesen, afg. Nakskov 18.12. til Leith.
 s.s. *Copenhagen*, Nielsen, afg. Wilmington 18.12. til England.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Dagmar* (J. Lauritzen) ank. Kotka 17.12.
 s.s. *Danefelt*, Simonsen, ank. Cardiff 17.12.
 s.s. *Danefærd*, Grøndal, ank. Nice 16.12.
 s.s. *Daneholm*, Petersen, ank. København 2.12.
 m.s. *Danekonge*, Petersen, pass. Aden 19.12. p. R. t. Wellington.
 s.s. *Danelag*, Stage, pass. Hanstholm 19.12. p. R. t. Nykøb. F.
 s.s. *Danemark*, Hausgaard, pass. Hoborg 19.12. p. R. t. West Hartlepool.
 s.s. *Danevirke*, Jørgensen, ank. Santos 8.11.
 s.s. *Danery*, Voss, afg. Boness 16.12. til Haderslev.
 s.s. *Dania*, Bencke, ank. New York 11.12.
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, afg. Galveston 6.12.
 s.s. *Delaware*, Folkenberg, afg. Baltimore 17.12. til Golfen.
 s.s. *Diana*, Tramp, afg. København 18.12. til Newcastle via Aalborg.
 s.s. *Dorrit* afg. Amsterdam 18.12. til Stettin.
 s.s. *Douro*, Jørgensen, afg. Libau 17.12. til London.
 m.s. *Drogden*, Hansen, ank. Sundsvall 11.12.
 s.s. *Dronning Maud*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston-Ruten.
 s.s. *Dublin*, Krogh, ank. New York 13.12.

E

s.s. *E. M. Dalgas* ank. Antwerp 18.12.
 s.s. *Ebba* pass. Carvoeiro 18.12. p. R. t. Dieppe.
 s.s. *Ebro*, Rosenhøj, afg. København 18.12. til London.
 s.s. *Egholm*, Tønnesen, afg. Neapel 17.12. til Catania.
 s.s. *Eleonora Mærsk*, Mortensen, ank. Leningrad 15.12.
 s.s. *Elie*, Schmidt, afg. Garston 17.12. til Newport Mon.
 s.s. *Elisabeth*, Petersen, ank. Requeyada 13.12.
 s.s. *Ella*, Nielsen, ank. København 20.12.
 s.s. *Ellensborg*, Andersen, afg. Danzig 18.12.
 s.s. *Elsborg*, Palm, ank. London 12.12.
 s.s. *Emanuel*, Svane, afg. Randers 19.12. til Methil.
 s.s. *Emilie Mærsk*, Andersen, afg. Cette 18.12.
 s.s. *Emma Mærsk*, Mærsk-Møller, pass. Perim 17.12.
 s.s. *Energi*, Jensen, ank. Granton 20.12.
 s.s. *England*, Stengade, ank. Sta. Fé Argentina 17.12.
 s.s. *Enighed*, Christensen, ank. Aarhus 20.12.
 s.s. *Erik*, Christensen, afg. Cardiff 11.12. til Oran.
 s.s. *Erik Boye* ank. Manchester 13.12.
 s.s. *Erindring*, Nielsen, ank. Sørnæs 14.12.
 s.s. *Esberrn Snare*, Fjeldborg, i Aalborg-Kiel-Hamburg Ruten.
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Aarhus-Kiel-Hamburg Ruten.
 s.s. *Ester* ank. Wiborg 18.12.
 s.s. *Esther Maria*, Vilsmark, pass. København 17.12. p. R. t. Garston.
 s.s. *Estland*, Sørensen, ank. Riga 12.12.
 s.s. *Estonia*, Christensen, ank. Danzig 15.12.
 s.s. *Express*, oplagt i København siden 5.11.

SKIBS- PROVIANTERINGS- HANDLERE

København:

J. Andersen & Co., Toldbodvej 7.
 Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24.

Aarhus:

Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 26.

Esbjerg:

H. P. Nielsen, Strandbygade 18.
 Th. Thygesen Kirkegade 7.

Frederikshavn:

P. Saxbergs Eftt., N. Mogensen.

Helsingør:

K. F. Marstrands Eftt.

Randers:

A. L. Nielsen, ogsaa aut. Forhyringskontor.

Vejle:

W. Coops, ogsaa aut. Forhyringskontor.

F

s.s. *Falken*, Pedersen, i Ruten København, sydfynske m. fl. Pladser.
 m.s. *Falstria*, Sørensen, afg. Leixoes 16.12. til London.
 s.s. *Fanø*, Michelsen, ank. Bordeaux 10.12.
 s.s. *Ficaria*, Hansen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Fiona* oplagt i København siden 16.11.
 m.s. *Fionia*, Skjoldam, afg. Middlesbrough 17.12. til Antwerp.
 s.s. *Flora*, Andresen, ank. Grimsby 17.12.
 s.s. *Florida*, Holm, ank. Buenos Aires 6.12.
 s.s. *Flynderborg*, Lund, afg. Brunbütel 19.12.
 s.s. *Frankrig*, Parker, ank. Kolding 16.12.
 s.s. *Fredensborg*, Nielsen afg. Nørre Sundby 18.12.
 s.s. *Fredensbro*, Olsen, pass. Perim 14.12. p. R. t. Danmark (Aarh.).
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, afg. New York 9.12. til København.
 s.s. *Frederiksborg*, Larsen, afg. Willemstad 4.12.
 s.s. *Frejr*, Jensen, ank. Parkeston 17.12.
 s.s. *Frieda*, Westergaard, ank. l'Havre Red 17.12.
 s.s. *Frigga*, Aage Larsen, afg. London 16.12. til Esbjerg.
 s.s. *Frode*, Juul Larsen, afg. Hampton Roads 6.12. til København og Holbæk.
 s.s. *Fylla*, Callesen, afg. Port Talbot 17.12. til Oporto.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, afg. København 16.12. til Danzig, Riga og Reval.
 s.s. *Gautatyr*, Nielsen, pass. København 16.12. p. R. t. Calais.
 s.s. *Gerda* afg. Bilbao 18.12. til Rotterdam.
 s.s. *Geysir*, Hansen, i Timecharter.
 s.s. *Gorm*, Christensen, ank. Lysekil Distrikt 13.12.
 s.s. *Grønland*, Andersen, ank. Kenitra 12.12.
 s.s. *Grønsund*, pass. Skagen 19.12.
 s.s. *Gudrun Mærsk*, Nielsen, afg. Saigon 5.12.
 s.s. *Gunver* afg. Hudiksvall 18.12. til Hernösand Distrikt.

H

s.s. *H. A. Hansen*, Hansen, ank. København 19.12.
 s.s. *H. Pontoppidan* afg. Methil 16.12.
 s.s. *Hadsund*, Hansen, ank. Burntisland 15.12.
 s.s. *Halfdan* ank. Riga 17.12.
 s.s. *Halland*, Christiansen, ank. Hamburg 18.12.
 s.s. *Hamlet*, Poulsen, afg. Cardiff 19.12. til Casa Blanca.
 s.s. *Hammershus*, Hveissel, afg. Koivusaari 17.12.
 m.s. *Handicap*, Bull, afg. Suez 13.12. til Padang.
 s.s. *Hans Broge*, Christensen, afg. Kotka 16.12. til Manchester.
 s.s. *Hans Mærsk*, Slavensky, ank. Cette 9.12.
 s.s. *Hans Tavsén*, Hansen, afg. Hull 18.12.
 s.s. *Harald*, Pedersen, afg. Rouen 15.12. til London og Antw.
 s.s. *Harriet* afg. Dieppe 17.12. til Hull.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, afg. Newcastle 17.12. til København.
 s.s. *Helene* afg. Stockholm 17.12. til Hernösand.
 s.s. *Helga* pass. Kielerkanal 17.12. p. R. t. Dunkirk.
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, i Dok siden 26.11.
 s.s. *Hengest*, Ingemann Andersen, afg. København 16.12. til Libau via Memel.
 s.s. *Henry Tegner*, Nielsen, afg. Manchester 17.12. til Penarth Dock.
 s.s. *Hermod*, Clausen, ank. Leith 14.12.
 s.s. *Hertha Mærsk*, Møller, ank. Rostock 19.12.
 s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Swansea 13.12. til København, Horsens og Nakskov.
 s.s. *Hjelm*, oplagt i København siden 19.7.
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, ank. Swansea 17.12.
 s.s. *Holland*, Jørgensen, afg. West Hartlepool 16.12.
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, afg. København 18.12. til Hull.
 s.s. *Hugo*, Jacobsen, ank. Danzig 17.12.
 s.s. *Hulda Mærsk*, Andersen, pass. Skagen 19.12.

I

s.s. *I. D. S. Adolph* ank. London 18.12.
 s.s. *I. P. Justesen*, Flygenring, ank. Rosyth 17.12.
 m.s. *Indien*, Jacobsen, ank. Yokohama 13.12.
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. St. Vincent 17.12.
 s.s. *Inge Mærsk*, Høgstedt, ank. London 18.12.
 s.s. *Inger* ank. Cardiff 14.12.
 s.s. *Irene Maria*, Lisberg, afg. København 17.12. til Raumo.
 s.s. *Island*, Frandsen, afg. Reykjavik 16.12. til København via Leith.
 s.s. *Ivar*, Ankersen, afg. Danzig 17.12. til København.

J

s.s. *J. C. Jacobsen* ank. London 15.12.
 s.s. *J. C. la Cour*, Sandborg, ank. Esbjerg 17.12.
 s.s. *Jakob Mærsk*, Hansen, ank. Adriatic 18.12.
 s.s. *Jan*, Kurtzhals, ank. Nuevitas 15.12.
 m.s. *Java*, Knudsen, ank. Hamburg 18.12.
 s.s. *Jelling*, Andersen, ank. Puerto Mexico 15.12.
 s.s. *Jenny* afg. Goole 16.12. til Memel.
 s.s. *Jessie Mærsk*, Petersen, ank. Newcastle 17.12.
 s.s. *Johanne* pass. København 17.12. p. R. t. Tyne.
 s.s. *Jolantha*, Strufve, i Stettin-København-Christiania Ruten.
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, afg. Huelva 18.12.
 s.s. *Josey*, Nielsen, ank. Havanna 15.12.
 s.s. *Junghoved*, Horn, ank. Sunderland 15.12.

LONDON

STUVERI I LONDON

BRITISH & NETHERLANDS WHARF CO. (MEDLAND WHARF)

Korrespondance til: CITY OFFICE, 2, Creechurch Lane, LONDON E.C.3.

REGENTS CANAL DOCK, E.14

Dampere losses hurtigt baade ved MEDLAND MOLEN og andetsteds i London · FRUGTDAMPERE, Specialitet ved MEDLAND MOLEN (hvor Dampene altid kan flyde), der er udstyret med elektriske Kraner og alle moderne Losningsapparater.

Alle Oplysninger og Takster for Losning af alle Arter af Varer sendes efter Anmodning.

FRANK BROWN, DIREKTØR

LONDON

BUNKER ENTREPRENØRER
FOR UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGELSKE KUL-ÅFSKIBNINGSHAVNE
BEFRAGNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE
KULEKSPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER
FLYDENDE BRÆNDELSE

LAMBERT BROTHERS LIMITED

TELEGRAM-ADR.: 85, GRACECHURCH STREET,
LAMBERT SFOCK, LONDON E.C. 3.

FILIALER:

CARDIFF, The Exchange	Telegr. Adr.:
Newport, Mon., 131, Dock Street	} Lamberts
Port Talbot, Exchange Buildings	
NEWCASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs.	
Tyne Dock, 67, Hudson Street	} Newcastle.
Blyth, 19, Ridley Street	} Lamberte
West Hartlepool, Victoria Terrace	
GLASGOW, 78, St. Vincent Street	} Lamberte
Methil, 82, East High Street	
Burntisland, 20, High Street	} Lambrose
HULL, Prudential Buildings	
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road	
Immingham, Dock Offices	} Grimsby

NEW YORK: 17, STATE ST. BILBAO: ESTACION 5

PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA

LONDON

HARALD ISACHSEN & CO., Ltd.

Skibsmæglere og Befragtningsagenter

TELEGRAM-ADRESSE: "AVANCEUR", LONDON
CODER: SCOTT'S & WATKINS

101, LEADENHALL STREET, LONDON E.C.3

CARLBOM, PETERSON & CO., Ltd.

DIREKTØRER: SKIBSMÆGLERE KONTORER:
JOHN O. CARLBOM (SVENSK) JOHN CARLBOM & CO., Ltd.
FRANK G. CASTLETON, F.I.C.S. GRIMSBY, HULL, IMMINGHAM,
NEWCASTLE-ON-TYNE

Coder: Telegram-Adresser: Telefoner:
Watkins' "Receptive, Phone, London" London: Avenue 2184 & 2185
Scott's "Receptive, London" (Foreign) Grimsby: Central 2073 & 2871
A.B.C. "Carlbon, Grimsby" Hull: Central 5093 (two lines)
Ballie "Carlbon, Hull" Immingham: Central 38
"Carlbon, Newcastle-on-Tyne" Newcastle: City 144

110, FENCHURCH STREET, LONDON E. C. 3.

J. A. FINZI & YOUNG

8, FENCHURCH BLDGS.

LONDON, E. C. 3

TELEFON: AVENUE 8289

SKIBSMÆGLERE OG BEFRAGTERE

GRIMSBY

Telefoner {Grimsby No. 621
Immingham No. 31

Telegrams: "SUTCLIFFE"

FILIALER:

69 Princess Manchester
7 Chapel Street Liverpool
1 Cannon Str et. ... Birmingham
24 Charles Street. ... Bradford
York House 5/7, St.
Mary Axe London
Corn Exch. Chambers,
Exchange Street ... Sheffield

JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

Skibsmæglere, Befragtning, Spedition, Assurance og Kommissionsforretning,
Stevedores, etc.

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

CARDIFF

MOUNTSTUART TØRDOKKE OG SHEARMANS LIMITED

CARDIFF

NEWPORT

BARRY

AVONMOUTH

Telegram-Adresse: MOUNTSTUART
Telefon 5103Telegram-Adresse: MORDEY
Telefon 2174Telegram-Adresse: SHEARMAN
Telefon 275Telegram-Adresse: SHEARMAN
Telefon 54

TØRDOK-EJERE · SKIBSREPARATØRER & INGENIØRER

GLASGOW

ANDREW LEITCH & CO.

KUL EKSPORTØRER
SKIBSMÆGLERE · SPEDITØRER · BUNKERKUL
BUNKERKUL ENTREPRENØRER

DUNDEE & GLASGOW

TELEGR.-ADR.: »LEITCH, DUNDEE

E. VON MEHREN & CO.

GLASGOW · NEWCASTLE · GREENOCH

Telegram-Adresse: »Vonnemens

SKIBSMÆGLERE · BUNKERKUL ENTREPRENØRER

Agent for Norge: *

ROB. NILSON & NYQUIST, Christiania.

Telefon: 14346, 33647 H · Telegr.-Adr.: »Lipa»

METHIL

Telegrams: »Mactaggart», Methil.
Codes: A. B. C. 5th Edition · Scotts' 20th Edition · Watkins 1904

LAWSON & MITCHEL

Skibsmæglere & Skibsfarts Agenter

METHIL, Fife

DANSK VICEKONSULAT

FORSYNING AF BUNKERS

Dæk- og Maskinforsyninger

C. A. G. FYHN

SKIBSHANDLER OG KREDITOPLAG

EAST HIGH STREET

METHIL

Forste Klasses Varer i Skinker, Smør, The, Ost, Mel, Konserves etc.
Agent for W. B. Dick & Co., Ltd., Maskinolie etc.

m.s. *Jutlandia*, Kolls, afg. Port Said 16.12. til London.
s.s. *Jægersborg*, Hansen, afg. Odense 18.12.

K

s.s. *Kai*, Friis, afg. Norfolk 15.12. til Havana.
s.s. *Karen*, Brinch, afg. Leghorn 18.12. til Valencia.
s.s. *Karla* ank. Cardiff 17.12.
s.s. *Kasan*, Sørensen, afg. Hamborg 17.12. til Esbjerg.
s.s. *Katholm*, Jensen, ank. Danzig 13.12.
s.s. *Kejserinde Dagmar*, Uldall, afg. København 17.12. til Riga.
s.s. *Kentucky*, Nielsen, ank. Portland Me. 16.12.
s.s. *Kina*, Nielsen, pass. Colon 11.12. p. R. t. Japan.
s.s. *Kirsten Mærsk*, Bærentzen, ank. W. Hartlepool 17.12.
s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, i København-Aarhus Ruten.
s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, ank. Immingham 20.12.
s.s. *Knud Willemoes*, Thomsen, afg. Esbjerg 21.12. til Methil.
s.s. *Koldinghus*, Roholm, i København-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
s.s. *Kong Haakon*, Rindby, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Kronborg*, Hillebrandt-Lund, ank. Vejle 16.12.
s.s. *Kronprins Frederik*, Hejlsø, pass. Skagen 20.12.
s.s. *Kurland*, Berndsen, ank. Lissabon 16.12.
m.s. *København*, Mortensen, afg. Beira 25.11. til London.

L

s.s. *Lars Kruse* afg. Tynen 18.12.
s.s. *Laura Mærsk*, Løber, ank. Rotterdam 16.12.
m.s. *Leise Mærsk*, Houmann, afg. Mexico 20.11.
s.s. *Lexa Mærsk*, Bærentzen, afg. Leningrad 16.12.
s.s. *Lifland*, Haure-Petersen, ank. Birkenhead 13.12.
s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, ank. København 15.12.
s.s. *Lily*, Poulsen, afg. Bremen 17.12. til Immingham.
s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutefart København-Limfjordsstationerne.
s.s. *Lithuania*, Jørgensen, ank. New York 18.12.
s.s. *London*, Caspersen, ank. Aalborg 18.12.
m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Bahia 7.12. til København, Helsingborg, Aarhus og Göteborg via Madeira.
m.s. *Lynetten*, Jensen, afg. Sundsvall 13.12.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i København-Kristiania Ruten.
s.s. *Magnus*, Nielsen, ank. Antwerpen 17.12.
s.s. *Maine*, Andersen, afg. Newcastle 8.12. til Miami.
s.s. *Maj*, Holm Nielsen, afg. Valencia 17.12. til Antwerpen.
s.s. *Maja*, Christensen, i København-Hamborg Ruten.
m.s. *Malaya*, Kruse, afg. Hongkong 16.12. til Shanghai.
s.s. *Margrete*, Mathiasen, ank. Genoa 14.12.
s.s. *Marie* pass. Ushant 18.12. p. R. t. Marseilles.
s.s. *Marie Mærsk*, Kristensen, ank. Hull 9.12.
s.s. *Margit*, Jensen, afg. Cardiff 12.12. til Las Palmas.
s.s. *Martin Carl*, Jørgensen, ank. Rouen 11.12.
s.s. *Martin Goldschmidt*, Lauritzen, afg. Tyne 17.12. til Livorno.
s.s. *Mary*, Stabell, pass. København 16.12 p. R. t. W. Hartlepool.
s.s. *Maryland*, Pape, afg. Norfolk Va. 4.12. til København m. fl. Pladser.
m.s. *Mexico*, Wolff-Jørgensen, afg. Charleston 13.12. til Göteborg.
s.s. *Middelhavet*, Olsen, afg. West Hartlepool 18.12. til Methil.
s.s. *Minsk*, Egense, ank. Aarhus 18.12.
s.s. *Mjølner*, Rasmussen, pass. Gibraltar 14.12. p. R. t. Island.
s.s. *Moskov*, Jørgensen, ank. Danzig 15.12.
s.s. *Møen*, Olsen, i København-Stege og København-Nykøbing F. Ruterne.

N

s.s. *N. F. Høfding* afg. Sevilla 12.12.
s.s. *Nancy* ank. Rouen 18.12.
s.s. *Natal*, Røder, afg. Colombo 15.12. til Penang.
s.s. *Nautik* afg. Malaga 18.12. til Carthagen.
s.s. *Neptun* afg. Tarragona 16.12. til Gandia.
s.s. *Nerma* afg. Liverpool 18.12. til Belfast.
s.s. *Nevada*, Fischer, afg. Cardiff 27.11. til Buenos Aires.
s.s. *Nibha*, Andersen, afg. Colombo 16.12. til Singapore.
s.s. *Nidaros*, Thomsen, ank. Parkeston 17.12.
s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, ank. København 17.12.
s.s. *Niobe* afg. Hull 18.12. til Blyth.
s.s. *Nordland*, Clausen, ank. Hull 17.12.
s.s. *Nordsøen* afg. København 18.12. til Mantyluoto.

s.s. *Normandiet*, Meinertz, ank. Preston 12.12.
s.s. *Norman Isles*, Matzen, afg. Buenos Aires 2.12. til Las Palmas.

O

s.s. *Odense*, Madsen, i København-Samsø-Odense Ruten.
s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-København-Göteborg Ruten.
s.s. *Olaf*, Danholt, ank. Antwerpen 14.12.
s.s. *Olga*, Toft, ank. Valencia 14.12.
s.s. *Oluf Bager*, Larsen, i København-Frederikshavn og Horsens Ruten.
s.s. *Oluf Mærsk*, Hansen, afg. Havana 19.12.
m.s. *Oregon*, Mühldorff, ank. Göteborg 17.12.
s.s. *Orion*, Berndsen, pass. Hook of Holland 17.12. p. R. t. København.
s.s. *Oscar II*, Schmidt, afg. København 11.12. til New York.

P

s.s. *P. Madsen* afg. Tynen 18.12.
s.s. *P. N. Damm* ank. Kotka 12.12.
s.s. *Pacific*, Matthiessen, pass. Sierra Leone 13.12. p. R. t. Sydafrika.
s.s. *Palnatoke*, Jacobsen, afg. Nykøbing F. 18.12.
m.s. *Panama*, Hjernum, afg. Hongkong 13.12. til Leningrad.
s.s. *Parana*, Heisterberg, afg. Portland Ore 19.11. til Australien.
s.s. *Paris*, Ovesen, ank. Portland (Maine) 15.12.
s.s. *Pennsylvania*, Herskind, afg. Newcastle 14.11. til Havana.
m.s. *Peru*, Larsen, ank. Victoria 2.12.
s.s. *Peter Mærsk*, Knudsen, pass. København 18.12.
s.s. *Phønix*, Nielsen, i Rutefart Esbjerg-Hamburg.
s.s. *Polaris*, Holm, ank. Helsingfors 12.12.
s.s. *Polly*, Nielsen, afg. Forwey 5.12. til Livorno.
s.s. *Primula*, Jacobsen, afg. København 17.12. til Esbjerg.
s.s. *Prins Knud*, Kock, ank. Honfleur 13.12.

R

s.s. *Randi* ank. Hernøsand 17.12.
s.s. *Rask*, Theilland, ank. W. Hartlepool 15.12.
s.s. *Rhodesia*, Madsen, ank. Singapore 9.12.
s.s. *Rhone*, Thomsen, ank. London 15.12.
s.s. *Rigmor*, Jørgensen, ank. Antwerpen 17.12.
s.s. *Rita*, Hav, i København-Hamburg Ruten.
s.s. *Robert Mærsk*, Mikkelsen, afg. Oran 10.12.
s.s. *Roma*, Bejer, ank. Stockholm 28.11.
s.s. *Romø*, Olesen, ank. Rouen 13.12.
s.s. *Rosenborg*, Jans, afg. Fineidet 16.12.
s.s. *Rota*, Rivold, afg. Odense 17.12. til Leith via Aarhus-Aalborg.

S

s.s. *Sierra Leone*, Esbensen, ank. Teneriffe 16.12.
s.s. *Sierra Morena*, Moyell, ank. Gefle 17.12.
s.s. *Sierra Nevada*, Eriksen, ank. Frederikstad 16.12.
s.s. *Saga*, Henriksen, ank. København 16.12.
m.s. *Sally Mærsk*, Andersen, pass. Panama 12.12.
s.s. *Scandia*, Simonsen, ank. København 18.12.
s.s. *Seine*, Le Baryic, afg. Havre 15.12. til Bordeaux.
m.s. *Selandia*, Himmelstrup, afg. Bangkok 16.12. til Singapore.
m.s. *Siam*, Poulsen, afg. Adelaide 16.12. til Fremantle.
s.s. *Sigrid*, Winther, ank. Dunston 18.12.
s.s. *Sigrun*, Jensen, afg. Helsingør 17.12. til Antwerpen.
s.s. *Sigvald*, Andersen, ank. London 16.12.
s.s. *Silkeborg*, Larsen, afg. Philadelphia 11.12.
s.s. *Simone*, Christensen, ank. Brandholm 14.12.
s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Amsterdam 12.12.
s.s. *Skanderborg*, Petersen, ank. Cardiff 3.12.
s.s. *Skjold*, Nielsen, ank. Aalborg 18.12.
s.s. *Skodsborg*, Grove, pass. Gibraltar 15.12.
s.s. *Skotland*, Iversen, ank. Riga 15.12.
s.s. *Sleipner*, Dahm, afg. Vaag 16.12. til København via Leith.
s.s. *Stesvig*, Poulsen, afg. Middlesbrough 17.12.
s.s. *Smut*, Hansen, afg. Blyth 18.12. til København.
s.s. *Sophie*, Thomsen, ank. Valencia 9.12.
s.s. *Spigerborg*, Jensen, ank. Ellesmere 18.12.
s.s. *Stal*, Clausen, ank. New York 14.12.
s.s. *Stegelborg*, Nielsen, pass. Gibraltar 18.12.
s.s. *Stella* afg. København 19.12. til Stockholm.
s.s. *Susan Mærsk*, Petersen, ank. Charleston 16.12.
s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. København 16.12. til Sarpsborg, Husum og Bamble.
s.s. *Svanholm*, Petersen, ank. Liverpool 12.12.
s.s. *Svava*, Christensen, afg. Antwerpen 12.12. til Tanger m. fl. Pladser.

Cameron's

SKIBSFORSYNING/FARVER
OG PATENT BUND-MALING

Alex. Cameron & Sons Ltd.
Sunderland / England

COOMBES, MARSHALL & CO. L^{td.}

DAMPSKIBS-REDERE
SKIBS- OG ASSURANCE-MÆGLERE
KUL- OG KOKS-EKSPORTØRER
MIDDLESBROUGH

Coder:
Watkin's & Scott's

Telegr. Adr.:
Coomarco, Middlesbrough

NEW ORLEANS

JOHN S. SAREUSSEN · FINN SILCHENSTEDT
 INDEHAVERE AF:
NEW ORLEANS SHIPCHANDLERY CO. INC.
 TELEGRAM-ADRESSE: »NOSCO«
 NEW ORLEANS

NEW YORK

SEABOARD OPERATING COMPANY, Inc.
 17, BATTERY PLACE, NEW YORK

TELEGRAM-ADR.: SOCIN NEW YORK

MED EGNE FORTRINLIGE PIER FACILITETER OG EN ERFAREN STAB TIL VOR RAADIGHED
 BESØRGER VI ALT I FORBINDELSE MED LOSNING OG LASTNING I NEW YORKS HAVN

NEW YORK

THE C. T. SWETT COMPANY

SLAGTERE & SKIBSHANDLERE
 DÆKS- & MASKIN-FORSYNING

PORTLAND, MAINE

Telefon: 6930 · 130-132 Commercial Street · Nat-Telf.: 1520

PORTLAND,
MAINE

Telegram Adresse: OSHIPCO · Alle Coder benyttes
 Telefon: Broad 1753-4-5

OCEAN SHIPCHANDLERY Co., LTD.

En gros Handel i Fødemidler
 Skibshandel & Sejlmageri

60 PEARL STREET, NEW YORK

PHILADELPHIA

JONATHAN MAY & SØNNER

Etableret 1876 · Telegram-Adresse »May« Philadelphia, Penna. Delaware Ave · Lombard & Swansea Sts.

DAMPSKIBSFORSYNINGER · EN GROS HANDEL I KOLONIAL, KØD OG
 FØDEMIDLER · DÆK-, MASKIN- OG RESTAURATØR-
 UDRUSTNING

AUGUST P. MOE · PHILADELPHIA PA.

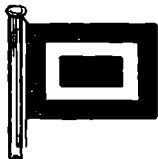
Nattelef. Merchantville 132 W. NO. 10 PINE STREET Telf. Lombard 7263 · Main 2105

A. MOE & COMPANY

Almindelige Skibs-Reparationer · Elektriske Reparationer og Forsyninger

GENERALAGENTER FOR MORRIS METALLIC PACKING CO.

BALTIMORE



PRIVAT SIGNAL

DOCTOR F. C. WILLARD

DOCTOR JOHN D. FISKES EFTFLG.

BALTIMORE, MD.

★

SÆRLIG BETJENING AF SKIBE

Sekretær: E. T. REIERSEN. Telefon: Wolfe 9059

BO'NESS

L. WESTERGAARD

A. LARSEN

L. WESTERGAARD & CO.

EN GROS HANDEL I KOLONIALVARER

Skibs- & Maskin-Forsyning

Manila · Kabeltov · Bomuld · Duck

Telef. Calvert 3768

35, South Gay Street

Baltimore, MD.

TELEFON Nr. 51

TELEGRAM-ADR.: JOYCE, BO'NESS

JOYCE & CO.

Skibsforsyninger fra Lager og Frilager
 8 KINNEIL STREET

BO'NESS

LIGE OVERFOR DOCK-PORTENS

ETABLERET 1875

GRANGEMOUTH

NORSK VICEKONSULAT

SHIPPING FEDERATION LTD.

JAMES MITCHELL

SKIBSMÆGLER OG SPEDITØR

BURNTISLAND

Telegram-Adr.: »Mitchell«

Telf. Nr. 15

BURNTISLAND

BEFRAGTINGS AGENT FOR FORSKELLIGE KULGRUBER I FIFESHIRE

BUCHAN & HOGG

Skibsredere · Skibsmæglere · Speditører

GRANGEMOUTH

Faste Ruter: Grangemouth, Middlesbro', Antwerp

Telegr.-Adr.: »Steam« · Telefon: 59 & 189, Privat 59 a

M.S. *Svendborgsund*, Christensen, ank. Nakskov 20.12.
 s.s. *Svend Pii* ank. Bjørkø 13.12.
 s.s. *Svend* afg. Barry 11.12. Bona.
 s.s. *Søborg*, Madsen, ank. Danzig 13.12.
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, afg. St. Vincent 15.12.
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, i Ruten København-Bogense-Vejle.

T

s.s. *T. M. Werner* afg. Tynen 13.12.
 s.s. *Taarnborg*, Knudsen, ank. Danzig 15.12.
 s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. København 13.12. til Manchester, Liverpool og Swansea.
 s.s. *Taasinge*, Nicolaisen, i København-Nakskov og København-Mariagerfjord Ruterne.
 s.s. *Texas*, Dragsdahl, ank. København 18.12.
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann afg. Newcastle 16.12. til Kbhvn.
 s.s. *Thyra* (Progress), Schmidt, afg. Bristol 17.12. til Cardiff.
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Dunkirk 16.12. til København, Danzig, Königsberg, Riga og Reval.
 s.s. *Tjaldur*, Munch, i København-Riga Ruten.
 s.s. *Tomsk*, Mikkelsen, afg. Oporto 16.12. til København.
 m.s. *Tongking*, Topp, ank. Antwerp 6.12.
 s.s. *Transvaal*, Bronér, ank. Shanghai 13.12.
 s.s. *Trondhjem*, Pedersen, ank. København 14.12.
 s.s. *Tula*, Christensen, afg. Blyth 13.12. til Catania.
 s.s. *Tyr*, Jensen, afg. Halmstad 17.12. til Hull via Madeira.

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, afg. Liverpool 17.12. til Glasgow.
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, afg. København 18.12. til Dunkirk, Havre og Bordeaux.
 s.s. *Ulla*, Jessen, pass. Holtenu 19.12. p. R. t. Granville.

s.s. *Ulrik Holm*, Toft, afg. Algier 16.12. til Sfax.
 s.s. *United States*, Meyer, ank. København 14.12.
 s.s. *Uranienborg*, Rasmussen, ank. Port Talbot 18.12.

V

s.s. *Valborg*, Hansen, ank. Valencia 14.12.
 s.s. *Vega*, Madsen, ank. Antwerpen 15.12.
 s.s. *Venus*, Therkildsen, afg. Leningrad 14.12. til W. Hartlepool.
 s.s. *Vera*, Hjorth, ank. Aalborg 16.12.
 s.s. *Veratyr*, Pedersen, ank. Antwerpen 19.12.
 s.s. *Viborg*, Winther, ank. Blyth 17.12.
 s.s. *Vidar*, Nielsen, afg. Nakskov 17.12. til Newcastle via Odense og Aarhus.
 Bark *Viking*, Ankersøe, ank. Port Victoria, Spencer Gulf 16.12.
 s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), Jacobsen, ank. New Orleans 12.12.

W

s.s. *Wien*, Jørgensen, pass. Finesterre 18.12. p. R. t. Stavanger.
 s.s. *Wilh. Colding*, Østergaard, afg. Danzig 17.12. til Liverpool.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, afg. Sunderland 18.12. til Kbhvn.

Y

s.s. *Ydun*, Jensen, i København-Horsens Ruten.
 s.s. *Yokohama*, Bast, ank. London 7.12.
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Nielsen, i København-Hamburg Ruten.
 s.s. *Yrsa* (Lauritzen³) ank. Helsingfors 17.12.

Ø

s.s. *Ørkild*, Jensen, ank. Trapani 29.11.
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. Preston 15.12.

POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE

3m. Sk. *Johanne*, H. N. Jensen, ank. Aalborg 5.12.
 3m. Sk. *C. V. Petersen*, K. Riise, afg. Skutskær 7.12. til Svendborg.
 3m. Sk. *Erhardt*, F. Poulsen, afg. Dahouet 29.11. til Lissabon.
 M.S. *Emanuel*, I. L. Petersen, ank. Svendborg 12.12. og oplagt.
 3m. Sk. *Fortuna*, A. Jørgensen, ank. Boston 16.12. og oplagt.
 3m. Sk. *Carla*, R. Jacobsen, ank. Little Bay Islands (Newfoundland) 15.12.
 3m. Sk. *Ella Eff.*, R. J. Hvenegaard, ank. Thurø Bund 18.12. for Oplægning.
 3m. Sk. *Chr. H. Rasmussen*, M. Boye, ank. Oporto 14.12.
 3m. Sk. *Clytia*, J. Hansen, ank. Ærøskøbing 16.12.
 3m. Sk. *Aphrodite*, A. Watson, afg. Oporto 18.12. til Dysart.
 3m. Sk. *Svalen*, P. Rosenbeck, afg. St. John's N. F. 19.12. til Oporto.
Venus, Hansen, ank. Kenitra 19.12.
N. E. Schmidt, Rasmussen, afg. Fogo 16.12. til Oporto f. O.
Hertha, Christoffersen, afg. Setubal 16.12.
Mercur, Hansen, ank. Norrkøping 20.12.
Noah, Hansen, ank. Leith Red 17.12.
Norden, Grube, ank. Saxkøbing 18.12.
Nathalia, Eriksen, ank. Lissabon 16.12.
San, Pedersen, ank. Farsund 19.12.
Confidence, Hvenegaard, ank. Lissabon 12.12.
Cornwall, Madsen, pass. Helsingør 9.12. paa Rejste til Charlestown.
Dannebrog, Hansen, ank. South Alloa 15.12.
Flora, Nielsen, ank. Gt. Yarmouth 7.12.
Kurt, Jørgensen, afg. Liverpool 16.12. til Cadiz.
Leif, Jørgensen, ank. Orth (Fehmern) 20.12.
Ludvig, Jørgensen, Thurø 16.12.
Martin Nisson, Jensen, ank. Dahouet 13.12.
Primula, Jørgensen, afg. Aalborg 15.12. til Dysart.
 ms. *Philip*, Petersen, ank. Svendborg 11.12.
Valdemar, Christensen, ank. Lissabon 25.11.
Vera Larsen, ank. Charlestown 12.12.
 3m. Sk. *Christian*, M. Rasmussen, afg. Sundsvall 3.12. til Bandry.
 3m. Sk. *Noah*, J. E. M. Jørgensen, ank. Lissabon 10.12.
 3m. Sk. *Garibaldi*, J. Jørgensen, ank. Penzance 17.12.
 3m. Sk. *Mercur*, O. Hansen, afg. København 16.12. til Dysart.

3m. Sk. *H. Christensen*, Christensen, ank. Cumana 4.12.
 3m. Sk. *Fuglen*, Schmidt, ank. Leith 12.12.
 3m. Sk. *Hans*, Christensen, ank. Sarpsborg 15.12.
 3m. Sk. *Niels*, Rasmussen, ank. Barnstable 12.12.
 ms. *Caroline*, Jørgensen, afg. Sörnäs 18.12. til Ghent.
 ms. *Alfa*, Christensen, afg. Åbo 17.12. til Hull.
 3m. Sk. *Ellen*, Andersen, afg. København 14.12. til Thurø.
 ms. *Albert Mau*, Rasmussen, ank. Karlstad 20.12.
 4m. Sk. *Richard*, Petersen, afg. Vannes 18.12. til Cardiff.
 4m. Sk. *Sigrid*, Hansen, afg. Sundsvall 19.12. til København.
 4m. Sk. *Ruth*, Sørensen, afg. Sörnäs 12.12. til Aalborg.
 m.s. *Willemoes*, Erichsen, afg. Kotka 5.12. til København.
 Bark *Ingrid*, Godfredsen, ank. Leith 18.11.
 4m. Sk. *Kaj Hvilsom*, ank. Åhus 15.12.
 4m. Sk. *Nordborg*, Hansen, ank. Svendborg 15.12.
 4m. Sk. *Olga*, Mouritzen, pass. Skagen 16.12. paa Rejse til Stettin.
 3m. Sk. *Dr. Louise*, Hansen, afg. Frederikshavn 15.12. til Thurø.
 3m. Sk. *N. S. Petersen*, Hansen, afg. Newcastle 19.12. til Svendborg.
 3m. Sk. *Jens Nielsen*, Nielsen, afg. Aalborg 20.12. til Thurø.
 3m. Sk. *Elisabeth Eff.*, Nielsen, ank. Totnes 18.12.
 3m. Sk. *I. Rasmussen*, Larsen, ank. Lissabon 22.12.
 3m. Sk. *Cathrine*, Jørgensen, ank. St. Brieuc 8.12.
 3m. Sk. *Pallesen*, Jensen, afg. Dysart 12.12. til Thurø.
 3m. Sk. *Minerva*, Sørensen, ank. Lissabon 17.12.
 3m. Sk. *Rossing*, Baagøe, oplagt Thurø.
 3m. Sk. *Johanne*, Marcussen, ank. St. Vaast 19.12.
 3m. Sk. *Falken*, Madsen, ank. Quimper 18.12.
 3m. Sk. *Neptun*, Sørensen, ank. Dahouet 16.12.
 3m. Sk. *Gefion*, Lund, ank. Lissabon 15.12.
 3m. Sk. *Norden*, Olsen, ank. St. Brieuc 15.12.
 3m. Sk. *Ørnen*, Jensen, afg. Hargshamn 11.12. til Guernsay.
 3m. Sk. *Dagny*, Petersen, ank. Lissabon 19.12.
 3m. Sk. *Zampa*, Jørgensen, afg. St. Brieuc 9.12. til Lissabon.
 3m. Sk. *Marie*, Rasmussen, oplagt Thurø.
 3m. Sk. *Vesta*, Kristensen, ank. Langesund 18.12.
 3m. Sk. *Else*, Jensen, oplagt Thurø.
 3m. Sk. *Vega*, Hansen, ank. Lissabon 23.11.
 3m. Sk. *Roma*, Petersen, ank. Dahouet 16.12.
 3m. Sk. *Concordia*, Henriksen, ank. Charlestown 29.11.
 3m. Sk. *Concordia*, Møller, afg. Dysart 6.12. til Fjellebroen.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
 ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL || VESTRE BOULEVARD 38, KØBENHAVN B.

Abonnement
 i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ADMINISTRERENDE DIREKTØR:
 HANS GADE

Telefon 2070-12 610
 samt paa alle Postkontorer

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

Sct. Anna Plads 28

Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

AF NYBYGNINGER

*

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

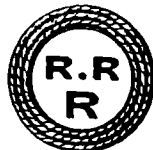
N. C. BACH

EDSV. SKIBSMÆGLER.

NØRRE-SUNDBY

Telefon 1047 · 2161

Telegram-Adr.: BACH

A/S RANDERS REBSLÆRERIHamp- og Staaltraadstougværk · Fabrik
RANDERSTougværk af Hamp, Manila, og Cocos i alle
Dimensioner · Traasmissionstouge · Jern- & Staal-
touge til Skibsbrug og Elevatorer
Oplag i København:

ANTON JENSEN · STRANDGADE 44

BOLINDERS RAAOLIE-MOTORER
FOR SKIBE OG STATIONÆRIngen Vandindsprøjtning. Ingen Kompressor. Øjeblikkelig Igangsætning ved elektrisk Starteanordning. Meget ringe Brandstofforbrug.
ÆLDRE BOLINDERTYPER MODERNISERES Forlang Tilbud. OVER 15.000 BOLINDERMOTORER I DAGLIG DRIFT

Enerepræsentant for Danmark: HARRY LEVIN (Ingeniørfdlg.), Frederiksgade 1, Kbhvn. Telf.: Central 59-5995. Telegr.-Adr.: »Fairlevine»

**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte

Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

V. & E. MATHIESEN

BLIKKENSLAGER · SKIBSINVENTAR

Kabys- & Baadinventar, Lanterner med
Certificat, Kompashætter. Fortinning.ALT SKIBSARBEJDE UDFØRES
TOLDBODGADE 6, KØBENHAVN · TELEF 9445**KAY DYHR**

Kvæsthusgade 1 - København K.

Telefon: Cent. 8901-6885 · Teleg.-Adr.: Kaydyhr · København

Kunstig Træk- og Oliefyrrings-Anlæg

fra James Howden & Co.

GLASGOW

KIRKEGADE 7 ESBJERG TELEFON 266

TH. THYGESEN

SKIBSPROVIANTERING

GRUNDLAGT 1893

FRILAGER · VARER FOR UDFØRSEL

Skibsmægler

KR. KNUDSEN

Søassurance

KRISTIANSAND, S. Teleg.-Adr.: "NESDUNK"

J. ANDERSEN & CO

SHIPS OUTFIT

TOLDBODVEJ 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

F. V. T. NIELSEN

SKIBSBYGNINGSINGENIØR

(fhu. Overkonstruktør ved Orlogsværftet)

Udarbejdelse af Projekter og Tegninger til forskellige

Arter af Skibe og Farløjer. Raadgivende ved Værftanlæg.

Tilsyn med Nybygninger.

Store Regnegade 5 III, København K · Telf.: Byen 1386 x

DANRAAOLIE-MOTORER
FRA 2 TIL 140 HK.AKTIESELSKABET
MOTORFABRIKEN „DAN“
BRAGESGADE 10, L.
TELEFON C. 8006-8007**A. E. ERICKSON & Co, A. B. · ÅBO · FINLAND**

STEVEDORES

ÅBO AND DISTRICT

Telegrams: "ERICKSON", Åbo Finland. * Established 1889

Members of The Stevedores' Federation of Finland.

Loading places and
depth of water:

AT ÅBO:

Quay 22 ft.
Inner road 24 »
Outer road 25 »

IN THE DISTRICT:

Nådendal 20 ft.
Harvaluto 18 »
Attu 20 »
Wartsala inner road 16 »
« outer road 20 »
Strömma inner road 16 »
« outer road 20 »
Hakkala 19 »