



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



FORSIKRINGS-AKTIESELSKABET

DANSKE LLOYD

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** Statstelf.: 62

Telegram-Adr.: „Staalværft“

*

KONTOR I KØBENHAVN:
KONGENS NYTORV 8

*

NYBYGNING AF STAALSKIBE
INDTIL 10,000 TONS D.W.

*

SPECIALITET:
DIESELMOTORSKIBE

FORSIKRINGS-AKTIESELSKABET

NATIONAL

KØBENHAVN

GRUNDLAGT 1905

Telefon C. 75 65 · Statstefon 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

DAMPKIBSREDERI
DAMPKIBS-, 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

A/S DAMPSKIBSELSKABET

"PACIFIC"

AMALIEGADE 29 A
 Telefon: 4211 • Telegram-Adresse: „Steampacific“
L. R. SCHMITH
 Korresponderende Reder

FLETCHERS (STEVEDORES) LIMITED

ETABLERET I OVER 50 AAR

TELEGRAM-ADR.:
 "DISCHARGE, CARDIFF"
 TELEFON: 1893

Stevedores og
Kørsel

ROYAL STUART BLDGS.
 JAMES STREET
CARDIFF

ALFRED CHRISTENSEN

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

Dampskibsreder
Dampskibs- og Havariagent
Befragtningsforretning

KONSIGNER DERES SKIBE TIL
SCHELLEN'S SHIPPING & AGENCY CO. SOC. AN.
 ROTTERDAM ANTWERPEN HAMBURG

Skibsredere, Skibsmæglere, Befragtere, Speditører,
 Toldklarere. Spec. Baltic & White Sea Befragtning

Telegram-Adresser:
 Rotterdam: SCHELLEN Antwerpen: SCHELSHIP Hamburg: SCHELLENSHIP

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



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
 TELGR. ADR. KANALEN

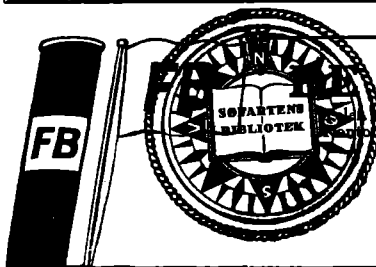
FORENEDE BUGSERSELSKABER

Toldbodbovnen: Central 3944 TELEGRAM-ADRESSE: Nattefon for Bugsering: Palæ 3034
 Tugboats: Central 291 • 13101 • 10592 »TUGBOATS« Natlf. i Strandingstufælde: 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 · 1

FREDAG 2 · JANUAR 1925

32 · AARG.

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

DANSKE REDERES RETSVÆRN

Som bekendt har der indenfor Rederikredse i længere Tid været stærk Stemning for at oprette en Protektionklub for danske Redere.

Denne Stemning er i disse Dage blevet udløst paa en konstituerende Generalforsamling i Dannelsen af Danske Rederes Retsværn med den engelske Undertitel Danish Shipowners Defence Association.

Bestyrelsen for Danske Rederes Retsværn er identisk med den danske Bestyrelse i Nordisk Skibsrederforening og bestaar altsaa af Konsul *J. Lauritzen*, »Vesterhavet«, Konsul *Chr. Andreasen*, »Dania«, Direktør *Kay Reinhard*, »Det Forenede Dampskibs Selskab«, Skibsreder *A. P. Møller*, Direktør *H. Gether*, »Orient«, Direktør *A. Kampen*, »Torm«, med Generalkonsul *Johan Hansen* som Formand. Direktør, Overretssagfører *C. Ahlefeldt-Laurvig*, »Skuld«, er udnævnt til Leder af Danske Rederes Retsværn.

Det har været Starterne magtpaaliggende at vedligeholde det gode Forhold til Nordisk Skibsrederforening, og Medlemmer af Danske Rederes Retsværn bliver automatisk Medlemmer af denne paa særdeles gunstige Vilkaar.

I HØJERE GRAD ET VALUTA AAR

Vi havde i 1923 ikke naaet Bunden — i hvert Tilfælde ikke for visse Markeders Vedkommende, — det vil sige de Markeder, der ikke ad kunstig Vej, eller for at bruge et rigtigere Udtryk: ved Hjælp af indtræffende Omstændigheder, som f. Eks. Jordskælvet i Japan og Europas daarlige Kornhøst, blev afstivet en Overgang, skriver Skibsreder *Hugo Marx-Nielsen* i en interessant Oversigt i *Scandinavian Shipping Gazette's* Nytaarsnummer. Grundene hertil maa vel nærmest søges, i at 1924 — i Stedet for at blive et Opgangsaar — blev et Overgangsaar, med en saadan Tids Usikkerhed og Tilbageholdenhed. De politiske Børneforestillinger i Verdenscirkus'et maatte, hævder Hr. Marx-Nielsen, have en Afslutning, før Handel og Skibsfart kunde finde sig selv, — og hinanden. Endnu jongleres der i Manegen, men man ser dog Forestillingens Slutning i det fjerne. Det viste sig, at man i Europa stod uden den nødvendige Driftskapital til Gennemførelsen af de stolte Drømme om Fremgang i Handel og Søfart, og de fleste Lande har da ogsaa i det forløbne Aar været paa større eller mindre Besøg hos »Onkel« i dobbelt Forstand; og *Onkel* Sam har vist sig at have Forstaaelsen af, at et fattigt Europa er som en falleret Debitor. Disse store Laan kan vel nok faa Handelen til at blusse op, men i mange Tilfælde vil det sikkert kun blive af kortere Varighed, og vé de Stakler der skal tage Tilbageslaget.

En anden Grund, der sikkert har sin store Andel i, at 1924 ikke har svaret til Forventningerne, er, mener Hr. Marx-Nielsen, at old England har maattet være Prøveklud for Socialdemokraternes Forstaaelse af Lands Lykke og Fremgang. Det var ikke saa heldigt,

og det var da heller ikke mærkeligt, at den politiske Tilstand lagde en klam Haand paa al Disponering ud over fra Haanden til Munden; thi dette, at det private Initiativ bliver detroniseret til Fordel for Massernes maskinmæssige Arbejdskraft, og at Socialismens vage Opfattelse af »Dit og mit«, gør sig gældende, er saa vigtige Faktorer, at al Handelsudvikling og Opsparing maa standse.

Dette er nu slut i England, og hvis man vil se tilbage i dette Lands Historie, vil man finde, at saa snart de samfundsbevarende Partier har taget Roret, er Handel og Skibsfart blomstret op og har sat sit Præg paa Verdenshandelen, og lad os haabe, at det ogsaa vil slaa til denne Gnag, — vi trænger alle saa haardt til det.

Som allerede nævnt svarede 1924 ikke til Forventningerne, og med et Hjertesuk konstaterer Artiklens Forfatter, at dette Aar har i endnu højere Grad end 1923 været et Valutaaar. Det er sørgeligt, at vort Lands ulyksalige Valutaforhold er Aarsagen til, at den danske Skibsfart, trods alt, har sejlet med Fortjeneste.

BLIVER 1925 BEDRE?

I sin Nytaarsartikel afholder Hr. Marx-Nielsen sig forsigtigt fra at optræde i en Profets Skikkelse med Hensyn til Udsigterne for 1925. Han nøjes med at udtrykke Haabet om bedre Tider og at konstatere, hvor haardt vi alle trænger til dem.

Den almindelige Mening i *shipping* Kredse Verden over, er vist imidlertid den, at vi staaer over for den Opgang, som 1924 narrede os for, og at denne Opgang vil være over os allerede i den første Halvdel af 1925. Denne Mening er i mange Tilfælde baseret paa noget mere tangibelt end en Følelse eller Ønske, og er blevet offentligt fremsat af Fagets prominente Mænd, der ikke plejer at forveksle Kendsgærninger med Ønskeligheder.

Ogsaa i internationale Handels-, Industri- og Bankkredse ses i Øjeblikket langt lysere paa Fremtiden end blot for seks Maaneder siden. Forsigtige amerikanske Bankledere, som tidligere stillede sig skeptisk overfor Europas Evne til at genopbygge, hvad Krigen brød ned, er paa det sidste meget mere optimistiske i deres Syn paa europæiske Foreteelser. En kyndig og trænet Iagttager som Amerikas herværende Gesandt, Dr. *Prince*, udtalte umiddelbart efter sin Hjemkomst fra New York, at Amerika efter hans Mening stod overfor en fireaarig Periode af gode Tider. Han begrundede sin Opfattelse med den Kendsgærning, at Genvalget af den konservative President *Coolidge* øjeblikkelig havde givet sig stærke Udslag i forøget Produktion og Begær, og at denne Stabilisering af den politiske Situation havde givet Amerikas Højfinans den fornødne Tillid til at finansiere en Masse Foretagender, som stod overfor store Udvidelser. I Forbigaaende berørte han den helt tilfældige Omstændighed, at de to beslægtede, anglo-saksiske Nationer — den amerikanske og den engelske — samtidig, og i

begge Lande med dundrende Majoritet, havde lagt Statsskibets Ror i en konservativ Regerings Haand, i det han diplomatisk overlod sine Tilhørere ud fra disse Præmisses at drage den politisk-økonomiske Konklusion — at Verdens to mægtigste Stormagter ønskede at give en reformtræt Samtid en længe tiltrængt Arbejdsro.

Paa Grundlag af disse Betragtninger tør vi nogenlunde fortrøstningsfuldt besvare det Spørgsmaal, som vi har stillet os selv: Bliver 1925 bedre? med et Ja.



SKIBSPRISER I SIDSTE KVARTAL 1924

Markedsprisen for Skibe, der har skiftet Ejer i sidste Kvartal 1924, er blevet meget stærkt paa- virket af forskellige Faktorer, saaledes at der har været langt større Svingninger i Priserne end i de foregaaende Maaneder af Aaret. To Faktorer er normalt bestemmende for Prisen for Skibe, og de staar begge i Forbindelse med Mulighederne for Fortjeneste, nemlig den øjeblikkelige Situation paa Fragtmarkedet og Udsigterne for dettes fremtidige Udvikling. Situationen paa Fragtmarkedet har i Oktober i Overensstemmelse med Fragtbevægelsen i de

foregaaende Maaneder yderligere bedret sig noget, dog indtraadte der allerede i November et om end ikke betydeligt Fald i Fragtraterne. Hvad Udsigterne for Fremtiden angaar, er de alt andet end glimrende, men der kan dog næppe være Tvivl om, at man kan vente en om end langsom Bedring. Under Paavirkning af disse Forhold er Prisen paa Skibe, der er blevet solgt i det aabne Marked i det store og hele steget noget i det forløbne Kvartal.

Nedenstaaende Oversigt viser iflg. »Hansa« Prisen paa Skibe i det frie Marked ved Slutningen af 1924:

Bæreevne T.	Normalhastighed Kn.	Pris pr. Ton Bæreevne ved:														
		Normalhastighed						Større Hastighed			Mindre Hastighed					
		I	II	III	I	II	III	I	II	III	I	II	III	I	II	III
1,000	8.75	16.2	18.0	20.0	18.1	20.1	22.2	17.1	19.0	21.1	15.5	17.2	19.1	14.9	16.5	18.3
2,000	9.40	13.9	15.4	17.1	15.6	17.3	19.2	14.7	16.3	18.1	13.1	14.5	16.1	12.4	13.8	15.3
3,000	9.75	12.3	13.7	15.2	14.0	15.6	17.3	13.1	14.6	16.2	11.7	13.0	14.4	11.2	12.40	13.8
5,000	10.25	11.0	12.3	13.5	12.2	13.6	15.1	11.6	12.9	14.3	10.4	11.5	12.8	10.0	11.1	12.3
7,500	10.75	10.4	11.6	12.9	11.7	13.0	14.4	11.0	12.2	13.5	9.9	11.0	12.2	9.5	10.5	11.6
10,700	11.25	10.3	11.5	12.8	11.5	12.8	14.2	10.8	12.0	13.3	9.7	10.8	12.0	9.2	10.3	11.4
12,500	11.50	10.2	11.4	12.7	11.4	12.7	14.1	10.7	11.9	13.2	9.6	10.7	11.9	9.1	10.2	11.3

Til disse Tal kan kort bemærkes, at de betegner de Priser, der gennemsnitlig omtrentlig opnaas for nye færdige Skibe. Typen med Udrustning I er et overordentlig simpelt Skib; Type II svarer nogenlunde til den normale, paa Verdensmarkedet handlede Fragtdamper, og Type III er bygget efter en bedre Rederispecification end den, der f. Eks. almindeligvis foreskrives af Rederier i Tyskland, og denne Forskel maa absolut tages i Betragtning ved Vurderingen af Skibene. Prisen for mindre Skibe har været forholdsvis højere end tidligere, idet der er opnaaet gode Priser for en Mængde mindre Skibe, medens der kun er opnaaet lave Priser for store Fragtdampere paa 7—8,000 Tons og derover. Ogsaa her har Fragtkrisen gjort sig gældende, idet det under slette Fragtforhold er forholdsvis lettere at skaffe fuld Last til mindre Skibe end til større.

Yderligere Prisstigning sandsynlig.

Som omtalt ovenfor har Priserne svinget overordentlig stærkt, hvilket delvis skyldes den endnu meget usikre og paa de forskellige Markeder meget forskellige Fragtsituation. Fraset dette er der særligt paa det tyske Marked opnaaet meget daarlige Priser, hvilket hænger sammen med, at Rederierne tvungne af Omstændighederne har været nødsaget til at sælge, samtidig med at de økonomiske Forhold, Kreditindskrænkningerne og de trykkende Skatter mere og mere lammer den tyske Skibsart. Følgen heraf har været, at et større Antal tyske Skibe er blevet solgt i Udlandet, omend de fleste af de solgte tyske Skibe er forblevet paa tyske Rederes Hænder. Ogsaa for en Del amerikanske Skibe, navnlig saadanne der er blevet bygget under og umiddelbart efter Krigen, er der blevet betalt meget lave Priser.

Trods Stigningen i sidste Kvartal er Priserne dog stadig saa lave, at det ikke er Værfterne muligt at bygge til de Priser, til hvilke der kan købes i det frie Marked. Bevægelsen med Hensyn til Kontraktprisen

ved Nybygninger foregaar som bekendt ret uafhængigt af Bevægelsen i Salgspriserne for færdige Skibe, fordi den førstnævnte Pris er afhængig af Fremstillingskostningerne, medens den sidstnævnte kun afhænger af Tilbud og Efterspørgsel paa Markedet for Skibe. Ifølge Opgivelser fra engelsk Side var Fremstillingsprisen saaledes i Juni 1921 for en 7,500 Tons Baad 18 Pd. Sterling pr. Ton, medens Markedsprisen kun var 8½ Pd. Sterling. I December 1921 var Fremstillingsprisen 13 Pd. Sterling og Markedsprisen 10 Pd. Sterling pr. Ton. I Midten af 1923 var de tilsvarende Priser henholdsvis 10 og 8 Pd. Sterling. Det maa dog bemærkes, at det i alle disse Tilfælde drejer sig om en simpel Endækstype. I Løbet af det sidste halve Aar har Fremstillingsprisen for et Skib, der skal bygges og Markedsprisen for et færdigt Skib nærmet sig hinanden endnu mere. Det maa i Forbindelse hermed huskes, at de nævnte Fremstillingspriser ikke indbefatter Værfternes Fortjeneste.

Af Udviklingen af Salgsprisen i de sidste Maaneder og af den oplagte Tonnage samt af den almindelige Udvikling af Fragtspørgsmaalet kan man slutte, at man sandsynligvis maa regne med en yderligere Stigning af Markedsprisen, men om og da i hvilken Udstrækning den vil indtræffe kan intet siges med Bestemthed, da det vil afhænge af Verdensøkonomiens videre Udvikling.

SØRETEN I KØBENHAVNS AMT

Amtet har beskikket: Fhv. Skibsfører A. Ørum, Lemchesvej 20, Kaptajn Klingberg Krebs, Anicivej 2, Maskinfabrikant N. P. Nielsen, Roskilde, Fisker Chr. Nielsen, Ejby pr. Roskilde, Købmand H. F. Tramsen, Havnen, Køge, Købmand V. Larsen, Brogade, Køge, Baadebygger A. Jensen, St. Jørgensbjerg, til for et Tidsrum af 4 Aar fra 1. Januar 1925 at være Sørretsmedlemmer i Københavns Amt.

TRÆLASTBEFRAGTNING

AF ET FOREDRAG HOLDT AF Mr. PERCY F. TURNER

Institute of Chartered Shipbrokers i London holdt Mr. Percy F. Turner forleden et Foredrag om Trælastbefragtning, af hvilket vi efter *The Timber Trades Journal* tillader os at gengive følgende Uddrag:

Trælastbefragtning krævede efter Mr. Turners Mening mere Opmærksomhed fra Redernes og Mæglerenes Side end nogen anden Bulkbefragtning, og der var endog Mæglere, der mente, at Trælastbefragtning er vanskeligere end noget andet, de har med at gøre. For ca. 25 Aar siden var Størstedelen af den Tonnage, der anvendtes i Østersøen og Hvidehavet, engelsk, men Forholdet var nu ganske ændret. Grundene hertil var forskellige, men en af dem var, at de britiske Førene og Mandskab maaske ikke havde den Erfaring, som Søfolkene fra de nordiske Lande, og de britiske Førene lagde maaske heller ikke tilstrækkelig Vægt paa god Stuvning. En anden Faktor var, at de britiske Skibe, eftersom Flaaden fornyedes, var blevet betydeligt større, saaledes at et Flertal af dem nu var for store til denne Fart, idet Storbritannien og Irland ikke har mange Havne, der kan tage Ladninger fra Skibe paa over 1,000-1,500 Stds.

Med Hensyn til Trælastcertepartier udtalte Mr. Turner, at det gamle »Scanfin«-Certeparti blev vedtaget i 1897 og revideret i 1899. Det har derefter været i Kraft, indtil det atter blev revideret i Begyndelsen af 1924. Det gamle »Scanfin« indeholdt mange gode Bestemmelser til Fordel for saavel Reder som Befragter, men det er givet, at Forholdene i Aarens Løb har forandret sig, og at en Revision var blevet nødvendig. Følgen er, at vi nu har det ny »Scanfin«-Certeparti, der er vedtaget af Timber Trade Federation og Documentary Committee of the Chamber of Shipping, men desværre ikke har mødt Bifald hos Tømmerhandlerne i nogle Distrikter. Det blev udarbejdet af et særligt Udvalg fra Timber Trade Federation og Chamber of Shipping, og Vanskelighederne skyldes hovedsagelig en Bestemmelse, Nr. 13, i Certepartiet, der omhandler Redernes Ansvar med Hensyn til Spørgsmaalet om Losning.

Rederes og Importørers Ansvar.

Der er retslig Afgørelse for, at Rederens Ansvar ophører, »after the goods have left the slings«, og dette er anført i Certepartiet, men paa den anden Side forlanger Importørerne, at Rederne som hidtil skal levere Varerne paa Kajen, og indtil dette Spørgsmaal løses gennem en ændret Aftale af denne Bestemmelse, der tilfredsstillende begge Parter, vil der næppe blive fuld Tilfredshed med Certepartiet indenfor Tømmerhandelen.

Der er andre Bestemmelser i det nye Certeparti, som f. Eks. den reviderede Strike-Bestemmelse, der nøjagtigt angiver Rederens Stilling i Tilfælde af Strike i Lastningshavnen, eller naar Skibet er undervejs dertil; denne Bestemmelse er et stort Fremskridt og vil antagelig bevirke, at en stor Mængde Konflikter undgaas.

Den nye Klausul angaaende Isforhold er en afgjort Forbedring i Redernes Favør, hvilket er rimeligt, da Isrisikoen er noget, Rederen ikke har Kontrol over, hvorfor han ogsaa her bør beskyttes fuldtud.

Spørgsmaalet om Belastingen af Fragten er ordnet paa en langt klarere Maade i det nye end i det gamle »Scanfin«, under hvilket Fragten var forfalden efter rigtig Aflevering af Lasten, og Befragterne derfor, hvis de ønskede det, kunde tilbageholde Fragten, indtil Lasten var nøjagtigt opgjort, hvilket i nogle britiske Havne kan tage lang Tid.

Importørerne ved Bristolkanalen har altid haft

deres eget Certeparti, men det synes urigtigt, at de, skønt Timber Trade Federation ved to Lejligheder har vedtaget et nyt Certeparti for Tømmer, vedblivende skal beholde det.

Transport af Props.

En anden vigtig Artikel fra Østersøen er Props, særlig fra Finland til Kulhavnene paa Østkysten af England og ved Bristolkanalen. Props afskibes almindeligvis under »Scanfin«-Certepartiet med Tilføjelser, og hvor det drejer sig om store Dampere, taaler Pitprops udmærket godt Sammenligning med Laster af skaaret Tømmer, da Props lades og losses hurtigere. Fragten betales pr. stablet Favn af 216 Kubikfod taget om Bord. En af de største Indvendinger mod Props-Certepartiet er, at man skal benytte Befragtningsagenter og Stuvere baade ved Lastningen og Losningen, og Chamber of Shipping og andre Organisationer har fra Tid til anden gjort, hvad de kunde for at slippe for Befragtningsagenterne, men det er hidtil ikke lykkedes at faa Importørerne til at give efter paa dette Punkt.

Sveller.

Sveller fra Østersøen afskibes hovedsagelig fra Danzig, Riga, Windau og Libau. Der er ikke nogen vedtaget Form af Certeparti for Sveller, og Importørerne synes at have hver sin Form. De vigtigste Bestemmelser er imidlertid praktisk talt de samme, og skønt Rederne protesterer mod mange af dem, synes de dog i Praksis ikke at falde saa daarligt ud, som man ved første Øjekast skulde tro.

Fragten er betalbar minus Fradrag, hvilket er en Ting, der maa tages i Betragtning ved Befragtningen. Om Efteraaret, naar der er Sandsynlighed for Is, bestemmer Certepartiet, at Isafgifter er for Rederens Regning, d. v. s., at hvis der paa Grund af Is er Omkostninger forbundet med at faa Svellerne bragt til Skibssiden, falder Omkostningerne herved paa Skibet. Dette er jo en Ting, som en Reder ikke kan beregne ved Befragtningen, da han kan være heldig og slippe bort uden at betale Isafgifter, men paa den anden Side kan komme til at betale store Beløb. I disse Sveller-Certepartier har man ogsaa Bestemmelsen om Benyttelsen af Befragtningsagenter i Laste- saavel som i Lossehavn.

Spørgsmaalet om Dækslaster.

Om Efteraaret maa man ligeledes have sin Opmærksomhed henvendt paa Restriktionerne angaaende Dækslaster, der træder i Kraft for Dampere, der ankommer den 1. November eller senere. Restriktionerne medfører en betydelig Nedsættelse af Skibets Lasteevne. Det er vanskeligt at sige hvormeget, men en Damper, der om Sommeren laster ca. 700 Stds., vil om Vinteren antagelig kun kunne laste 525-530 Stds.

Der har i lang Tid været ført Forhandlinger for at faa indført internationale Bestemmelser angaaende Dækslaster. Skandinavien, Holland og Tyskland arbejder nu praktisk talt efter de samme Regler og har en særlig Lastelinje for Tømmer, og hvis de britiske Bestemmelser kan bringes i Overensstemmelse med de nævnte udenlandske Regler, vilde det sandsynligvis betyde, at britiske Dampere kunde indtage noget større Ladninger om Vinteren og dog være lige saa sødygtige.

DANMARKS FYRSKIBE

Hvor Rev og Grunde ender i danske Farvande, ligger et Fyrskib paa Vagt for at advare de Søfarende og oplyse dem om, hvor de befinder sig. Majestætisk ligger det ensomme Skib kendeligt paa det rød-hvide Skrog og Ballonen i Mastetoppen. Det ligger saa ensomt, ligesom glemt og forladt, bliver skyet af de Søfarende i Lighed med kolerabefængte Skibe med Karantæneflag; thi de Søfarende holder sig jo helst klar af det og de faretruende Grunde, som det ligger Vagt for. Dog er der noget trofast over Fyrskibet, det ligger jo der hver Dag og Nat, Aar efter Aar, paa sin bekendte Plads ved sin sikre Fortøjning og sine solide Ankere. Om Natten kun synligt ved sine Blink.

Skibet er bygget af Træ og solidt som nogen Grønlandsfarer; det er forsynet med Sejl og Motor, saa det ved Fortøjningens Sprængning etc. kan sejle til nærmeste Havn. For at Fyrene ikke skal slingre med Skibet, er Spejlene afbalancerede i ca. 10 m over Vandfladen, og Lysstraalene samles i Bundter for at kastes ud mod Horizonten i Blink.

For Besætningen i et Fyrskib er det jo nok noget ensomt og Arbejdet noget ensformig; men ogsaa dette kan blive en Vane, Folk finder sig til Rette i, især da der er stadigt Arbejde om Bord med Rengøring af Fyr og Skib etc. Naar Fyret brænder, gaar to Mand Vagt. Til det daglige Arbejde hører ogsaa Opnotering

af forbisejlende Skibe, Signaltjeneste, meteorologiske Observationer, Ismeldinger, Maalinger af Vandets Temperatur, Jagttagelse af Fuglefald m. m.

Besætningen paa danske Fyrskibe er det forbudt at overtage Hverv for Private eller Autoriteter uden Fyrdirektørens Tilladelse, ligesom den heller ikke maa have Samkvem med forbipasserende Skibe; der maa ikke findes stærke Drikke om Bord i Fyrskibet.

Ved Rigsdagsvalg er Besætningen paa vore Fyrskibe underkastet de samme Regler som andre Søfarende, saaledes at Stemmeafgivningen foregaar under Førerens og Styrmandens Bistand; thi disse Valg passer selvfølgelig ikke altid med Landlovsperioden, som ligger mellem 15. Marts og 15. Januar.

Fyrskibene er forholdsvis nye.

Fyrskibe har man kun kendt i knap 200 Aar, medens Landfyrenes Historie gaar længere tilbage i Tiden. 1729 fik Danmark sit første Fyrskib, det var Læsø Trindel, og nu har vi ialt, nemlig følgende: Anholt, Drogden, Gilleleje Flak, Gedser Rev, Graadyb, Halskov Rev, Schulz Grund, Lappegrunden, Læsø Rende, Læsø Trindel, Skagens Rev, Østre Flak, Horns Rev og Vyl. Med Undtagelse af Halskov og Lappegrundens Fyrskib er der installeret Radio-Telegraf i alle Danmarks Fyrskibe. *Observator.*

EN LANG OG EVENTYRLIG REJSE

Den 4-mastede Jernfregat »Garthway« af Grange-mouth afsejlede den 12. Juni 1922 med en Ladning Briketter til *Iquique* i Chile, hvor den ifølge Certepartiet skulde aflevere Ladningen i Løbet af Efteraaret, men Rejsen kom til at vare 519 Dage og menes at være en Rekord for langvarige Rejser. Skibet mistede i Løbet af denne Tid to Gange store Dele af sin Takkelage, havde tre Kaptajner og blev tvunget til at sejle Jorden rundt syd om Australien for at komme til Chile, da det ikke kunde slippe forbi Kap Horn. Skibets Logg viste, at det havde sejlet ialt 21,000 miles, og de eneste, der var tilbage af den oprindelige Besætning, var Tømmermanden, Hovmesteren og ni Lærlinge.

Ifølge »Garthway«s Journal, som Officererne paa en af Pacific Steam Navigation Company's Dampere »Ebro« havde Lejlighed til at se i *Iquique*, og hvis Indhold vi her gengiver efter »*Finlands Sjøfart*«, var Skibet ude for Uheld lige fra den Dag, det afgik fra Skotland. Det blev opholdt af Modvind og Stille, og udfør La Plata Flodens Munding mistede det i en Pampero Topstængerne og Klyverbommen og fik Skanseklædningen revet bort fra for til agter. Da Kaptajnen under disse Forhold ikke kunde sejle ind i Floden, signalerede han til en passerende, indgaaende Damper om at faa sendt en Bugserbaad ud og blev af denne slæbt ind til Montevideo, hvor Fregatten derefter blev repareret.

Med Kurs mod Kap Horn.

Kaptajn Henry af Marine Navigation Company, Canada, fik her Kommandoen, og Kaptajnen, der havde ført det ud, gik i Land. »Garthway« afgik derefter fra Montevideo for at forsøge at runde Kap Horn, og Fregatten var 32 Dage om at naa til Sydamerikas stormfulde Sydspids. Her afløste den ene vestlige Orkan den anden, og skønt Kaptajn Henry gjorde alt, hvad der var muligt for at drive Skibet ind i Stillehavet, lykkedes det ham ikke. Sejl efter Sejl blæste bort, og sluttelig blev han nødsaget til at holde Fartøjet op mod Vind

og Sø, og Fregatten blev af Stormen drevet ned til 58° s. B., og Kaptajnen vendte, da Vejret blev bedre.

»Garthway« styrede nu tre Streger vest for Kap Horn, men blev drevet tilbage af vestlige Storme i Forbindelse med mægtige 60 Fod høje Bølger, der styrtede ind over Boven med frygtelig Kraft og skyllede langs Dækket. Da det tilsidst syntes haabløst at komme forbi Kap Horn, forsøgte Kaptajnen at naa ind til Port Stanley paa Falklandsøerne, men det mislykkedes paa Grund af Modvind, og sluttelig bestemte Kaptajnen sig til at løbe for Vejret til Kapstaden — en Strækning paa 4000 miles — og faa Skibet i Dok der.

I Dok i Kapstaden.

I Tørdokken i Kapstaden blev 3 Fod langt Søgræs og adskillige Tons Langhalse skrabet af Skibets Bund. »Miggs«, Skibskatten, som 7 Gange var kommet rundt Kap Horn, havde faaet nok af Rejsen. Den sprang i Land, forsvandt indad Landet til og kom aldrig tilbage. Den havde hovedsagelig levet af Flyvefisk, som ved Nattetid kom om Bord i Passaten, og nu og da af et Stykke Delfin, naar Besætningen fangede nogen.

I 99 Dage havde Besætningen levet af salt Kød og Flæsk, haarde Beskøjter, Ærtesuppe og en enkelt Gang Suppe med Ris og tørrede Grøntsager. Lærlingene sagde, at det salte Kød af at ligge saa længe i Lage var blevet saa haardt, at de gjorde det blankt med Fernis og lavede Modeller af det.

Første Styrmand rejste hjem syg, og Skibet fik sin tredie Kaptajn og delvis ny Besætning.

Øst paa over Stillehavet.

Da Fregatten var blevet repareret, afgik den til Tasmania og Sydaustralien og derfra til *Iquique* i Stedet for at forsøge Vejen rundt Kap Horn. Hobarttown, Tasmania, blev anløbet for Vand og fersk Proviant, hvorefter Skibet med god Vind hele Vejen om sider naaede Bestemmelsesstedet *Iquique* den 23. December 1923 og afleverede sin Ladning ca. 14 Maaneder senere end beregnet.

SVERIGES HANDELSTONNAGE FORMINDSKET I NOVEMBER

Efter hvad Kommerskollegiet oplyser i sin Statistik, er Sveriges Handelsflaade i November formindsket med 4 Skibe og ialt 2,865 Tons.

Handelsflaaden er bleven forøget med kun to Dampere, nemlig Sveabolagets i Helsingør byggede Dampere »Munin« paa 1,191 Bruttotons og den af Dampskibsselskabet Rex i Stockholm købte Dampere »Elgø« paa 1,897 Tons, bygget paa Lindholmens Værft i 1918 til Bloms Rederi, et Datterselskab af Landmændenes Rederi.

Skibsregistret viser yderligere en Tilgang af 4 mindre Motorskibe paa ialt 194 Tons, medens 3 Dampere paa ialt 5,616 Tons er slettede af Registret. Af disse er »Insula 3« blevet hugget op, Svensk Østasiatisk Kompagnis »Yeddo« solgt i beskadiget Tilstand efter at have ligget sunket i Scheldesfloden og Sveabolagets Dampere »Ymer« er forlist efter Stranding i Øster-

søen. Nedgangen for Dampskibe er derefter et Skib og 2,528 Bruttotons.

Fire Motorskibe med ialt 323 Tons er slettede af Skibsregistret, hvilket betyder en Nedgang i Tonnagen af 129 Tons, medens Antallet af Skibe er uforandret. Af de slettede Motorskibe er et forlist, to solgt til Udlandet og et forandret til Pram.

Sejlskibsflaaden er gaaet tilbage med 3 Skibe og 209 Bruttotons.

Den svenske Handelsflaade skulde derefter ved Udgangen af November bestaa af følgende Skibe: 1,319 Dampere (1,299) med 1,023,686 (990,210 Bruttotons, 1,001 (931) Motorskibe med 261,885 (233,764) Bruttotons og 673 (755) Sejlskibe med 81,319 (97,397) Bruttotons. Tallene i Parentes angiver de tilsvarende Tal paa samme Tidspunkt i 1923. Der er altsaa, naar bortses fra Sejlskibene, en ret betydelig Fremgang i det forløbne Aar.

"DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING

København, den 29. December 1924.

Den store Interesse som Kornbefragterne udviste i Dagene før Jul, for at optage saa megen Tonnage som paa nogen Maade muligt, maa Rederne have Lov at tage sig til Indtægt som et Tegn paa et fast Marked i Begyndelsen af Aaret.

De faa Kullaster til La Plata, baade fra U. K. og U. S. A., bevirker, at der ikke kommer saa mange Baade nedover, og Raten skal endnu en Del op, før ballastgaaende Tonnage kan komme til at faa Indflydelse.

Australien har igen taget de store Baade, 7/10,000 Tons, og Raten er ikke alene holdt oppe, men delvis forbedret. Det eneste Kornmarked, som hidtil har skuffet, er Pacific, men til Gengæld byder dette Marked paa adskillige Lumberlaster til Japan og Australien, og kombineret med en Last fra Australien til U.K./Cont. til de nuværende Fragter, vil en saadan Rundrejse sysselsætte en Del Tonnage i længere Tid, og kunne opvise et rimeligt Overskud.

TRÆLASTMARKEDET

Det milde Vejr fortsætter til Glæde for Eksportørerne, som faar realiseret mere af deres Lagre, og følgelig faar en Del ekstra Kontanter til at møde Bankforpligtigelser med, og til Indkøb af Raavarer. Priserne har i Aar ikke været gunstige for de svenske og finske Afskibere, og da mange Firmaer (ikke mindst de store og gamle) har kæmpet med finansielle Vanskeligheder, har Bankerne truet disse til at sælge, selv med Tab, for at faa deres Renter og Afdrag.

For 1925 regnes der med bedre Priser, og forhaabentlig ogsaa bedre Fragter. Der rapporteres sluttet for prompt Lastning: 625 Std. Windau & Riga-Manchester, 50/-; 500 Std. Windau & Riga-Newport, 51/6; 250 Std. Trångsund-Calais, 57/6; og af Dagens Noteringer bør fremhæves: 500 Std. Stugsund-Hull, DB 300 Boards, 48/-, forsøger 50/-, old Scanfin etc.; 3/500 Std. Riga-West Hartlepool, 43/-, yderst 45/- old Scanfin, som særlig daarlige.

Det var at ønske, at det nye Scanfin Charter vilde vinde Hævd, ogsaa i Befragterkredse, og nogen Undskyldning for at insistere paa »old Scanfin« kan Importørerne ikke regne med.

KUL, KOKS ETC.

Markedet til Skandinavien er uforandret og stille. Forth — god dansk Havn er gjort til 5/9, 96/500, 2,100 Tons; og Tyne/København, 1,900 Tons, 5/6; London/København, 2,400 Tons Cokes, 7/-; Humber/Göte-

borg, 2,600 Tons Kul, 5/9; Goole/Helsingborg, 1,000 Tons, 7/9.

Per medio Januar noteres: 3,500 Tons Cokes Tyne/Stockholm, 9/3, 9/6; 5/6,000 Tons Kul Tyne/Oxelösund, 5/-, 5/3, 17/1,800 Tons Losning; og for spot Lastning Forth/Randers, 5/9.

Ifølge *Lloyd's List* skal Tyskerne have sikret sig en Del Kulkontrakter til Italien og Nordfrankrig.

Blandt andet har de italienske Jernbaner kontraheret 200,000 Tons per Maaned over et Tidsrum af 7 Aar, Paris Elektricitetsværk 500,000 Tons over 1925, og »Thyssen Works« i Rouen 400,000 Tons.

De to sidstnævnte Firmaer har hidtil taget deres Kul fra Wales.

MIDDELHAVET ETC.

Kulfragterne er nærmest uforandrede, med delvis mere Efterspørgsel saavel fra Scotland som Wales. Raterne er nominelt: Wales-Gibraltar, 7/3; Marseille, 9/-; Vest Italien, 8/6, 9/-; Alexandria, 10/-, 10/6; Øerne, 8/6; Scotland-Vest Italien, 9/-; E. C. C. P.-Marseille, 8/10½, 9/-; Genoa, 9/-; Gibraltar, 7/6.

Erts, Fosfat og delvis Frugtlasterne hjemover er godt repræsenteret, men kan ikke siges at friste. For Salt til Norge slutes endnu til 20 Kroner: Trapani/1-2 Vestnorge.

Hidtil er der sluttet over 70,000 Tons, men Befragterne er nu tilbageholdne, og vil se hvorledes Fiskeriet falder ud.

Sejlladsen paa Donau foregaar stadig, men antagelig ikke ret længe endnu. Der er betalt 19/- »up river« til U.K./Cont., option Danmark 1/6 mere, 1 Havn og 3/6 mindre Sulina etc.; endvidere: £13.0.0 per Waggon Træ fra Sulina/Kustendje til 2 Pladser W.C.U.K.

Jordnødder fra Vestafrika er endnu kun omkring 26/- U.K., 28/- Marseille.

NORD-AMERIKA, GULFEN, CANADA

Korn.—U.S.A.-Vest Italien søges til 16½-17 cents, Constantinopel 20 cents, og Kul til Rio 3.10 Doll., Santos 3.40, Alexandria 3.50. Gulfen-Vest Italien 20 cents, Grækenland 22 cents., Cuba/U.K. 20/-, 20/6, store Baade; 23/6, 24/-, 3,000 Tons Baade.

Korn: Pacific/U.K.-Cont., meget rolig. Vancouver-Callao, Hvede, 27/6, Lumber: North Pacific-Australien 11.50 Doll. een Losseplads, Japan 9.50 Doll. og 2/3 Havne U.S.A. Atlantic 14.00 Doll.

En Del Baade søges for Cement Danmark/Norge-Cuba, Miami, etc., og 2.95 Doll er accepteret for Max. 2,650 Tons Skiensfjord-Havana med 3.00 Doll. som Basis for Miami.

DANMARKS HANDELSBALANCE FOR 1924

SKIBSFARTEN VIL GØRE HANDELSBALANCEN AKTIV

Stillingen med Hensyn til Danmarks Handelsbalance har i 1924 været ret god, naar man ser bort fra enkelte af Aarets Maaneder.

Et Underskud paa Handelsbalancen har man ganske vist ikke kunnet undgaa, selv om de sidste Maanedere har været meget gunstige, men det er dog lykkedes at faa Merimporten ned paa ca. 200 Mill. Kr., idet Indførselen antagelig vil beløbe sig til 2400 Mill., medens Udførselen har naaet ca. 2200 Mill. Kr., efter en foreløbig Beregning, som imidlertid vil vise sig nogenlunde rigtig.

Heraf er de 200 Mill. genudførte fremmede Varer, de 2,000 Mill. danske Produkter.

Blandt disse er *Landbrugseksporten* den overvejende, og der har særlig paa dette Omraade været en meget stærk Stigning fra Aaret forud, ikke alene gennem en langt større Produktion og Eksport, men ogsaa gennem gode Priser.

Af de 2,000 Mill. vil saaledes *Smørret* alene indbringe 670 Mill., hvilket er 150 Mill. mere end sidste Aar, af *Flæsk* er der eksporteret for 580 Mill., eller 100 Mill. mere end i 1923, *Æggene* naar op paa 150 Mill. (25 Mill. højere), og af *levende Dyr* er der ligeledes solgt for 150 Mill. Kr. (60 Mill. mere end i Fjor).

Men ikke alene Landbrugsvarerne er gaaet frem, Industriens Frembringelser viser store Forøgelse paa vor Udførselskonto, særlig har Automobilindustrien kunnet møde med en stærk Opgang, idet der er eksporteret 16,000 Automobiles mod 6,000 i 1923.

At i alt kan Danmark saaledes være tilfreds med Aarets udenlandske Handelsomsætning, saa meget mere, som der navnlig mod Slutningen af Aaret er indtruffet en betydelig Bedring. Og da Handelsflaaden indsejler en Bruttofragt fra Udlandet paa op imod 250 Mill. Kr., staar Landets Betalingsbalance i Virkeligheden ganske godt.

SVERIGES UDENRIGSKE SKIBSFART

Sveriges udenrigske Skibsfart har i 1924 ikke været saa livlig som i 1923. Ifølge de nu tilgængelige Data for de tre første Kvartaler af 1924 er der fra Udlandet ankommet 19,685 Skibe mod i samme Tidsrum i Fjor 21,746. Hvad Tonnagen angaar er Nedgangen ikke saa stor, idet Tallene her er 10,263,233 Tons i Aar mod 10,423,203 Tons i Fjor.

Oktober Maaned viser ligeledes Nedgang sammenlignet med September, idet der i Oktober ankom 2,297 Skibe mod 2,435 i September. I Oktober 1923 ankom der fra udenlandsk Havn 2,391 Skibe.

Der indkom i Oktober 1,197 lastede Damp- og Motorskibe mod 1,315 i September og 1,245 i Oktober 1923, og der afgik 1,218 lastede Damp- og Motorskibe mod 1,302 i September og 1,278 i Oktober 1923.

Hvad Stockholms, Göteborgs og Malmös Skibsfart paa udenrigske Havne angaar, viser nedenstaaende Oversigt de i Oktober 1924 og 1923 ankomne lastede Damp- og Motorskibe:

	1924		1923	
	Antal	N. R. T.	Antal	N. R. T.
Stockholm	193	159,169	184	162,271
Göteborg	195	216,283	211	246,600
Malmö	302	175,520	306	181,919
	195	100,777	199	105,323

I Tallene for Malmö indgaar Færgetrafikken og anden regulær Lokaltrafik paa København. Tallene for denne Trafik er anført under de andre Tal.

SØRETSMEDLEMMER I BORNHOLMS AMT
I AARENE 1925 OG 1926

Funktionstiden udløber den 31. December 1926.

Dampskibsfører A. Jensen, Rønne. Maskinfabrikant J. Anker, Hasle. Fisker H. P. Hansen, Sandvig, fhv. Skibsfører H. P. Hansen, do., Fisker og Skibstømrer J. Lind, do. Kaptajn C. Myhre, Svaneke, Købmand og Skibsreder C. P. S. Hansen, do. Havnefoged og Dokmester, fhv. Skibsfører M. Westh, Nexø, fhv. Lods H. A. Lou, do., fhv. Skibsfører, Fabrikant P. Chr. Søde, do., Tømrer og Skibsbygger Chr. Brandt, do.

Funktionstiden udløber den 31. December 1928.

Førstelods Nielsen, Rønne, Havnefoged I. C. Larsen, do., fhv. Skibsbygmester S. M. Bech, do., fhv. Dampskibsfører T. J. Pihl, do., fhv. Skibsfører, Købmand O. Ølsted, do. Overtoldbetjent, fhv. Skibsfører A. Th. Kjeldsen, Hasle, Arrestforvarer, fhv. Skibsfører H. M. T. Holm, do., fhv. Skibsfører, kgl. Vejer og Maaler M. A. Kristensen, do. Fhv. Styrmand, Købmand E. Petersen, Svaneke. Motorfabrikant Chr. Svendsen, Nexø. Fhv. Skibsfører, Toldmedhjælper W. Holm, Gudhjem.

KULLASTER TIL HUELVA

Nordisk Skibsrederiforenings Agent i Huelva, *Fernando Suarez*, meddeler: Et stort Antal skandinaviske Skibe kommer hertil med Kullast, og Rederne bør

have deres Opmærksomhed henvendt paa, at Modtagerne her for at spare Udgifter ofte forsøger at tvinge Kaptajnerne til at lægge deres Skibe ved Kajer, der er anlagt udelukkende for Sejlskibe. Resultatet heraf bliver, at Bestemmelsen i Certepartiet »always afloat« ikke opfyldes. Skibene tager for det meste Grunden og bliver liggende i meget udsatte Stillinger. Bestemmelsen i Certepartiet om »receivers brokers« bør aldrig akcepteres. Jeg har i den senere Tid flere Gange maattet gribe ind, da Mæglerens Opgørelser over Udgifterne var ganske skandaløse, og dette sidste gælder ogsaa for Havnen Ayamonte.

REPARATION SOMKOSTNINGERNE
I LISSABON PROHIBITIVE

Damperen »Atlantic« af Göteborg, der for nogen Tid siden løb ind til Lissabon som Nødhavn efter at have lidt betydeligt Havari saavel paa Dæk som i Maskine under en Orkan i Atlanterhavet, er nylig indkommet til Rotterdam under Bugsering af den hollandske Bugserbaad »Gelderland«. Grunden til, at man har foretaget denne lange, kostbare og risikable Bugsering, er iflg. G. H. & S. T., at Assurandørerne ved Damperen »Tisnaren«s Havari høstede saa bitre Erfaringer med Hensyn til Priser og andre Forhold i Forbindelse med Skibsreparationer i Lissabon, at man nu foretrak at bugsere »Atlantic« til Rotterdam. Bugseringen forløb uden Uheld og varede 6 Døgn.

ESBJERG

Dybdere 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 Fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Fløjtebøjer 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 Bugsertov.

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 henværende Firmaer til faste Priser.

Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne.

Jernbanespor ved alle Kajer.

Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttefade.

To mindre Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder.

Firilager ved Tolboden.

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.

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-Lossekub.

Skibsbyggeri, Ophalingsbedding og Køhalingssplads havens. Kran til 5000 kg. Jernbanespor ved alle Bolværker. Udmærkede og velbelyste Havnepladser. Pladser og Pakhuse til Udleje.

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 uforuden.** 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, Køhalingssplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. 8 Tons Kran, Havnepladsen velbelyst, Jernbanespor langs begge Havnens Sider.

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 Teglhølmens 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 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 Yderside. Sidstnævnte Afgift betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsformødenheder 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, Indfyriings- eller Motorolie til Fartøjets eget Brug, Proviant eller andre Skibsformødenheder, 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 Sejskibe 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 Dybtgaaende, Drægtighed og den Distance, der losses, 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 Sejskibe 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 Lastning. I Frihavnen** besørger Losning og Lastning 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 Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatorer, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, 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.

FREDERIKSHAVN

Dybdere 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-takst af 1903 midlertidig fordoblet, Kulfyldere dog ca. 1/3 mindre. Bugsering efter Aftale. **Ballastafgift** til Havnen 4 Øre pr. Ton af Skibets Netto-Tonnage. **Vand** 8 à 10 Øre Hektoliter. **Losning og Lastning** foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Privat Kran løftende 25 Tons. Privat Flydedok med 2400 Tons Bæreevne. Flere Skibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

HELSINGØR

Dybdere i Indsejlingen og største Del af Søndre Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. **Skibsafgift** (pr. Reg.-Ton) 25 Øre. Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. **Lodser** ved Havnen og i Fyrskibet „Lappegrund“. Faste Takster. **Bugsering** efter Aftale. **Ballastpenge** 4 Øre pr. Netto Reg.-Ton. **Ballast** ca. 5 Kr. pr. m³. **Vand:** I Havnen 2 Kr.; paa Reden 4,50 Kr. pr. m³. **Losning og Lastning** til faste Takster. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne. Jernbanespor ved alle Kajer. Havneplads. - **Moderne Skibsværft:** Ophalingsbedding indtil 800 T. Vægt; 2 Tørdokke indtil 115 m Længde; Kraner til 80 T. Løfteevne.

HOLBÆK

Dybdere i den gravede Rende over Isefjordsbarren c. 6 m. Bredde 50 m, Dybdere i Indsejlingsrenden i Holbæk Fjord 5,65 m, Bredde 30 m, samme Dybde i Trafikhavnen. Bolværkerne 1,9 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: Sejskibe 12 Øre, Sejsk. med Skruer 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 + Slangeafgift 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.

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. Slangeafgift Kr. 5,00.

Losning og Lastning **Jernbanespor** **Pakhussplads**
Faste Takster. langs Kajerne. til Leje.

Elektrisk Lossebelysning. Store Oplagspladser.

Tankanlæg

for Petroleum, Benzin og Brændselolie.

Kran, 6 ts. Kreaturstalde.

Maskinværksteder, Ophalingsbedding, Skibsværft og Køhaling.

REDERIVIRKSOMHEDEN I FINLAND

Finland har i Aarenes Løb set to — efter finske Forhold — store Rederier vokse op, idet de har optaget det ene lille Selskab i sig efter det andet. Det ene af disse Selskaber er *Finska Angfartygs Aktiebolaget*, der begyndte sin Virksomhed i 1883 med to 1,000 Tons Fragtdampere, »Sirius« og »Orion«. For Tiden har F. A. A., der under Krigen mistede flere Skibe, i alt 31 Dampere med en Tonnage af 33,900 Tons. Men desuden leder F. A. A. som største Aktieejers *Wasa Nordsjö Angfartygs Aktiebolag* med 7 Dampere paa ialt 6,856 Tons, *Atlantic Rederiaktiebolaget* med 3 Dampere paa ialt 3,500 Tons samt *Finland-Amerikalinjens* Dampere »Navigator« paa 3,700

Tons. F. A. A. er endvidere interesseret i og samarbejder med *A/B Finska Skolskeppsrederiet*, der har tre Sejlere paa ialt 6,235 Tons og Dampskibsselskabet *Ebba Munck*, der nu kun ejer en Dampere paa 380 Registertons. Desuden har Selskabet under Bygning i Frankrig en til Issejladts bygget første Klasses Passagerdampere paa ca. 2,200 Tons til sin engelske Linje.

Det andet store Rederi i Finland ejes og drives af en enkelt Person, Kaptajn *Gustaf Erikson* i Mariehamn, der nu ejer 14-15 Sejlskibe paa ialt ca. 25,000 brutto Registertons.

De øvrige finske Rederier er smaa sammenlignet med disse to.

UDVIDELSE AF DE SVENSKES ISMELDINGER

Den svenske Lodsstyrelse har rettet en Henvendelse til sin Regering om Bemyndigelse til at foretage saadanne Foranstaltninger, at der kan fremskaffes Oplysninger om Is- og Besejlingsforhold ogsaa for Havne og Farvande ved Kysterne af Finland, Estland, Letland, Danmark og Tyskland.

De radiotelegrafiske Meddelelser om Isforholdene, m. m., som daglig udsendes fra disse Lande til forskellige Tider, mener Lodsstyrelsen maa kunne modtages af passende Radiostationer i Sverige og derfra direkte telegrafisk sendes til Forstanderne for østre, søndre og vestre Issignaleringsomraade for at meddeles Offentligheden gennem de om Vinteren hver Formiddag med Undtagelse af Søn- og Helligdage af Forstanderne udarbejdede Ismeldinger og ved Komplettering af samme om Eftermiddagen.

Til Skibe paa Søen kan Meddelelserne sendes i Forbindelse med de daglige Varsler for Skibsfarten. Daglige Meldinger om Is- og Besejlingsforholdene i aaben

Sø i Østersøen, Øresund, Kattegat og Skagerak, hvorom der ligeledes er udtalt Ønske fra Skibsfartens Side, mener Lodsstyrelsen kan fremskaffes gennem Radiotelegrammer fra Skibe paa Søen indenfor disse Omraader, navnlig fra Skibe, som løber paa bestemte Ruter indenfor Omraaderne. Disse Telegrammer vil antagelig ogsaa kunne modtages af passende Radiostationer i Sverige og pr. Telegraf sendes til Issignaleringsomraadernes Forstandere.

Telegrafvæsenet har iflg. Sv. Flagg. paa Forespørgsel fra Lodsstyrelsen udtalt, at Rapporterne fra de udenlandske Stationer kan modtages paa Vaxholms og Göteborgs Radiostationer, hvorfra de kan videresendes til Forstanderne for Issignaleringsomraaderne, og Rapporterne fra Skibene kan sendes over den nærmeste svenske Kyststation, som er aaben for Trafik. For Telegrafvæsenets Vedkommende er disse: Boden, Härnösand, Vaxholm og Göteborg.

MALMØ FRIHAVNS DRIFT

KONFLIKT MELLEM HAVNEBESTYRELSEN OG FRIHAVNSSKIBET

Havnestyrelsen i Malmö har besluttet at foreslaa de kommunale Myndigheder, at Byen til Parikurs erhverver Aktierne i Malmö Frihavnsselskab. Alle de Aktieejere, som ønsker at afhænde deres Aktier til Byen, er blevet anmodet om ufortøvet at give Havnestyrelsen Meddelelse derom. Grunden til denne Foranstaltning fra Havnestyrelsens Side er, udtaler Havnedirektør *Edlund* til S. S. T., at nogle Aktieejere har forsøgt at danne en Sammenslutning af Aktieejere for at forhindre, at Byen erhverver Aktierne. Da Havnedirektionen imidlertid er af den Anskuelse, at Byen som Havnens Ejer bør overtage Selskabets Aktier — ligesom det nylig er sket i Stockholm — for at

faa en mere ensartet Administration, har den ment at burde træde i direkte Forbindelse med samtlige Selskabets Aktionærer.

Formanden i Frihavnsselskabets Bestyrelse, Vice-Häradschef *E. Wehtje*, erklærer, at Selskabet har ladet sig sine Handlinger diktere af den bestemte Opfattelse, at Frihavns-Virksomheden bedst drives af et særligt Selskab. I Malmö har Socialdemokraterne Fler-tal i Byraadet og vil antagelig meget snart faa det ogsaa i Havnestyrelsen. Medens Frihavnen i privat Eje drives som et kommercielt Foretagende, kan den som kommunal Institution let blive udsat for Paavirkning af partipolitiske Hensyn. Selskabet har derfor rettet en Henvendelse til Aktionærerne om ved de stedfindende Forhandlinger at overlade Bestyrelsen at føre deres Sag og om ikke uden at raadføre sig med denne at udbyde deres Aktier til Malmö By paa den Maade, som Havnestyrelsen foreslaar.

SKIBS-
PROVIANTERINGS-
HANDLERE

København:

J. Andersen & Co., Toldbodvej 7.
Björch-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.

SKIBSFARTEN MELLEM ITALIEN
OG RUSLAND STIGENDE

Den italiensk-russiske Handels- og Skibsfartstraktat synes hidtil i betydelig Grad at have virket fremmende paa Handelssamkvemet mellem de to Lande. Ikke mindre end 4 italienske Skibsfartsselskaber har nu aabnet regelmæssig Fart mellem Genua og de russiske Sortehavshavne og dermed tilvejebragt en Basis for en Genoptagelse af Vareudvekslingen mellem de to Lande. Skibsfartstrafikken paa Genua viser iflg. *Wirtschaftsd.* for den første Halvdel af 1924 en Stigning af 445,000 Br. Reg. Tons sammenlignet med samme Periode i Fjor, og Stigningen tilskrives i væsentlig Grad Trafikken paa de russiske Havne.

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
Lodsvang 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 Arbejdsgiverforeningens Havnekontor til faste Takster.
Transport, elektrisk Hejsejll m. m.

Dobbelte Jernbanespor Havnen rundt. Træskibsværft med Reparationsværksteder. Motor- og Maskinfabrik. Jernstøberi, 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 Bjergnings-damper fast Station samt lokale Bjergnings- og Slæbedampere.

MARSTAL

Syd fra gennem Klørdyb 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 Hjælpekruer, Indg. 24 Øre, Udg. 24 Øre, Damp- og Motorskibe Indg. 30 Øre, Udg. 30 Øre. **Ingen Lodsvang** uden ved Bugsering (se Lodsl.). **Bugsering** efter moderate Priser ved Motorbaade. **Ballastafgift** 4 Øre pr. Netto Reg. Ton. **Losnings- og Lastningsomkostninger** efter moderate Takster. Staaletskibbyggeri og Reparationsværft. flere Træskibbyggerier og Kølhalingspladser, 2 Ophalerbedding til Skibe indtil 300 Tons Egenvægt og 42 m 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 Udgaende.

Ved Havnen er ansat 2 Lodser, der lodser uden Vederlag.

Ballastpenge 5 Øre pr. Ton.

Losning og Lading besørges af Modtageren.

Ved Havnen er Tårndok (Længde 51,80 m, Portaåbning 10 m, Dybde paa Tårskelen 3,77 m) samt Skibstømrer, Maskin- og Motorfabrik, Vand fra Værk, Kul m. v.

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.

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 Havnebassin indtil 15 Fod. Bolværkernes Højde 6-6¼ Fod.

Skibsafgift pr. N. R. T.
udenbys: Sejlskibe, Lægtre og Pramme 20 Øre, Sejlskibe med Hjælpekruer 25 Øre, Dampskibe og Motorskibe 30 Øre, saavel for indg. som for udg. Oplagte Skibe er i Tidrummet fra 15. Decbr. til 14. Marts afgiftfri.

Ingen Lodsvang

nnatagen for Skibe over 150 B. T. under Bugsering. Lods for større Skibe Nord fra ved Femø, skifter i Guldborg. Lods Syd fra i Gedser. Lodspenge ifølge Lodstakster af 1901.

Bugsering fra Havnen til Guldborg eller Gedsergaard 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 Havnebassin, Kornsluger ved 20 Fods-Bolværket. Elektrisk Lys over hele Havnen samt Materiel til elektrisk Belysning i Skibene. Maskinfabrik, Skibbyggeri og Kølhalingsplads for mindre Skibe.

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 belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. **Havneafgifter pr. Reg.-Ton.** Sejlsk. 24 Øre, Sejlsk. med Hjælpekruer 32 Ø., Damp- og Motorskibe 40 Ø., for her hjemme-hørende Fartøjer betales det halve. **Vareafgift:** Moderat. **Bugserdamp. uformod.** 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.

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 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, Skibsværfter, kraftig Isbryder, som selv i strenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig. Svajleplads for Skibe indtil 150 m (ca. 490 Fod eng.) Længde.

RUDKJØBING

Indsejlingsløbet Nord fra til Havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. **Havneafg. pr. Reg.-T.:** Sejlskibe: indg. 24 Øre, Udg. 24 Øre, Sejlskibe med Hjælpekruer: 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** i Tiden 2,50 pr. T. **Vand** til Skibsbrug 3 Ø. pr. R.-T., til Maskinbrug 2 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slinger benyttes. **Losnings- og Lastningsomkostn.** efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibbyggeri 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 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 Indgaende betales ½ for Udgaende.

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 dagligt pr. Reg.-Ton. Jernbanespor ved Øst-, Vest- og Sydsiden. Kuloplag med elektrisk Kullosningskran ved Kaj.

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.

FORHØJEDE SVENSKE HAVNE- OG LODSTAKSTER

Regeringen har for 1925 fastsat følgende Forhøjelser af Havne- og Havnelodstaksterne:

Falkenberg: 50 pCt. paa de Havnetakster, der fastsattes i 1922.

Mörbylångå: 40 pCt. paa de Havnetakster, der erlægges efter de i 1917 fastsatte Bestemmelser.

Söderhamn: 25 pCt. paa de i 1924 fastsatte Havneafgifter, dog med visse Undtagelser, samt for Havnelodstaksternes Vedkommende 100 pCt., naar det drejer sig om Flytning af Skibe mellem forskellige Lastepladser indenfor Havneomraadet og 50 pCt. i andre Tilfælde.

Gävle: 50 pCt. paa de i 1924 fastsatte Havnetakster, dog med Undtagelse af Isbryderafgiften, samt hvad angaar Afgifterne for Varer, der afgaar med udenrigsk Bestemmelsessted. Ved et særligt Dekret er det imidlertid bestemt, at for Skibe, som til og med Udgangen af Marts næste Aar ankommer til eller afgaar fra Gävle, maa der opkræves Havneafgifter, som med 135 pCt. overstiger Grundafgifter, de der iflg. Havnetaksterne skal erlægges, dog selvfølgelig under Forudsætning af, at Byen holder en Isbryder til Opretholdelse af Forbindelsen mellem Havnen og den aabne Sø.

SKIBSFARTEN PAA HVIDEHAVSHAVNENE

I den nu afsluttede Besejlingsperiode er Archangelsk og de andre Havne ved Hvidehavet blevet besejlet af følgende Skibe:

HAVN	Norge	Danmark	Sverige	Tyskland	Rusland	Holland	England	Memel	Ialt
Archangelsk	201	28	21	33	32	28	9	5	357
Mesane	23	2	—	4	1	—	—	—	30
Kovda	8	—	—	—	—	—	—	—	8
Soroka	13	—	4	4	—	—	—	—	21
Onega	25	1	3	2	—	1	1	—	33
Keret	4	—	—	—	—	—	—	—	4
Kem	1	—	—	—	—	—	—	—	1
Ialt...	275	31	28	43	33	29	10	5	454

SEJLADSEN PAA RUSLAND

Den norske Legation i Moskva har iflg. *Tidens Tegn* gjort den norske Regering opmærksom paa, at Skibsførere ved Ankomst til russisk Havn ved Indklarereringen nøjagtigt maa opgive alle de Varer, der findes om Bord, saavel tilhørende Skibet som Besætningen. Undladelse heraf kan medføre, at der ikendes meget høje Bøder (op til mange tusind Kr.), idet Undladelsen opfattes som Forsøg paa Smugleri. Tilsyneladende undersøger man ikke, om der i de foreliggende Tilfælde er nogen Grund til Mistanke om, at Smugleri har været tilsigtet, saa den største Nøjagtighed tilraades ved Opgivelserne.

SKIBSMAALING I FINNSKE FARVANDE

Den finske Regering har udstedt en Forordning angaaende en Afgift, der vil være at udrede for et Bevis for udenlandske Skibe for, at de er fritagne for Ommaalning og Omregning til Oplysning af deres Drægtighed. Forordningen har følgende Ordlyd:

For et Bevis, som udstedes af Skibsmaaleren, og som gaar ud paa, at et udenlandsk Skib i finske Havne ikke behøver at underkaste sig en Ommaalning eller Omregning til Oplysning af dets Drægtighed, skal Skibsmaaleren — uden Hensyn til Skibets Størrelse — oppebære en Afgift af 50 Fmk., hvori er indbefattet Salær for Funktion i Forbindelse hermed.

AARBOG FOR FISKERFLAADEN

Fra Fiskeridirektoratet har vi modtaget *Aarbo* for den danske Fiskerflaade for 1925.

Det er 32. Aargang af dette Værk, der paa sine mere end 400 Sider bringer en Mængde Oplysninger om Ting, som har Interesse for enhver, der har Tilknnytning til Fiskeriet. Det meget omfangsrige Stof er ordnet paa en let overskuelig Maade og omfatter bl. a. Love og Bestemmelser for Fiskeri, Reglementer for Besejlingen af forskellige danske, indre Farvande, Fiskeristatistik, Fyr og Fyrskibe i danske Farvande og ved de til Nordsøen og Østersøen grænsende fremmede Lande, internationale Søfartsregler, Register over Fiskefartøjer og meget andet.

Aarbogen indeholder ligeledes en Række Afsnit særlig angaaende Fiskeriet ved Færøerne og Island, og den maa i det Hele siges at være en overordentlig nyttig Haandbog for enhver, der driver Fiskeri i vore Farvande samt ved Færøerne og Island.

BYLDEPEST PAA AZORERNE

Det portugisiske Udenrigsministerium meddeler under 2. ds., at der paa Øen Terceira (Azorerne) er forefaldet ti Tilfælde af Byldepest, alle med dødelig Udgang.

Der er truffet de kraftigste Foranstaltninger i den Anledning; de Syge og enhver, der er kommet i Berøring eller har haft Forbindelse med dem, er blevet isoleret, og der er, siden disse Forholdsregler er blevet truffet, ikke forefaldet flere Tilfælde.

PESTEN PAA AZORERNE

Justitsministeriet har erklæret Azorerne for pestsmittede og derefter i fornødent Omfang sat Bestemmelserne i Lov om Foranstaltninger mod smittsomme Sygdommes Indførelse i Riget af 12. April 1911 i Kraft.

STEGMANN
N.F. EDSV. SKIBSMÆGLER
TELEGRAFER „STEGMANN“
TELEFONER 18 & 918
NØRRE SUNDBY

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

JULESTORMEN

Forlis og Havarier.

3-mastet Skonnert »Willemoes« af Marstal løb Lørdag paa Grund under Klipperne i Nærheden af Mouth, Milford Haven. Styrmanden, C. Bager, blev slaadet over Bord af en Sø og druknede.

Kaptajnen, Albert Jensen, og Besætningen fire Mand, naaede ind til Kysten og reddede sig op paa Klipperne. Skibet blev fuldstændig Vrag.

Eksportdamperen »Bellona«, der ved Juletid strandede ved Hirtshals, og som man var i Færd med at bjerge, er som Følge af Stormen kommet i en vanskelig Situation.

Da det i Lørdags begyndte at blæse stærkt op, maatte Bjergningsdamperne søge Læ i Frederikshavn, og Vestenstormen slog »Bellona« helt ind mod Strandkanten, saa at Skibet nu staar indenfor den første Revle.

Besætningen er stadig om Bord, men det bliver nu meget vanskeligt at faa bjerget den havarede Dampere. I alt Fald har den nu lidt meget betydelig Skade.

Flere Strandinger.

Den store tyske Dampere »Claus Horn« af Flensborg er Søndag Eftermiddag strandet paa Elefantgrunden ved Romsø. »Svava« er afgaaet fra Korsør til Strandingsstedet.

Den engelske Dampere »Glenpark« af Greenock udsendte i Søndags Morges Nødsignaler; da Telegrammet blev afsendt befandt Dampere sig udfor »Helligpeder« ved Hasle, hvor Dampere, som var paa Vej til Rusland, i Stormen var strandet.

Svitzer afsendte hurtigt Bjergningsdamperne »Hertha« fra Rønne og »Kattegat« fra København. Paa Grund af Stormen var det umuligt at faa Forbindelse med Havaristen. Kaptajnen fra »Hertha« kom derefter om Bord i Havaristen og fik straks afsluttet Bjergningskontrakt, men Bjergningsarbejdet er foreløbig umuligt paa Grund af Stormen.

Bragt flot.

Motorfiskekutteren »Havruen« af Helsingør strandede i Søndags ved Anholt og blev senere bragt flot af Svitzers Bjergningsdamper »Bien«.

Sejlet i Sænk.

Skonnerten »Gerda« af Aalborg blev Tirsdag Eftermiddag i Nærheden af Rørdal oversejlet af den tyske Dampere »Ascandia«, der sejler paa Ruten Aalborg—Kiel.

Skonnerten, der var ballastet, sank straks. Besætningen reddedes.

Stranding ved Saltholm.

Tirsdag Formiddag strandede den norske Dampere »Havbris« paa Saltholmen, hvor den staar ret haardt i Grunden. Svitzers »Pluto« arbejdede med at tage Skibet af Grunden, men endnu sent Tirsdag Aften var dette ikke lykkedes. Skibet var paa Rejse fra England til Västervik med Kul.

Skarp Konkurrence.

Under den engelske Dampere »Glenpark«s Stranding Syd for Hasle ankom Svitzers »Hertha« til Strandingsstedet, men umiddelbart efter kom den tyske Bjergningsdamper »Herkules«, hvis Adfærd »Bornholms Avis« betegner som meget paagaende. Mens den danske Bjergningsbaad laa og forhandlede med Havaristen paa dansk Grund, gik Tyskeren saa nær op til »Glenpark«, kastede Anker og tilbød pr. Traadløs sin Assistance.

Heroverfor var der ikke andet at gøre end at handle resolut. Kaptajn Sørensen fra »Hertha« lod sig derfor i Stormen sætte over paa »Glenpark« med en Redningsstol, sluttede Bjergningskontrakt paa Voldgiftsgrundlag og lod sig hale dyngvaad tilbage i Stolen.

Kaptajn H. P. Hagelberg.

Kapt. H. P. Hagelberg, Formand for »Den danske Skibsførerforening 1874«, er ved Foreningens 50 Aars Jubilæum udnævnt til Ridder af Dannebrog.

Kamp med en Hval.

Den norske Hvalbaad »A. E. Larsen« blev ifølge N. H. & S. T. nylig slæbt til Durban for at reparere en Skade som en anskudt Hval havde tilføjet Skibet. Hvalen blev observeret Kl. 7.30 Form. den 10. November og blev harpuneret en halv Time efter. Det lykkedes den imidlertid at slippe bort, men to Timer efter blev den atter harpuneret, og nu gjorde den pludselig omkring, lagde sig agter for Skibet og ramte det gentagne Gange med kraftige Slag af Halen med det Resultat, at Propellen brækkede og Maskinen blev manøvreudygtig. Hvalbaaden blev senere slæbt i Havn af en anden Hvalfanger, »Odd«.

Konsultationsstue for Sømænd i Hamburg.

Den tidligere omtalte Konsultationsstue i Hamburg for kønsyge Søfolk er installeret i Østfløjen af Seemannshaus ved St. Pauli Landungsbrücke.

P O S I T I O N S L I S T E P R . 2 9 . D E C E M B E R 1 9 2 4

MEDDELT AF »DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

A

s.s. A. P. Bernstorff, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. Aalborg, Egholm, ank. Hull 23.12.
s.s. Aalborghus, Eriksen, i København-Aalborg Ruten.
s.s. Aarhus, Jørgensen, i København-Aarhus Ruten.
s.s. Absalon, Hansen, ank. Tyne 23.12.
m.s. Afrika, Svarrer, ank. Shanghai 26.12.
s.s. Aggersund, Petersen, ank. Genoa 27.12.
s.s. Agnete Mærsk, Rasmussen, ank. Vestindien 24.12.
s.s. Aladdin, Nielsen, ank. Garston 15.12.
s.s. Alderney, Jerne, ank. London 23.12.
s.s. Alexandra, Holst, afg. Sulina 24.12. til Braila.
s.s. Alf, Thorkildsen, ank. Revaltisland 24.12.
s.s. Alfa, Christensen, ank. Bural 26.12.
s.s. Alfred Hage, Bjørn Andersen, ank. Malaga 19.12.
s.s. Algarve, Hansen, afg. Swansea 24.12. til Marseille.
s.s. Allsund, Nielsen, afg. Danzig 19.12.
s.s. Amalienborg, Hansen, afg. Santos 11.12.
s.s. Angelica Mærsk, Rask, ank. Leningrad 23.12.
s.s. Anine, Risøe, afg. Riga 24.12. til Grangemouth.
m.s. Annam, Rasmussen, pass. Perim 16.12 p. R. t. Penang.
s.s. Anna ank. Barcelona 26.12.
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.
s.s. Arkansas, Snedker, afg. Boston 26.12. til Philadelphia.
s.s. Arnold Mærsk, Stabenow, ank. Bergen 22.12.
m.s. Asia, Dahl, ank. København 23.12.
s.s. Astrid, Bjark, afg. Antwerpen 25.12. til Barry Dock.

s.s. Atlantic, Lund, ank. Menado 26.12.
m.s. Australien, Møller, afg. Hamborg 28.12. til Antwerpen.
m.s. Avance, Andrup, ank. Merthil 22.12.
m.s. Avant, Sørensen, afg. Grangemouth 25.12. til Island.
s.s. Axel, ank. Maglebye, pass. Brunsbüttel 23.12. p. R. t. Fécamp.

B

s.s. Beira, Kjær, afg. Libau 24.12. til London.
s.s. Belgien, Hansen, afg. København 25.12.
s.s. Bellona grundtødt 18.12.
s.s. Benedikt, Madsen, i København-Haderslev-Aabenraa-Sønderborg Ruten.
s.s. Bergenhus, Andresen, ank. København 25.12.
s.s. Berlin, Vinding, afg. Grangemouth 18.12. til Livorno.
s.s. Bertha, Lassen, afg. Newport 23.12. til Leixoes.
s.s. Betty Mærsk, Nielsen, ank. London 18.12.
s.s. Birgit, Bang, ank. Raumo 21.12.
s.s. Birte, Christensen, ank. Nuevitas 28.11.
s.s. Bjarke, Petersen, pass. Skagen 26.12. p. R. t. W. Hartlepool.
s.s. Bodil pass. Kielerkanalen 29.12. p. R. t. Nantes.
s.s. Bogø, Rasmussen, ank. Sølvborg 24.12.
s.s. Bolivia, Beldring, afg. Moji 26.12. til Vladivostock.
s.s. Bornholm, Hansen, ank. New York 23.12.
s.s. Bothal, Hansen, ank. Calais 18.12.
s.s. Botnia, Lydersen, ank. København 13.12.
s.s. Bottenhavet, Vaaben Hansen, pass. Gibraltar 28.12. p. R. t. Bari.
m.s. Brasilien, Brocks, afg. København 23.12. til New York.
s.s. Brattingsborg, Larsen, afg. Newport News 28.12.

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, nrk. B. 3737, til Wolfs Box, København K.

s.s. *Bretagne*, Hartmann, ank. London 27.12.
s.s. *Brelland*, Larsen, afg. København 29.12. til Blyth.
s.s. *Britta* afg. Stugsund 12.12. til Barcelona.
s.s. *Brynhild*, Huus, ank. Braila 14.12.
s.s. *Bryssel*, Jensen, ank. København 28.12.
s.s. *Børglum*, Møllerup, afg. New York 15.12.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, i København-Frederikshavn-Kri-
stiania Ruten.
m.s. *California*, Pedersen, ank. Malmø 26.12.
s.s. *Carmen* ank. Valencia 27.12.
s.s. *Charkow*, Petersen, afg. Lissabon 27.12. til Oporto.
m.s. *Chastine Mærsk*, Lundgreen, pass. Port Said 22.12.
m.s. *Chile*, Hansen, ank. Hamborg 23.12.
s.s. *Chr. I. Kampmann* ank. København 28.12.
s.s. *Christiansborg*, Lund, afg. Texas City 20.12.
s.s. *Cimbria*, Svan, i København-Randers Ruten.
s.s. *Cito*, Jordt, afg. Hamborg 23.12. til Gloucester.
s.s. *Clara*, Duysen, afg. Leith 25.12. til Korsør.
s.s. *Copenhagen*, Nielsen, afg. Wilmington 18.12. til England.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Poulsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
s.s. *Dagmar* (J. Lauritzen) pass. Kielerkanalen 24.12. p. R. t. Thames.
s.s. *Danfæll*, Simonsen, afg. Cardiff 22.12. til Casablanca.
s.s. *Danfærd*, Grøndal, afg. Bona 28.12. til Malaga.
m.s. *Danekonge*, Petersen, pass. Aden 19.11. p. R. t. Welling-
ton.
s.s. *Danelag*, Slage, ank. Nykøbing F. 23.12.
s.s. *Danemark*, Hausgaard, ank. W. Hartlepool 25.12.
s.s. *Danery*, Voss, ank. Haderslev 23.12.
s.s. *Danevirke*, Jørgensen, ank. Santos 8.11.
s.s. *Dania*, Bencke, afg. New York 23.12. til København.
s.s. *Dansborg*, Mathiasen, afg. Galveston 6.12.
s.s. *Delaware*, Folkenberg, ank. Galveston 27.12.
s.s. *Diana*, Tramp, ank. København 25.12.
s.s. *Dorrit* ank. Helsingfors 27.12.
s.s. *Douro*, Jørgensen, ank. London 23.12.
m.s. *Drogden*, Hansen, afg. Ankarsvik 23.12.
s.s. *Dronning Maud*, Jørgensen, i Dok i Helsingør 22.12.
s.s. *Dublin*, Krogh, ank. New York 13.12.

E

s.s. *E. M. Dalgas* ank. Antwerp. 18.12.
s.s. *Ebba*, ank. Immingham 29.12.
s.s. *Ebro*, Rosenhøj, ank. København 28.12.
s.s. *Egholm*, Tønnesen, afg. Valencia 27.12. til København.
s.s. *Eleonora Mærsk*, Mortensen, pass. Kronstadt 27.12.
s.s. *Elie*, Schmidt, pass. Finisterre 28.12. p. R. t. Gibraltar.
s.s. *Elisabeth*, Petersen, ank. Dunkirk 27.12.
s.s. *Ella*, Nielsen, oplagt i København 8.12.
s.s. *Ellensborg*, Andersen, ank. Antwerp 24.12.
s.s. *Elsborg*, Palm, afg. Sunderland 27.12.
s.s. *Emanuel*, Svane, afg. Methil 26.12. til København.
s.s. *Emilie Mærsk*, Andersen, pass. Cape Race 27.12.
m.s. *Emma Mærsk*, Mærsk-Møller, pass. Perim 17.12.
s.s. *Energi*, Jensen, afg. Granton 24.12. til Aarhus.
s.s. *England*, Stengade, ank. Santa Fé 17.12.
s.s. *Enighed*, Christensen, afg. Aarhus 25.12. til Hull.
s.s. *Erik*, Christensen, ank. Oran 19.12.
s.s. *Erik Boye* ank. Cardiff 26.12.
s.s. *Erindring*, Nielsen, pass. Helsingør 23.12. paa Rejse til
W. Hartlepool.

s.s. *Esbarn Snare*, Fjeldborg, i Aalborg-Hamborg Ruten.
s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Aarhus-Hamborg Ruten.
s.s. *Ester* pass. Kielerkanalen 27-28.12. p. R. t. London.
s.s. *Esther Maria*, Vilsmark, grundstødt ved Stornoway 22.12.
s.s. *Estland*, Sørensen, afg. Riga 23.12.
s.s. *Estonia*, Christensen, afg. Portland 27.12. 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. Antwerpen 29.12. til Hamborg.
s.s. *Fanø*, Michelsen, afg. Bordeaux 25.12. til Newport Mon.
s.s. *Ficaria*, Hansen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Fiona*, oplagt i København siden 16.11.
m.s. *Fionia*, Skjoldam, afg. Southampton 26.12. til Colombo.
s.s. *Flora*, Andresen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Florida*, Holm, ank. Santa Fé 22.12.
s.s. *Flynderborg*, Lund, ank. London 21.12.
s.s. *Frankrig*, Parker, ank. Burntisland 26.12.
s.s. *Fredensborg*, Nielsen, ank. Vejle 24.12.
s.s. *Fredensbro*, Olsen, pass. Malta 27.12. p. R. t. Aarhus.
s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, ank. København 20.12.
s.s. *Frederiksborg*, Larsen, ank. Paramaribo 27.12.
s.s. *Fejr*, Jensen, afg. Esbjerg 28.12. til Bremen.
s.s. *Frieda*, Westergaard, ank. Rouen 22.12.
s.s. *Frigga*, Aage Nielsen, i Exportfart.
s.s. *Frøde*, Juul Larsen, ank. København 24.12.
s.s. *Fylla*, Callesen, afg. Oporto 27.12. til Lissabon.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, ank. Riga 22.12.
s.s. *Gautatyr*, Nielsen, ank. Calais 21.12.
s.s. *Gerda* ank. Tuborg 30.12.
s.s. *Geysir*, Hansen, i Timecharter.
s.s. *Gorm* afg. Newcastle 23.12. til Havanna.
s.s. *Grønland*, Andersen, afg. La Laja 24.12.
s.s. *Grønsund*, Nielsen, ank. Aarhus 19.12.
s.s. *Gudrun Mærsk*, Nielsen, afg. Saigon 5.12.
s.s. *Gunver* pass. Kielerkanalen 23.12. p. R. t. Ceuta.

H

s.s. *H. Pontoppidan* afg. København 27.12.
s.s. *Hadsund*, Hansen, ank. Fredericia 28.12.
s.s. *Halfdan* afg. København 27.12. til Dunkirk.
s.s. *Halland*, Christiansen, afg. Rotterdam 28.12.
s.s. *Hamlet*, Poulsen, ank. Casablanca 26.12.
s.s. *Hammershus*, Hveissel, afg. Methil 26.12.
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, afg. Genoa 25.12.
s.s. *Hans Tausen*, Hansen, afg. Hull 18.12.
s.s. *Harald*, Pedersen, ank. Antwerpen 21.12.
s.s. *Harriet* ank. Tuborg 26.12.
s.s. *Hebe*, Jensen, afg. København 25.12. til Newcastle.
s.s. *Hekla*, Bosch Kronika, oplagt.
s.s. *Helene* pass. Holtenau 29.12. p. R. t. Watchel.
s.s. *Helga* afg. Bilbao 29.12. til Lissabon.
s.s. *Hellig Olav*, Peronard, i Dok i København siden 26.11.
s.s. *Hengest*, Ingemann Andersen, afg. København 30.12. til Libau.
s.s. *Henry Tegner*, Nielsen, afg. Penarth Dock 24.12. til La Seyne.
s.s. *Hermod*, Clausen, pass. Skagen 25.12.
s.s. *Hertha Mærsk*, Møller, afg. Rostock 23.12.
s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Nakskov 28.12. til Danzig.
s.s. *Hjelm*, Falk, oplagt i København siden 19.7.
s.s. *Hjortholm*, Hejede, ank. København 24.12.
s.s. *Holland*, Jørgensen, afg. Mariager 24.12.
s.s. *Hroar*, Gotthardt, ank. København 26.12.
s.s. *Hugo*, Jacobsen, ank. Horsens 26.12.
s.s. *Hulda Mærsk*, Andersen, afg. Odense 25.12.

I

s.s. *I. D. S. Adolph* ank. London 18.12.
s.s. *I. P. Justesen*, Flygenring, afg. Rosyth 24.12. til Genua.
m.s. *Indien*, Jacobsen, ank. Vladivostock 25.12.
s.s. *Inga*, Nielsen, afg. St. Vincent 24.12. til Rufisque.
s.s. *Inge Mærsk*, Høgstedt, pass. Helsingør 26.12.
s.s. *Inger* afg. Cardiff 23.12. til Marseille.
s.s. *Irene Maria*, Lisberg, ank. Raumo 20.12.

ATLAS

⁴/_s Atlas, Nørrebrogade 198 · København L.

SKIBS-DAMPTURBINER
MED
TANDHJULSUDVEKSLING
i mest moderne Udførelse.

LONDON

BUNKER ENTREPRENØRER
FOR UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGLSKE KUL-AFSKIBNINGSIIVNE
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	} »Lamberte	Telegr.-Adr.:
Newport, Mon., 131, Dock Street		
Port Talbot, Exchange Buildings		
NEWCASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs.	} »Lambrose«	
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		
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

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" (Foreign) Hull: Centrs. 5093 (two lines)
Ballie "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

LONDON

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

GRIMSBY

GLASGOW

NORTH EASTERN MARINE ENGINEERING CO., LTD

WALLSEND-ON-TYNE SUNDERLAND
Telegr.-Adr.: »News, Wallsend« & »News, Sunderland«

Maskinbyggeri

Kedelsmedie · Jernstøber · 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

WALLSEND-
ON-TYNE

DUNDEE

E. VON MEHREN & CO.

GLASGOW · NEWCASTLE · GREENOCH

Telegram-Adresse: »Vonmehren«

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

CASTLE-
ON-TYNE

s.s. *Island*, Frandsen, ank. København 25.12.
s.s. *Ivar*, Ankersen, afg. Christiania 24.12. til Philadelphia.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Falck, ank. Windau 26.12.
s.s. *J. C. la Cour*, Sandberg, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Jakob Mærsk*, Hansen, afg. Adriatik 24.12.
s.s. *Jan*, Kurtzhals, ank. Nuevilas 15.12.
m.s. *Java*, Knudsen, ank. Swinemünde 25.12.
s.s. *Jelling*, Andersen, ank. New Orleans 27.12.
s.s. *Jenny* afg. Memel 28.12. til Preston.
s.s. *Jessie Mærsk*, Petersen, ank. København 27.12.
s.s. *Johanne* ank. Leith 26.12.
s.s. *Jolantha*, Strufve, i Stettin-København-Christiania Ruten.
s.s. *Jomsborg*, Andersen, pass. København 29.12.
s.s. *Josey*, Nielsen, ank. Havana 15.12.
s.s. *Jungshoved*, Horn, pass. Gibraltar 26.12.
m.s. *Jyllandia*, Kolls, pass. Gibraltar 24.12. p. R. t. London.
s.s. *Jægersborg*, Hansen, afg. Trondhjem 24.12.

K

s.s. *Kai*, Friis, afg. Norfolk 15.12. til Havana.
s.s. *Karen*, Brinck, ank. Valencia 21.12.
s.s. *Karla* ank. Cardiff 20.12.
s.s. *Kasan*, Sørensen, i Esbjerg-London Ruten.
s.s. *Katholm*, Jensen, afg. København 27.12. til Manchester.
s.s. *Kejserinde Dagmar*, Uldall, ank. Riga 19.12.
s.s. *Kentucky*, Nielsen, afg. St. John N. B. 26.12. til København.
s.s. *Kina*, Nielsen, pass. Colon 11.12. p. R. t. Japan.
s.s. *Kirsten Mærsk*, Bærentzen, afg. W. Hartlepool 19.12.
s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, i København-Aarhus Ruten.
s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, ank. N. Sundby 25.12.
s.s. *Knud* ank. Antwerpen 22.12.
s.s. *Knud Villemoes*, Thomsen, ank. Esbjerg 28.12.
s.s. *Koldinghus*, Roholm, i København-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
s.s. *Kong Haakon*, Rindby, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Kronborg*, Hillebranth-Lund, afg. Horsens 24.12.
s.s. *Kronprins Frederik*, Hejlsøe, ank. London 23.12.
s.s. *Kurland*, Berndsen, afg. La Laja 27.12.
m.s. *København*, Mortensen, afg. Beira 25.11. til London.

L

s.s. *Lars Kruse* pass. Gibraltar 26.12.
s.s. *Laura Mærsk*, Løber, ank. Aalborg 23.12.
m.s. *Leise Mærsk*, Houmann, ank. Bahia Blanca 21.12.
s.s. *Lexa Mærsk*, Bærentzen, afg. Frederikshavn 23.12.
s.s. *Lifland*, Haure-Petersen, afg. Birkenhead 22.12.
s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, afg. Burntisland 27.12.
s.s. *Lily*, Poulsen, afg. Immingham 24.12. til Alicante.
s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutebart København-Limfjordsstationerne.
s.s. *Lithuania*, Jørgensen, afg. New York 23.12. til Danzig.
s.s. *London*, Caspersen, pass. Dover 28.12. p. R. t. Genua.
m.s. *Louisiana*, Hyllested, ank. København 29.12.
m.s. *Lynetten*, Jensen, afg. Sundsvall 13.12.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i København-Kristiania Ruten.
s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. København 27.12. til Antwerpen.
s.s. *Maine*, Andersen, afg. Newcastle 8.12. til Miami.
s.s. *Maj*, Holm Nielsen, ank. Amsterdam 28.12.
s.s. *Maja*, Christensen, i København-Hamborg Ruten.
m.s. *Malaya*, Kruse, ank. Kobe 27.12.
s.s. *Margrete*, Mathiasen, ank. Valencia 23.12.
s.s. *Marie* ank. Marseilles 27.12.
s.s. *Marie Mærsk*, Kristensen, ank. Hull 9.12.
s.s. *Margit*, Jensen, ank. Las Palmas 20.12.
s.s. *Martin Carl*, Jørgensen, ank. Hartlepool 21.12.

s.s. *Martin Goldschmidt*, Lauritzen, pass. Gibraltar 25.12. paa Rejse til Livorno.
s.s. *Mary*, Stabell, ank. W. Hartlepool 21.12.
s.s. *Maryland* ank. København 22.12.
m.s. *Mexico*, Wolff-Jørgensen, pass. Cape Race 20.12. p. R. t. Göteborg.
s.s. *Middelhavel*, Olsen, afg. Methil 20.12. til Bordeaux.
s.s. *Minsk*, Egense, afg. Antwerpen 28.12. til Ceuta.
s.s. *Mjølnir*, Rasmussen, pass. Troon 25.12. p. R. t. Island.
s.s. *Moskov*, Jørgensen, ank. Danzig 27.12.
s.s. *Møen*, Olsen, i København-Stege og København Nykøbing F. Ruterne.

N

s.s. *N. F. Høffding* ank. Rufisque 19.12.
s.s. *Nancy* ank. Nantes 28.12.
s.s. *Natal*, Roder, afg. Singapore 25.12. til Bangkok.
s.s. *Nautik* ank. Valencia 30.12.
s.s. *Neptun* pass. Carvoeiro 24.12. p. R. t. Glasgow.
s.s. *Nerma* ank. Swansea 22.12.
s.s. *Nevada*, Fischer, ank. Buenos Aires 25.12.
s.s. *Nibha*, Andersen, afg. Singapore 26.12. til Bangkok.
s.s. *Nidaros*, Thomsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, ank. København 23.12.
s.s. *Niobe*, afg. Blyth 24.12. til Salobrana.
s.s. *Nordland*, Clausen, ank. Hull 17.12.
s.s. *Nordsøen* pass. Kielerkanalen 28.12. p. R. t. Thames.
s.s. *Normandiet*, Meinertz, ank. Partington 25.12.
s.s. *Norman Isles*, Matzen, afg. Las Palmas 27.12. til Rotterdam.

O

m.s. *Odense* 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*, Tvergaard, afg. København 30.12. til Fr.havn.
s.s. *Oluf Mærsk*, Hansen, ank. Gulpen 22.12.
m.s. *Oregon*, Mühlendorf, afg. Göteborg 23.12. til Cardiff.
s.s. *Orion*, Bendsen, ank. Riga 27.12.
s.s. *Oscar II*, Schmidt, ank. New York 25.12.

P

s.s. *P. Madsen* afg. Tyne 17.12.
s.s. *P. N. Damm* pass. København 26.12.
s.s. *Pacific*, Matthiessen, ank. Cape Town 28.12.
s.s. *Palnatoke*, Jacobsen, ank. Hargshamn 21.12.
m.s. *Panama*, Hjernerum, afg. Singapore 20.12. til Rotterdam.
s.s. *Parana*, Heisterberg, ank. Sydney 20.11.
s.s. *Paris*, Ovesen, afg. Portland M. 22.12. til Hamborg.
s.s. *Pennsylvania*, Herskind, ank. Galveston 26.12.
m.s. *Peru*, Larsen, afg. Vancouver 24.12. til San Francisco.
s.s. *Peter Mærsk*, Knudsen, ank. Brügge 23.12.
s.s. *Phønix*, Nielsen, i Esbjerg-Hamborg Ruten.
s.s. *Polaris*, Holm, ank. London 29.12.
s.s. *Polly*, Nielsen, afg. Livorno 27.12. til Valencia.
s.s. *Primula*, Jacobsen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
s.s. *Prins Knud*, Kock, ank. Methil 27.12.

R

s.s. *Randi* afg. Stugsund 29.12. til Gefle.
s.s. *Rask*, Theilland, pass. Skagen 29.12. p. R. t. København.
s.s. *Rhodesia*, Madsen, afg. Singapore 19.12. til W. Australien.
s.s. *Rhone*, Thomsen, afg. København 26.12. til London.
s.s. *Rigmor*, Jørgensen, afg. Antwerpen 22.12. til Llanelly.
s.s. *Rita*, Hav, i København-Hamborg Ruten.
s.s. *Robert Mærsk*, Mikkelsen, afg. Liverpool 23.12.
s.s. *Roma*, Bejer, ank. København 21.12.
s.s. *Romø*, Olesen, ank. Hull 23.12.
s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. Landskrona 24.12.
s.s. *Rota*, Rivold, i Exportfart Danmark-Leith.

S

s.s. *Sierra Leone*, Esbensen, afg. Tenerife 24.12. til Cuba.
s.s. *Sierra Morena*, Moyell, pass. Skagen 29.12. p. R. t. Baltimore.
s.s. *Sierra Nevada*, Eriksen, afg. Kristiania 23.12. til Cape Down.
s.s. *Saga*, Henriksen, i København-Antwerpen Ruten.
m.s. *Sally Mærsk*, Andersen, pass. Panama 12.12.
s.s. *Scandia*, Simonsen, ank. København 18.12.
s.s. *Seine*, Baryic, i Rutebart franske Havne-København-Østersøen.

T. SHERBURN

BEFRAGTNINGS-AGENT
SKIBSMÆGLER OG STEVEDORE
TELEGRAM-ADR.: "DORA, GOOLE"
BANK CHAMBERS,
GOOLE

COOMBES, MARSHALL & CO. L^{td}.

DAMP SKIBS-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.: SÖCIN 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

ADELPHIA

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 NEWPORT BARRY AVONMOUTH
Telegram-Adresse: MOUNTSTUART Telegram-Adresse: MORDEY Telegram-Adresse: SHEARMAN Telegram-Adresse: SHEARMAN
Telefon 5103 Telefon 2174 Telefon 275 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, 24, St. Mary Ase,
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 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.: »Steam« · Telefon: 59 & 189, Privat 59 a

m.s. *Selandia*, Himmelstrup, ank. Colombo 29.12.
 m.s. *Siam*, Poulsen, afg. Fremantle 24.12. til Alexandria.
 s.s. *Sigrød*, Winther, afg. Dunston 23.12. til Genua.
 s.s. *Sigrun*, Jensen, ank. Antwerp 21.12.
 s.s. *Sigvald*, Andersen, ank. København 24.12.
 s.s. *Silkeborg*, Christensen, ank. Beaumont 23.12.
 s.s. *Simone*, Christensen, pass. Skagen 27.12. p. R. t. Grange-
 mouth.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Karrebæksminde 25.12.
 s.s. *Skagerak*, Hansen, afg. Antwerpen 28.12. til Hamborg.
 s.s. *Skanderborg*, Petersen, pass. Gibraltar 27.12.
 s.s. *Skjold*, Nielsen, ank. Odense 28.12.
 s.s. *Skodsborg*, Grove, ank. Hamborg 24.12.
 s.s. *Skotland*, Iversen, afg. Riga 23.12.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, ank. København 21.12.
 s.s. *Slesvig*, Poulsen, afg. Middelfart 17.12.
 s.s. *Smut*, Hansen, ank. Newcastle 27.12.
 s.s. *Sophie*, Thomsen, afg. Valencia 20.12. til Antwerpen.
 s.s. *Spigerborg*, Jensen, pass. København 28.12.
 s.s. *Stal*, Clausen, ank. Havana 29.12.
 s.s. *Stegelborg*, Nielsen, ank. Genoa 23.12.
 s.s. *Stella* afg. Gefle 29.12. til Raumo.
 s.s. *Susan Mærsk*, Petersen, afg. Savannah 23.12.
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. Skien 24.12. til Ayr.
 s.s. *Svanholm*, Petersen, afg. Liverpool 27.12. til Swansea.
 s.s. *Svava*, Christensen, afg. Algier 29.12. til Tunis.
 s.s. *Svend Pii* pass. København 24.12.
 s.s. *Svend* ank. Bona 23.12.
 m.s. *Svendborgsund*, Christensen, ank. Nakskov 21.12.
 s.s. *Søborg*, Madsen, pass. København 25.12.
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, pass. Fernando Noronha 22.12.
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, i Ruten København-Bogense-Vejle.

T

s.s. *T. M. Werner* ank. Las Palmas 25.12.
 s.s. *Taarborg*, Knudsen, pass. Skagen 24.12.
 s.s. *Taarholm*, Jørgensen, ank. Manchester 20.12.
 s.s. *Taasinge*, Nicolaisen, i København-Nakskov og Køben-
 havn-Mariagerfjord Ruterne.
 s.s. *Texas*, Dragsdahl, ank. Horsens 23.12.
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, afg. Nakskov 24.12. til Newcastle
 via Odense og Aarhus.
 s.s. *Thyra* (Progress), Schmidt, afg. Cardiff 24.12. til Tara-
 gona.

s.s. *Tiber*, Sonne, ank. Danzig 27.12.
 s.s. *Tjaldur*, Munck, i København-Riga Ruten.
 s.s. *Tomsk*, Mikkelsen, ank. København 23.12.
 m.s. *Tongking*, Topp, pass. Ushant 23.12. p. R. t. St. Thomas.
 s.s. *Transvaal*, Bronér, ank. Moji 28.12.
 s.s. *Trondhjem*, Pedersen, i Stettin-København-Vestnorge Rut.
 s.s. *Tula*, Christensen, ank. Catania 25.12.
 s.s. *Tyr*, Jensen, ank. Halmstad 29.12.

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, afg. Havre 28.12. til Bordeaux.
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, afg. Le Havre 28.12. til Bordeaux.
 s.s. *Ulla*, Jessen, ank. Granville 23.12.
 s.s. *Ulrik Holm*, Toft, ank. Valencia 25.12.
 s.s. *United States*, Voldborg, i Dok i København 20.12.
 s.s. *Uranienborg*, Rasmussen, afg. Port Talbot 24.12.

V

s.s. *Valborg*, Hansen, ank. Valencia 14.12.
 s.s. *Vega*, Madsen, ank. Tyne 29.12.
 s.s. *Venus*, Terkildsen, ank. København 19.12.
 s.s. *Vera*, Hjorth, ank. Immingham 28.12.
 s.s. *Veratyr*, Pedersen, ank. Antwerpen 19.12.
 s.s. *Wiborg*, Winther, pass. Dungeness 26.12.
 s.s. *Vidar*, Nielsen, afg. København 29.12. via Nakskov,
 Odense og Aarhus til Newcastle.
 Bark *Viking*, Ankersøe, ank. Port Victoria 16.12.
 s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), Jacobsen, afg. Galveston 26.12. til
 Skandinavien.

W

s.s. *Wien*, Jørgensen, ank. Alesund 29.12.
 s.s. *Wilh. Colding*, Østergaard, afg. Danzig 17.12. til Liverpool.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. Scamah 26.12.

Y

s.s. *Ydun*, Jensen, i København-Horsens Ruten.
 s.s. *Yokohama*, Bast, ank. Barry Dock 22.12.
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Nielsen, i København-Hamborg Ruten.
 s.s. *Yrsa* (Lauritzen) ank. Calais 27.12.

Ø

s.s. *Ørkild*, Jensen, ank. Trapani 29.11.
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. Preston 15.12.

POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE

3m. Sk. *Christian*, M. Rasmussen, afg. Sundsvall 3.12. til
 Bandry.
 3m. Sk. *Noah*, J. E. M. Jørgensen, ank. Setubal 23.12.
 3m. Sk. *Garibaldi*, J. Jørgensen, ank. Newlyn 17.12.
 3m. Sk. *Mercur*, O. Hansen, afg. København 16.12. til Dysart.
Maagen, Mortensen, ank. Oporto 17.12.
Nauta, Knudsen, afg. Fogo 25.12.
Pax, Jensen, ank. Ærøskøbing 16.12.
Marna, Boye, ank. Københavns Red 25.12.
Neptun, Bastrup, ank. Dieppe 21.12.
Mars, Olsen, afg. Bay Bulls N. F. 25.12.
Energi, Stegmann, ank. Marstal 23.12.
Primo, Rasmussen, afg. Cuba 4.12. til Le Havre.
 m.s. *Alfa*, Christensen, pass. Holtenau 26.12. p. R. t. Hull.
 m.s. *Caroline*, Jørgensen, pass. Helsingør 24.12. paa Rejse
 til Gent.
 3m. Sk. *H. C. 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.

Agnes, Frederiksen, ank. Malmø 24.12.
Elisabeth, Groth, pass. Dungeness 22.12.
Fylla, Kromann, ank. Bergkvara 20.12.
Hertha, Christoffersen, ank. Newlyn 24.12.
Nordtrafik, Friis, afg. Burin 24.12.
Polarstjernen, Hansen, ank. København 24.12.
Venus, Boye, ank. København 23.12.
Ofelia, Petersen, ank. Augustenborg 22.12.
Ellen, Andersen, ank. Thuro 22.12. For Oplægning.
Britannia, Fisker, afg. Masnedund 22.12. paa Rejse til Thuro.
Concordia, Møller, ank. Thuro 23.12. paa Rejse til Fjelle-
 broen.
 3m. Sk. *Johanne*, H. N. Jensen, ank. Svendborg 25.12.
 3m. Sk. *C. V. Petersen*, K. Riise, ank. Svendborg 28.12.
 m.s. *Emanuel*, I. L. Petersen, ank. Svendborg 12.12.
 3m. Sk. *Erhardt*, F. Poulsen, ank. Lissabon 18.12.
 3m. Sk. *Fortuna*, A. Jørgensen, afg. Boston 24.12. til Kjerte-
 minde.
 3m. Sk. *Carla*, R. Jacobsen, afg. Little Bay Islands 22.12.
 bestemt til Lissabon for Ordre.
Philip, Petersen, ank. Thuro 20.12.
Confidence, Hvenegaard, ank. Lisbon 12.12.
Cornwall, Madsen, pass. Helsingør 9.12. paa Rejse til Char-
 lestown.
Dannebrog, Hansen, afg. Dysart 27.12. til Thuro.
Flora, Nielsen, ank. Yarmouth 7.12.
Kurt, Jørgensen, ank. Liverpool 24.12.
Leif, Jørgensen, ank. Orth 19.12.
Ludvig, Jørgensen, oplagt Thuro.
Martin Nisson, Jensen, ank. Dahouet 13.12.
Primula, Jørgensen, afg. Aalborg 15.12. til Dysart.
Valdemar, Christensen, afg. Lisbon 20.12. til Menschole.
Vera, Hansen, ank. Charlestown 12.12.

BLIDBERG ROTHCHILD CO., INC.
 DAMPSKIBS AGENTER OG SKIBSMÆGLERE

59-61, PEARL STREET Telegram-Adr.: BLIDBERG
 NEW YORK CITY

Repræsentanter for: *Blidberg Metcalfe & Co.*, Göteborg.
 VARER I KONSIGNATION ØNSKES

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

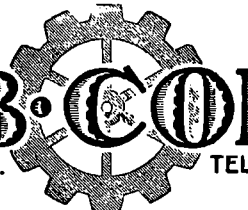
KØBENHAVN K.

Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

Telegram-Adresse: PACAO

Grundlagt
1848

Teleg.-Adr.:
Amiante



M·B·COHN

TOLDBODV. 22. TELEFON · 1403

København K.

ENEFORHANDLING OG
LAGER AF

V. HÖVELINGS
SKIBSFARVER

K. F. MARSTRANDS EFTFL.

CONSUL P. SVENDSEN FORRETN. GRUNDL. 1832

HELSINGØR

SKIBSPROVIANTERING

Alle Varer leveres ufortoldet
Naar en Ordre modtages i ettidig
leveres Provianten paa Reden
uden Ophold for Skibet

6 STORE FRILAGERE

Telegram-Adr.: »Marstrand«
Telefoner: Kontoret: 28 · 45 · 427
Priva: 2 · 7 · 1032 · 543
Nattelf.: 427 · Statstlf.: 5

INDR. VARE-MERKE

Brug

Holzapfels
Patent Farver

DEN INTERNATIONALE SKIBSFARVE-FABRIK A/S

TELEFON: 5601 ST. ANNÆ PLADS 16 KØBENHAVN TELEGR. ADR: HOLZANDIA

J. ANDERSEN & CO**SHIPS OUTFIT**

TOLDBODVEJ 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

**ESBJERG TOVVÆRKS-FABRIK A/S**

leverer det bedste

MANILA TOVVÆRK

Forlang derfor vort Fabrikat hos Deres Skibshandler

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 VAREKASKO

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:

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. »Stevedore». 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 Eftr. Tel. »Hackzell».

TORNEÅ: The Federation Stevedoring Company. Tel. »Federation Torneå». Offices: Röyttä and Kuisiluoto.

GENFORSIKRINGS-AKTIESELSKABET

“ROSSIA”

KØBENHAVN

tegnar

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

TELEF. CENTRAL
7986 · 12536

★

Dæk- og Maskin-Stores

FOR
DAMPKIBE
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 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
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, 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: 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.: »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«

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

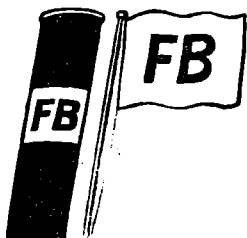
SKIBE

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: 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 · 2

FREDAG 9 · JANUAR 1925

32 · AARG.

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

SELVHÆVDELSE OG RAAMATERIALER

Gang paa Gang, og med Rette, har man bebrejdet os Danskere vort ulyksalige Hang til at gøre os selv mindre end vi er. Vi har den grimme Vane, navnlig overfor Fremmede, at tale om Danmark som et diminutivt Land og om svigtende Evne til at gøre vor Indflydelse gældende i den storpolitiske Koncert. Tidlig og silde, i Tide og navnlig i Utide, understreger vi vor egen Lidenhed. Selv naar andre kalder os *a great Nation with great traditions*, har vi alt for let til det ironiske Skuldertræk og blaserte Avgurblik. Selvfølgelig er det pinende forkert. Naar man vurderer sig selv lavt, oven i Købet for lavt, maa man ikke forarges over, at andre til sidst bedømmer os ud fra vor egen Selv-Undervurdering, hvis giftigste Blomst vel sagtens er Hr. Laust Rasmussens Nedrustningsforslag.

Og alligevel, er det saa underligt, at de enkelte Medlemmer af vort Samfund føler denne Lidenhed og giver Udtryk for den? Det er jo umuligt for tænkende Mennesker at lukke Øjnene for den ubehagelige historiske Kendsgerning, at Danmark er et Rige, der stadig er skrumpet ind, hvad nu end Grundene dertil har været, geografisk Beliggenhed, svigtende Statsmandsevner eller glippende Magt til at fastholde vore Naboers og Stammefrænders Venskab; eller fordi vi maaske er smaatskaarne fra Naturens Haand og mangler den skabende Fantasi og den bulldogagtige Uafrystlighed, som kendetegner de Nationer, der blev store og forstod at hævde deres Plads i Solen.

Under den sidste Krig blev vi ustandselig mindet om denne Lidenhed. Ydmygelserne var ikke smaa, men til Gengæld mange, og de regnede ned over os fra alle Sider. Tag blot Kullene. Tænk, hvor vi blev behandlede. Er det uforstaaeligt, at een eller mange stillede sig selv det Spørgsmaal: Kan man være andet end en lille Nation, naar man mangler Kul, naar man mangler saa at sige alle Raamaterialer? og besvarede dette benægtende. Man kan jo ganske vist ogsaa sige, er det ikke vidunderligt, at vi tre Millioner Mennesker evner at hævde os selv som en anset Nation, og at vor kulturelle og materielle Levestandard er højere end de fleste andre Nationers *til Trods for*, at vor Jordbund ingen Raamaterialer gemmer? Men hvad nytter alt det, naar vor Lidenhed og Afmægtighed er det mest paafaldende ved os i Nationernes kritiske Øjeblikke, Saa faar vi kun de Kul og de andre Raamaterialer, vi slet ikke kan undvære, saa længe vi makker Ret. En Tingenes Tilstand, der egentlig ikke faar ens nationale Hjerte til at svulme af Stolthed.

Olie og Stormagterne

Et Menneskes Helbredstilstand, siger de moderne Læger, afhænger af, hvorledes hans Kirtel-System virker — han er, hvad hans Kirtler tillader ham at være. Ligesaa med Nationerne. Deres Storhed og Uafhængighed er dikteret af, hvorledes Raamaterialernes Kirtel-System virker i deres fædrende Jord, eller i de Egne, hvor deres Forudseenhed og empiriske Trang har gjort dem til Herrer. De gamle Grækere talte om

Guld, Marmor og Purpur som Magtens trefoldige Symbol. Idag er dette Symbol Kul, Jærn og Olie. Navnlig Olie. I den moderne offentlige Bevidsthed staar Olie som et Synonym for selve Magten. En Opfattelse, som ogsaa deles af en fremragende Autoritet som *Elliot Alves*, Chefen for Storbritanniens kontrollerede Olie-felter. Han sagde fornylig: »Det Land, som dominerer paa Olie-Omraadet, bliver Verdenshandlens Herre. Hære, Flaader, Penge, selv hele Nationer vil intet kunne udrette, hvis de mangler Olie.« Tovtrækningerne imellem de tre store Oliegrupper i Verden bliver uvilkaarligt i den moderne Journalists Pen til Oliekrig. Naar Oliemagnater forhandler med Bolshevikerne, som ellers ingen vil være i Stue med, om Olie-Koncessioner, overdøver disse hviskende Forhandlinger selv de mest larmende Verdens-Begivenheder.

Man drøftede fornylig paa teoretisk Sæt og Vis i en Forsamling af danske Skibsredere: Er der Olie nok i Verden til, at man tør helt gaa over til Dieselskibet? Jo, der var Olie nok. Det var ganske forsvindende af Verdens Produktion af Olie, der krævedes for at forsyne hele Verdens Handelstonnage med Dieselolie, selv om man konverterede samtlige Dampskibe til Motorskibe. Men det er jo ikke det, det kommer an paa for os. Der er Olie nok, der er nok af Kul — Spørgsmaalet er: Kan vi faa det beskedne Kvantum, som vi behøver, naar Verden næste Gang staar i Brand? Det var svært sidste Gang, og det bliver næppe lettere næste, tværtimod! Faar vi en ny stor Krig i vor Levetid, bliver det maaske helt umuligt, med mindre vi selv bliver draget ind i den blodige »Leg«, for næste Gang bliver de neutrals Stilling endnu mindre misundelsesværdig end sidst.

Præsident Coolidge's Ordre

Præsident Coolidge har i disse Dage udsendt en Dagsordre til sine Ministre for Krigsministeriet, Marineministeriet, Indenrigsministeriet og Handelsministeriet, som ogsaa kan give os andre noget at tænke paa. Han beordrer dem til, eventuelt sammen med den amerikanske Olie-Industri's Ledere, at danne en føderal Olie Sparekommission. Hans officielle Forklaring til Dannelsen af denne Kommission er Nødvendigheden for større Økonomi med Nationens Olierigdomme. Ganske vist, siger han, er Produktionen i Øjeblikket langt større end Forbruget, til Trods for at dette er vokset med Kæmpeskridt, og saa at sige daglig vokser i en højst foruroligende Grad. Men der produceres og konsumeres Olie paa altfor ødsle Metoder. Derfor er det nødvendigt i Tide at lære at regulere Forbruget, undgaa det kostbare Spild af dette Klenodie.

Under de nuværende Udnyttelses-Metoder, hævder Præsident Coolidge, har det vist sig umuligt for den enkelte Olieproducent at have Oliereserver i Jorden. Hans Naboer tillader ikke en saadan Opsparing; hæver han ikke selv sine Reserver, skal de nok vide at gøre det for ham. Med stor Uro i sit Sind paapeger Coolidge, at Olieproduktionen kun har været i Stand til at følge Trop med Forbruget, fordi Olieselskaberne med feberagtig Ivrighed borer efter ny Oliekilder. Hidtil har de

stadig fundet dem. Men vil de blive ved dermed? Gør de ikke det, lammes store Dele af den amerikanske Industri, der har baseret sin Virksomhed paa billig og rigelig Olie.

President Coolidge repræsenterer den store amerikanske Folkemajoritet, der meget skal have sig fra bedt Statens Indblanding i Spørgsmaal, som overhovedet kan løses uden Statens Hjælp. Derfor siger han ogsaa i Begrundelsen af sin Dagsordre, at Olieindustrien selv kunde godt bestemme sin egen Fremtid, hvis ikke den var saa »intimt kædet sammen med hele Nationens industrielle Velfærd og — Sikkerhed«. Dette med Sikkerheden udvikler han i følgende lille Afsnit, som her citeres ordret:

»Flyvevæsenets Udvikling peger hen til, at vort nationale Forsvar maa suppleres, for ikke at siges domineres af Flyvere. Endda er det sandsynligt, at en Nations Overlegenhed bestemmes af dens tilgængelige Forraad af Olie og Olieprodukter«.

President Coolidges Dekret om Nedsættelse af en Oliekommission hilses med Bifald af amerikanske Blade af alle politiske Afskygninger. I store Lande kævles man ikke om sin Udenrigspolitik — Oliespørgsmaalet er i høj Grad af udenrigspolitisk Karakter — men lader Regeringen foretage de nødvendige Forholdsregler. Amerika danner, som sagt, ingen Undtagelse herfra. Et krast Oppositionsblad som det indflydelsesrige *New York Times* beklager kun, at de Forenede Stater ikke forlængst har nedsat en saadan Kommission til at regulere hele den amerikanske Olieindustri, naar det forudseende Storbritannien allerede under Krigen begyndte at financiere olieproducerende og olieprospekterende engelske Selskaber Verden over.

Situationen er i Øjeblikket altsaa den, at de Stormagter, der kontrollerer Verdens Olieproduktion, ogsaa agter at regulere, eventuelt formindske, Forbruget. En saadan Regulering igennem Statsmonopol fører sandsynligvis til højere Priser for os andre, og, hvad værre er, fuldstændig Udelukkelse fra Olie og Olieprodukter i Tilfælde af Krig eller anden Uenighed.

Kan man saa være andet end en lille Nation, naar man mangler Olie, Kul, Jærn og alle de andre Raastoffer?

BEDRING I DE UTAALELIGE SPANSKE TOLDFORHOLD

Den spanske Regering har, sikkert under Pres af fjendtlig udenlandsk Kritik ved kongeligt Dekret af 14. December fastsat et nyt Reglement for det spanske Toldvæsen. Dette, der er traadt i Kraft den 1. ds. indfører en Række betydelige Ændringer i de hidtil gældende Bestemmelser med det Formaal at modernisere og forbedre disse og derved skabe større Bevægelsesfrihed for Handelen. Af de vigtigste nye Bestemmelser skal man fremhæve følgende: Skibe, som

traadløst bliver beordret til at anløbe en spansk Havn, vil ikke, som tidligere, blive idømt Mulkt, fordi Manifestet ikke er blevet viseret af den spanske Konsul i sidste Afgangshavn, saafremt det paagældende Skib straks efter Ordrens Modtagelse traadløst giver Generaldirektoratet for Toldvæsenet Underretning desangaaende.

Manifestet vil kunne modtages, saasart Skibet kommer i Havn, og paa et hvilket som helst Tidspunkt af Døgnet, ligesom Skibets Agent, i Modsætning til tidligere vil kunne erholde Tilladelse til Losning allerede før Skibets Ankomst til Havnen, saaledes at Arbejdet kan paabegyndes øjeblikkelig efter Skibets Fortøjning; endvidere vil der kunne gives Tilladelse til Losning af visse Varer direkte fra Skibet til Jernbane- eller andre Vogne. Naar Skibets Agent fremsætter Andragende derom, kan det i Konnossementet angivne Bestemmelsessted forandres til et hvilket som helst andet, enten i Spanien eller i et fremmed Land, dog kan Tilladelse ikke gives forsaavidt angaar Alkohol, Spirituosa, Kolonialvarer samt Tekstilvarer, naar disse Varer er konsignerede til navngiven Modtager.

Reglementet indeholder endvidere Bestemmelse om, hvad der maa opføres paa Skibets Manifest og Proviantliste.

I Tilfælde af, at de Dokumenter, som er nødvendige, for at en Vare kan fortoldest efter en lavere Sats, enten mangler eller indeholder Fejl, tillades foreløbig Klarering efter denne Sats mod, at der til Sikkerhed for, at de manglende Dokumenter tilvejebringes, eller Fejlen rettes indenfor et af Toldstedets Chef nærmere fastsat Tidsrum, deponeres et Beløb, der er lig Forskellen mellem Tolden beregnet efter den højere og den lavere Sats.

Der kan gives Tilladelse til Omladning, selvom det Skib, til hvilket Varerne skal omlades, ikke i Øjeblikket er i Havn. Godset kan overløses i Lægtene, eller Omladning kan finde Sted over Land, ligesom den kan finde Sted til Skibe af hvilken som helst Nationalitet; i de Tilfælde, hvor Varen er bestemt til en Havn i Spanien eller paa de baleariske Øer, maa Skibet dog være berettiget til at drive Kystfart.

I Reglerne for Beregningen af Pakhusleje er der foretaget væsentlige Ændringer, og Taksterne er blevet nedsat betydeligt. Vi skal særlig fremhæve, at der ikke vil blive opkrævet noget Gebyr for den første Maaned, i hvilken Varen er oplagt.

Som man ser, er ikke saa faa af de Krav, der er blevet fremsat, ogsaa i disse Spalter, blevet efterkommet. Men der er stadig, som Englænderne siger, *room for improvement*. Det skal vi imidlertid komme tilbage til i en Artikel i den allernærmeste Fremtid.



TAKSTNEDSÆTTELSE I ROUEN

Den franske Republiks Præsident har underskrevet et Dekret, hvorefter Maksimaltaksterne for Benyttelse af Jernbaneselskabets Losse- og Ladegrej i Rouens Havn nedsættes, forsaavidt Losningen eller Ladningen finder Sted i eller fra Jernbanevogn eller Lægter.

Taksterne bliver som følger: 1.25 Frc. pr. Ton Varer behandlet, dog med en Minimumsbetaling af 125 Frcs. pr. Time, Skibet ligger ved Pladsen ved de to gamle Broer, og 150 Frcs. pr. Time, hvis det ligger ved Pladsen ved de to nye Broer. Ved den samlede Opgørelse medregnes et Minutantal af mindre end 30 Minutter ikke, medens et Antal af over 30 Minutter regnes for en hel Time.

LODSSSTATION OPRETTET VED ARCACHON

Ved Dekret, udstedt af den franske Republiks Præsident, er der oprettet en Lodsstation ved Arcachon. Lodsafgiften er fastsat til 20 Centimer pr. Brutto Registerton ved Ankomst til eller Afgang fra Havnen. Forhaling paa Reden betales med 35 Frcs., i Havnen med 50 Frcs.

Der tilkommer enhver Lods, som holdes til Disposition for et Skib 25 Frcs. pr. Dag, hvad enten Skibet ligger i Havnen eller udenfor. Desuden tilkommer der ham 5 Frcs. pr. Myriameter (6 Sømil) som Rejseudgifter.

Lodsning til og fra Havnen er obligatorisk.

KØBENHAVNS HAVN I 1924

AF HUGO MARX-NIELSEN
(Uddrag af en Nytaarsartikel i S. S. G.)

I Modsætning til 1923, i hvilket Aar en betydelig Stigning i Antallet af indgaaede Skibe fandt Sted, vil 1924 vise, at der har været en Nedgang paa ca. 1,500 Skibe. Denne Nedgang fremkommer i Aarets første 3 Maaneder som Følge af den haarde Isvinter.

Dette betyder ikke, at Byen ikke fik de nødvendige Forsyninger, thi takket være den nye Statsisbryder »Isbjørn«s fortræffelige Arbejde for at holde de store Farvande aabne, og Havnevæsenets to Isbrydere »Væderen« og »Grane« er Adgangene til København blevet holdt aabne for Dampskibstrafikken i fuld Udstrækning.

Skibene har imidlertid været større, saaledes at Havnen trods Nedgangen i Antallet af Skibe har haft en Merindtægt af ca. 300,000 R. T., hvilket er glædeligt, da den dygtige Ledelse af vort Havnevæsen fortjener at se Frugterne af sit energiske Arbejde for at gøre København til en moderne og konkurrencedygtig Havn.

Tallene stiller sig som følger for Aarene 1913—1924 incl.:

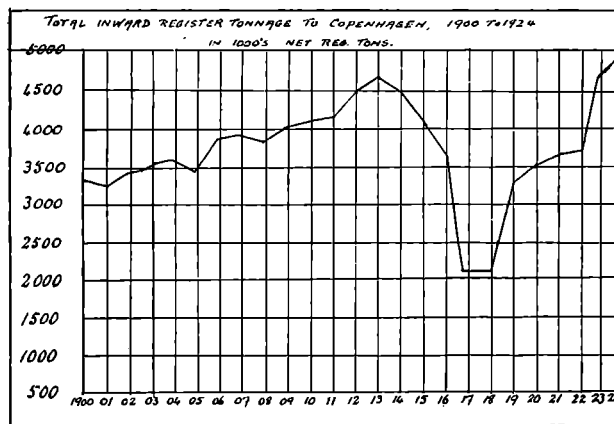
Aar	Indkomne Skibe ialt		Deraf til Frihavnen	
	Antal	N. R. T.	Antal	N. R. T.
1913.....	21,593	4,717,702	2,444	1,393,706
1917—18.....	10,000	2,000,000	1,000	450,000
1922.....	15,663	3,762,684	1,628	997,614
1923.....	18,763	4,666,049	1,936	1,266,247
1924.....	17,200	4,935,000	1,800	1,286,000
Diff.....	÷ 1,563	+ 268,951	÷ 136	+ 19,753

Som nævnt lukkede Isen ikke vore Farvande mere end, at enhver nogenlunde kraftig Damper kunde finde sin Vej frem til København, og Nedgangen i Antallet af indgaaede Skibe maa derfor søges i Redernes overdrevne Ængstelse for Indefrysning og Forsinkelse.

Aarets andre Maaneder har da ogsaa vist en Stigning, der tyder paa, at 1924 under normale Forhold vilde have vist en lignende Stigning som 1923.

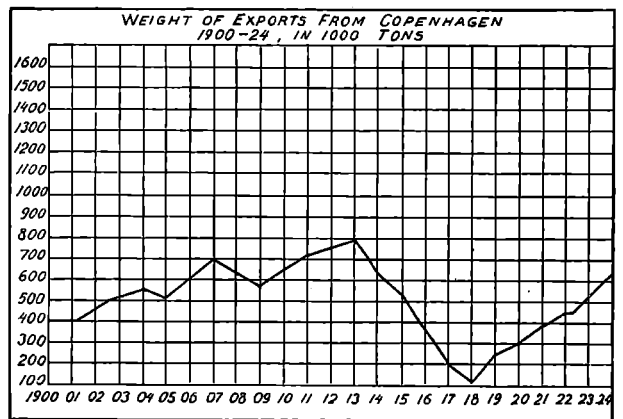
Stærk Opgang efter Krigen.

Nedenstaaende grafiske Fremstilling angiver klart den Kurve, den samlede Registertonnage for indgaaende Skibsfart til København har beskrevet siden Aaret 1900. Den nedadgaaende Linje staar her som et Minde om Undervandsbaadkrigen 1917—18.



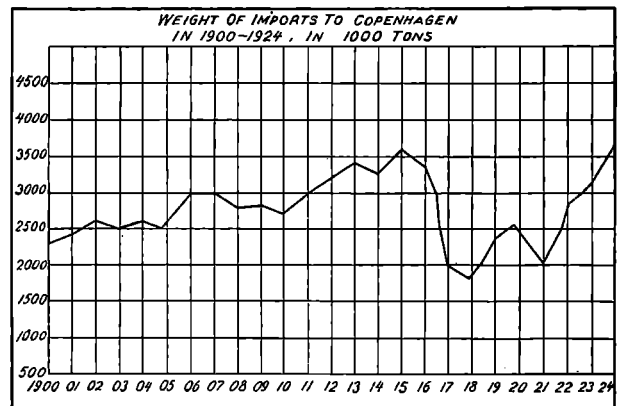
Udførslen til Udlandet fra København er steget med ca. 100,000 Tons, saaledes at man nu er oppe paa ca. 650,000 Tons, hvilket svarer til Eksporten i 1909. Højest naaede man i 1913 med ca. 800,000 Tons, hvilket forhaabentlig naas i Løbet af 1925.

Bemærkelsesværdigt er det, at en Storby som København i Aaret 1918 — ogsaa som Følge af Undervandsbaadkrigen — var nede paa en Eksport af ca. 100,000 Tons.



Medens Eksporten endnu ikke har naaet sin tidligere Højde, er Importen til København nu oppe paa 3,700,000 Tons, eller ca. 200,000 Tons mere end i Rekordaaet 1915.

Dette er selvfølgelig baade ondt og godt, men da det er Havnen, jeg skriver om, maa man jo kun glæde sig derover.



Store Forbedringer i Havnen.

Havnevæsenets dygtige Ledelse har ikke alene sat sig som Maal at faa Havnen til at betale sig, men den har vist sig at have Forstaaelsen af de Krav, som Tiden stiller til en Storhavn.

Saaledes bør det bemærkes, at man af Nettooverskuddet for 1924, 1,400,000 Kr., har benyttet ca. 1 Million Kr. til Nyanskaffelser og Forbedringer i Skibsfartens Interesse. Det er vistnok et Særstykke, at et Havnevæsenes Forstaaelse af Tidens Krav giver sig saa storslaaede og haandgribelige Udslag.

Udvidelsen af Bomløbet er saaledes blevet fuldført, og Løbet er nu fra at have en Bredde af ca. 42 m blevet gjort 63 m bredt. Dette og den dermed nødvendiggjorte Uddybning til 8.1 m har kostet 383,000 Kr.

Ligeledes er den forrige Aar paabegyndte Uddybning af Yderhavnen Østside til 8.1 m fuldført og har kostet 255,000 Kr.

Sydhavnen er ogsaa blevet forbedret, idet man har uddybet den vestre Side af Havnen til 7.5 m, og man er nu i Færd med at bygge et længe tiltrængt Fyr, der muliggør sikker Sejlads om Natten. Dette Arbejde har kostet 333,000 Kr.

Endvidere er der blevet anskaffet tre nye Pramme, der sammen med forskellige andre Anskaffelser, har kostet 200,000 Kr., og endda bliver der Raad til en yderligere Takstnedsættelse paa 5 pCt. fra 1. Januar 1925, saaledes at det fra 1. Juni 1923 paalignede 50 pCt's Dyrtidstillæg med de tidligere Nedsættelser er kommet ned til 15 pCt. til Trods for den stadig vedvarende Dyrtid og en elendig Valuta.

Lyt til de Enføldiges Røst — old England.

Værfternes Ydeevne.

Københavns glimrende Beliggenhed ved det aabne Vand har selvfølgelig afgivet en god Basis for en Skibsværftsindustri, der til Trods for de knugende Aar har gjort sit til, at alle Krav om hurtig Assistance kan opfyldes.

Burmeister & Wain har saaledes 2 Flydedokker, 1 Tørdok og 3 Slipper af følgende Dimensioner:—

Flydedok 450' lang 69' 6" bred 21' 6" dyb 8,000 Tons.

Flydedok 600' lang 71' bred 24' 6" dyb 13,600 Tons.

Tørdok 475' lang 58' bred 19' 8" dyb.

2 Slipper 275' lang 18' bred.

1 Slip à 310' lang 19' 5" bred.

Københavns Flydedok og Skibsværft har tre Flydedokker og fire Tørdokker, henholdsvis:

Flydedok 220' lang 12' bred, 1,000 Tons.

Flydedok 315' lang 15' bred, 2,700 Tons.
Flydedok 350' lang 15' bred, 3,900 Tons.
Tørdok 345' lang 64' bred 9' Dybde over Blokkene.
Tørdok dobbelt 445' lang 116' bred 9' Dybde over Blokkene.

Tørdok 480' lang 65' bred 12' Dybde over Blokkene.

Tørdok 510' lang 68' bred 17' Dybde over Blokkene.

Som man ser, er saavel Københavns Havn som Skibsværfterne klare til at møde alle Eventualiteter, og der er ingen Tvivl om, at den Forudseenhed og Offervillighed, der er vist, vil komme Landet, dets Skibsfart og ogsaa den fremmede Skibsfart til gode, og maatte det samtidig tjene som et lysende Eksempel for visse Havneautoriteter rundt om i Verden, saaledes at det danske Skib kan møde de samme gode Forhold dér, som de fremmede Skibe møder i København.

VEJRMELDINGER, STORMVARSLER OG ISMELDINGER FRA METEOROLOGISK INSTITUT NAVIGATIONSEFTERRETNINGER FRA SØKORTARKIVET

Fra 1. Januar 1925 udsendes Efterretninger om Vejr- og Isforhold foreløbig efter følgende Plan:

A. Radiotelefoniske Meldinger.

Meldingerne afsendes direkte fra Meteorologisk Institut over Lyngby Radio, Bølgelængde 2400 m. Til Indstilling og Orientering indledes med 3 Gange: »Hallo, Hallo, her er Meteorologisk Institut«.

1. Daglig Formiddagsvejrmeddelelse. Udsendes Kl. 10.45 Form.

Meldingen giver en kort almindelig Oversigt over Vejrforholdene i Nordvesteuropa med særligt Hensyn til de Omstændigheder, der skønnes at være af Betydning for Vejrforholdene her i Landet. Meldingen ledsages af en Udsigt for Vejret i det kommende Døgn.

2. Daglig Pressevejrmeddelelse. Udsendes Hverdag Kl. 11.45 Form.

Meldingen affattes med det særlige Formaal at egne sig til Optagelse i Provinspressen. Meldingen indeholder saadanne Oplysninger, særligt vedrørende Vejrforholdene her i Landet, som hidtil væsentlig kun har været givet gennem Interviewer til de københavnske og sjællandske Dagblade samt til Pressebureauer.

3. Daglige Vind- og Vejrmeddelelser. Udsendes Kl. 8.40 Form., Kl. 2.40 Efterm. og Kl. 7.40 Aften.

Meldingerne udsendes for at give Fiskere, Landmænd, Arbejdsledere o. a. Lejlighed til at følge Vind- og Vejrforholdenes Udvikling her i Landet. Meldingerne har følgende Form:

»Vind og Vejr Kl. 8 Morgen, Vind og Vejr Kl. 8 Morgen (eventuelt Kl. 2 Eftermiddag eller Kl. 7 Aften) ved: København: frisk Sydvest, frisk Sydvest, halvklart. Skagen: stiv Sydsydvest, stiv Sydsydvest, overskyet. Hanstholm: frisk Sydsydvest, frisk Sydsydvest, overskyet.

Blaavandshuk: stiv Sydlig, stiv Sydlig, Regn.

Hammeren: haard Sydvest, haard Sydvest, letskyet.«

I Tilslutning til disse Meldinger gentages eventuelle Stormvarslere (se under 4).

4. Stormvarslere. Udsendes, saalænge Vejrforholdene er truende, Kl. 10.40 Form., 4.40 Efterm. og 9.40 Aften og gentages desuden, som nævnt under 3, i Tilslutning til de daglige Vindmeldinger Kl. 8.40 Form., 2.40 Efterm. og 7.40 Aften.

For Stormvarslernes Vedkommende er Landet og Farvanden delt i fem Omraader, nemlig:

»Vestkysten«, d. v. s. Vestjylland sydfor Limfjorden og den tilgrænsende Del af Nordsøen.

»Skagerak«, d. v. s. Nordjylland samt Skagerak og den tilgrænsende Del af Nordsøen.

»Kattegat«, d. v. s. Kattegat med Øer og omliggende Landstrækninger.

»Vestligste Østersø«, d. v. s. Østersøområdet vest for Gjedser.

»Gjedser-Bornholm«, d. v. s. Østersøområdet mellem Gjedser og Bornholm.

Stormvarstjerne udfærdiges særskilt for hvert af disse Omraader og det meddeles for hvert enkelt af disse eller for »hele Landet«, enten fra hvilken Retning de stærke Vinde kan ventes, eller at Vindens Retning er usikker. Naar Vindens Retning opgives, kan det tilføjes, hvorledes Vinden ventes at dreje, eller om den antagelig vil holde sin Retning. Og endelig angives det, om de stærke Vinde antages at blive af kort Varighed, d. v. s. om Blæsten vil lægge sig i Løbet af et halvt Døgn, af længere Varighed, d. v. s. om de stærke Vinde, muligvis med mindre Af-

brydelser, maa antages at blæse i længere Tid (mere end et Døgn), eller om der endnu intet kan siges herom.

Eksempel paa et Stormvarsel udsendt pr. Radiotelefon: »Stormvarsel, Stormvarsel. Vestkysten, Skagerak og Kattegat intet Varsel, intet Varsel. Vestligste Østersø og Gjedser-Bornholm Fare for stærke vestlige Vinde, der antagelig drejer mod Vestnordvest og bliver af kort Varighed«.

NB. Varselsmeldingerne afgives ikke blot, naar der er udpræget Fare for stærke Vinde, men ogsaa, saafremt Situationen ikke, eller endnu ikke, giver tilstrækkelig Grund til Udsendelse af et egentligt Stormvarsel, men dog er saa truende, at Institutet skønner det rigtigst at gøre opmærksom paa, at Vejrforholdene er urolige.

Eksempel paa et Varsel, der ikke er et egentligt Stormvarsel:

»Vejrforholdene er noget urolige. Lufttrykket er lavt, og Barometret falder temmelig stærkt ved Skotland, hvor Vinden er tiltaget til haard sydvestlig Kuling«.

5. Høstvejrmeddelelser. Udsendes i Sommermaanederne efter nærmere Bekendtgørelse Kl. 10.30 Form., Kl. 4.30 Efterm. og Kl. 9.30 Aften. Disse Meldinger belyser Risikoen for Regn i de nærmest følgende Dage.**6. Ismeldinger.** Udsendes daglig i Vintermaanederne efter nærmere Bekendtgørelse Kl. 10.20 Form., Kl. 4.20 Efterm. og Kl. 9.20 Aften. Disse Meldinger er dels Gengivelse af de til Institutet telefonisk indløbne Rapporter, dels en vejledende Oversigt for Skibsfarten i de danske Farvande.**7. Navigationsefterretninger.** I umiddelbar Fortsættelse af Ismeldinger og udenfor Vintermaanederne iøvrigt paa de samme Klokketider lader Det Kongelige Søkartarkiv udsende saadanne Meldinger om Forekomst af Vrag og om Uregelmæssigheder i Farvandenets Afmærkning, der ordineret optages i »Efterretninger for Søfarende«, men som af Hensyn til Søfartens Sikkerhed hurtigst muligt bør bringes til de Søfarendes Kundskab. Disse Navigationsefterretninger afgives ialt tre Gange (i et Døgn) paa de anførte Klokketider, medmindre Faren forinden er afhjulpel, og anses derefter for bekendtgjorte her i Landet.**B. Radiotelegrafiske Meldinger.**

Udsendes under Adressen CQ.

1. Meteorologiske Observationer fra danske Stationer.

Udsendes dagligt fra Lyngby Radio Kl. 8.35 Form., Kl. 2.35 Efterm. og Kl. 7.35 Aften. Bølgelængde 3650 m. cw. International Kode for meteorologiske Kyststationer.

Disse Telegrammer indeholder Observationer tagne henholdsvis Kl. 8 Morgen, Kl. 2 Efterm. og Kl. 7 Aften paa de meteorologiske Stationer: København, Skagen, Hanstholm, Blaavand og Hammeren.

2. Stormvarselstelegrammer, Ismeldinger og Navigations-efterretninger (Danish gale warning, icereport, navigational warning). Udsendes fra Kyststationerne: Københavns Radio (OXA) og Blaavand Radio (OXB). Bølgelængde 600 m.

Stormvarstjerne, der indledes med: »Danish galewarning«, udsendes første Gang umiddelbart efter deres Modtagelse fra Institutet og gentages derefter paa de nedenfor angivne Klokketider Døgn rundt, indtil Institutet beordrer Varslernes Ordlyd ændret eller anser Faren for overstaaet.

Meldingerne om Is- og Besejlingsforhold indledes med »icereport«, og udsendes, naar Ismeldingstjenesten er etableret, paa de nedenfor angivne Klokketider.

(Fortsættes Side 28).

SEJLSKIBSFARTEN I 1924

FRAGTERNE HAR VÆRET LAVE OG AARET IKKE GODT

For de større Skibes Vedkommende lyder Meldingerne i høj Grad pessimistiske. Skibsreder A. E. Sørensen, Svendborg, udtaler angaaende det forløbne Aar bl. a. følgende til *Sv. Amtst.*:

Det har desværre ikke været godt. Naar man tager Hensyn til, hvad der skal medgaa til Amortisation, har i Virkeligheden ingen — eller i hvert Fald kun faa af vore Skibe tjent Penge.

Udsigterne for Fremtiden er meget daarlige. Begæret fra Befragterne gaar stadig mere og mere ud paa de maskindrevne Skibe, især Motorskibe, saa Sejlerne synes efterhaanden at fortrænges. Hvis vi vil være med, bliver vi nødt til at gaa over til Maskindrif.

Som Sagerne staar nu, ser det daarligere ud, end det længe har gjort.

Smaaskibene klarer sig bedre.

Hvad de mindre Sejlskibe angaar udtaler Sekretæren i Foreningen af mindre Sejlskibsredere, Translatør *Rasmussen*, Svendborg, bl. a.:

Det forløbne Aar har egentlig været baade godt og daarligt. Der har baade været Arbejdsro, ingen Stridigheder mellem Befragterne og Arbejdet, men Fragterne har været smaa. Der har været Prisstigning paa alt, saa Overskudet har selvfølgelig ikke været særlig stort med de smaa Fragter.

Disse vil imidlertid ogsaa blive forhøjet med 15—20 pCt. paa Aarsmødet den 23. Januar. Og den Forhøjelse er ikke ubillig, for den er ikke mere, end hvad vore Købmænd i lang Tid har maattet betale i Hamborg.

Vore Fragter har hidtil absolut ikke været for høje, men naar nu Forhøjelsen kommer, vil der maaske nok blive nogen Strid, og der vil vel ogsaa blive nogen Konkurrence, især fra Holland. Hollænderne har ikke kunnet være med i Aar paa Grund af de lave Fragter, men de kommer sikkert igen, naar Forhøjelsen kommer.

Men vi haaber, at den skulde faa det til at gaa bedre.

“DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERTNING

København, den 6. Januar 1925.

Det er selvsagt umuligt at fremkomme med et nogenlunde rigtigt Horoskop for Skibsfarten i 1925, dertil vil alt for mange Tilfældigheder spille ind; men vi har Lov til at haabe det bedste, og et mere uregelmæssigt og daarligt Aar end i Fjor kan det ikke godt blive.

Saa længe Usikkerheden vedvarer, vil Initiativet stagnere, og selv de mest optimistiske Redere med Kapital betænker sig to Gange paa at kontrahere til de nu relativt lave Priser. Værfterne kan umuligt komme længere ned i Pris, naar der skal blive lidt igen, paa Basis af de nuværende Lønninger og Materialpriser, og Rederne kan paa deres Side ikke strække sig længere. De engelske Værfter har ikke paa langt nær nok at bestille, og Arbejdsstyrken er reduceret betydeligt. De skandinaviske Skibsbyggerier er forholdsvis bedre placeret, og for Danmarks Vedkommende betyder de mange Diesel-Kontrakter et stort Plus.

Et af de vigtigste Spørgsmaal baade for nye og gamle Rederier er Brændselspriserne, som i Øjeblikket er ca. 20/- for Kul og ca. 77/6d. for oil fuel, 97/6 diesel, Basis U.K., og med en saa stor Difference er den kulfyrende Tonnage bedst stillet. En Reduktion i Oliepriserne maa komme før eller senere, og den engelske Regerings store Olieinteresser kan muligvis tvinge de store concerns til Fornuft.

De oversøiske Markeder begyndte Aaret godt med en mindre Opgang i Raterne baade fra Østen og La Plata. Derimod er de hjemlige Markeder endnu yderst daarlige.

TRÆLASTMARKEDET

At Sejladserne paa Havne som Sundsvall og Kotka kan foregaa uden Isrisiko langt ind i Januar, er ret sjældent, og foreløbig lader det til, at det milde Vejr vil holde sig. Nogen Indflydelse paa Fragterne har den senere Lukning ikke haft, men en Del Baade — som ellers vilde have ligget andre Markeder til Byrde — kan holdes i Trælastfarten endnu en Tid. Der er selvsagt ingen Overflod paa prompte Laster, og følgende Noteringer er ikke alt for gode:

570 Stds. 1/2 Söderhamn/London 48/9d. Basis DB, 1,000 Stds. Riga/Grangemouth 35/-, 3/350 Stds. Danzig/London 45/-, 7/800 Stds. Leningrad/Østkyst 53/-.

Træmasse fra 2/3 Pladser Midt-Sverige til 2 Lossehavne U.S.A. betinger 4.80 Doll. — maaske 5 Doll. For l.o.w. og senere Lastning begynder Befragterne at

blive mere interesserede; saaledes kan der gøres 12,000 Favne 1/2 Syd-Finland/Holland 40/6d., Belgien 41/-, Rouen-Calais 41/6d.; 2,000 Favne Wiborg/Ghent 40/6d., 100/100 Lastning-Losning; 2,000 Favne Kotka/Ghent 39/-, 150/125, og disse Rater svarer til, hvad betales i 1924. Fra Hvidehavet og Canada rapporteres endnu ingen Afslutninger, og det haster ikke med at fragte.

KUL, KOKS ETC.

Det milde Vejr har ogsaa her Indflydelse — i hvert Fald hvad Danmark angaar. Kul- og Koks-Lagrene er endnu store, og der slutes kun for det aller nødvendige Forbrug. Et Omslag i Temperaturen kan straks forandre Situationen.

Østkyst/Skotland-god dansk Havn betaler stadig 5/- til 5/3d. for 3,000 Tonnere, 5/9d. til 5/7½d. for 2,000 Tonnere og mere for smaa Baade. Wales/København eller Helsingør er sluttet til 6/6d., 2,200 Tons prompt, og lignende kan placeres ultimo Januar. Koks fra London ligger meget flovt, ca. 7/- til 7/6d. 2,000 Tonnere, og fra Mersey ca. 8/6d. til 9/-. Humber/København er netop sluttet til 7/6d. for lette Koks. Sunderland/Göteborg 2,000 T. betaler 5/6d. med 500 T. Losning og Humber/Göteborg 25/3,000 T. 5/6d., 600.

MIDDELHAVET ETC.

Helligdagene i England-Skotland satte en naturlig Bremse paa Forretningerne, og Raterne ligger i Dag som før Jul. Collierne er utilbøjelige til at reducere Priserne, og Følgen er, at Køberne er afventende og Lasterne faa. Paa denne Tid plejer de store Aftagere at slutte Kontrakter over Aaret, men foreløbig er det praktisk talt kun de engelske og de sydamerikanske Jernbaner og enkelte Coaling depots, som har afsluttet Kontrakter af Betydning.

De hjemgaaende Fragter er desværre lige saa utilfredsstillende som de udgaaende, og det er vanskelig at øjne nogen Opgang.

Korn og Oliekager fra Donau og Sortehavet kan endnu faas, og den sidste Notering fra Sulina/Continet var 16/-, Option 3 danske Havne 18/6d.

NORD-AMERIKA, GULFEN, CANADA

Wales/U.S.A. 3/4,000 T. Kul 8/-, 750 Losning fri, St. John N.B. 9/- til 9/6d., 500 Losning fri, og Montreal Marts/Oktobre 5/6,000 T. 6/9d., 1,000 Losning fri, er Dagens Noteringer.

For Korn fra vanlig Range til Avonmouth direkte,

22,000 qrs. betales 3/-, Belfast 3/3d.; Grækenland 35,000 qrs. 4/- een Havn, Constantinople-Varna-Bourgas 21 Cents een Havn. For Mel i Sække 4,500 Tonner, Januar, er betalt 32 Cents til Reval og Riga, og Kul til Rio 3.15 Doll., Santos 3.40 Doll., Lower Plate 3.25 Doll. Gulfen/Danmark, Oliekager Januar/Februar, 6.50 Doll. for 3,000 Tonner; Pitchpine Gulfen/Hull, 1,100 Stds., 125/-, Yarmouth 130/-. Gulfen/Japan 7,000 Tonner 45 à 55 Cents Bomuld; 4.50 Doll. Fosfat. Sabine/Harburg, Sulphur 5 Doll., Marseilles-Cette 5.50 Doll.

Cuba/U.K., 6/7,000 Tonnere, 20/6d. til 21/-; San Domingo/U.K., 3,000 Tonnere, 24/6d.; Cuba/Japan, 6,000 Tonnere, 8 Doll. New Orleans/Murmansk, 4,000 Tonnere, Februar, 11½ Cents per bale chf., fri Lastning og frie Udgifter Murmansk.

SYD-AMERIKA

Kullasterne ud viser ingen Bedring i Raten, og Lasterne er sparsomme. Buenos Aires options sluttes til 10/9d. til 11/-, Rosario 12/-, og til Santos bydes 12/3d., men der maa regnes med mindst 8 Dages turn i Santos. Det hjemgaaende Marked er forskelligt fra Dag til Dag. En 6,500 Tonner prompt har faaet 31/3d. up river til 4 Havne Bergen/Stockholm/Danmark, Centrocon, og Raten for Februar Baade er ca. 28/3d. Ba-

sis een Havn. Bahia Blanca/U.K., 7,000 T., 58' garanteret, er gjort til 24/6d., option Middelhavet 2/6d. mere, og not above Rio eller Santos 4.75 Doll. Befragterne lægger megen Vægt paa gode Kubikbaade for at udnytte Pgr. 6 i Centrocon Certepartiet, og der kan ikke dannes et fuldt paalideligt Billede af de enkelte Afslutninger uden at kende de nærmere Betingelser. Chile/U.S.A. uforandret, og til U.K. noteres Januar/Februar 30/-, option Skandinavien 2/6d. mere.

ØSTEN

Som Helhed lidt fastere, specielt Australien, hvorfra der er betalt 48/6d. og 49/- til U.K.-Middelhavet, og Bombay er oppe i 28/- d.w., Karachi 23/6d. scale.

TIME CHARTER

Markedet er endnu ret upaaagtet med enkelte Ordre for store Baade i amerikansk og transatlantisk Fart.

SEJLSKIBS NOTERINGER

er: Syd-Australien/U.K.-Cont. Februar/Marts 41/3d.; Newcastle N.S.W./Salpeterhavn 19/-; Salpeter U.K.-Cont. 27/6 til 30/-; Guano fra Peru 45/-, U.S.A. 50/-; Trælast Østnorge/Melbourne op til 1,000 Stds. Februar/Marts 75/-.

VEJRMELDINGER, STORMVARSLER ETC. (fortsat)

Meldinger om Forekomst af Vrag og Uregelmæssigheder i Farvandenes Afmærkning og Belysning indledes med »navigational Warning« og kan ventes udsendt hele Aaret.

Kl.	Fra København Radio	Kl.	Fra Blaa vand Radio
4,00	Stormvarsel	2,00	Stormvarsel, Ismelding, Navigations-
8,00	Stormvarsel		efterretninger
12,00	Stormvarsel, Ismelding, Navigations-	6,00	Stormvarsel
	efterretninger	10,00	Stormvarsel, Ismelding, Navigations-
16,00	Stormvarsel	14,00	efterretninger
20,00	Stormvarsel	18,00	Stormvarsel
24,00	Stormvarsel, Ismelding, Navigations-	22,00	Stormvarsel
	efterretninger		

Stormvarselstelegrammerne har følgende Form:

»Danish galewarning XXXXXX«, hvoraf de 6 X'er betyder en Talgruppe med 6 Tal, hvoraf de første 5 hver for sig i Rækkefølge indeholder Varslet for de ovenfor under A 4 nævnte 5 Omraader. Tallene har følgende Betydning:

0	intet Varslet for det paagældende Omraade,
1	Fare for stærke Vinde fra NE,
2	— — — — — E,
3	— — — — — SE,
4	— — — — — S,
5	— — — — — SW,
6	— — — — — W,
7	— — — — — NW,
8	— — — — — N,
9	— — — — — Retningen usikker.

Er der varslet for et eller flere af de 5 Omraader, vil Stormvarselstelegrammets 6te Tal indeholde nærmere Oplysninger efter følgende Kode:

0	stærke Vinde bliver antagelig kortvarige	} Vinden drejer til højre
1	— — — — — langvarige	
2	Om Varigheden kan Instit. ikke udtale sig	} Vinden drejer til venstre
3	— — — — —	
4	— — — — —	
5	— — — — —	
6	— — — — —	
7	— — — — —	} Ingen væsentlig Drejning
8	— — — — —	
9	Om Varighed og Drejning kan Institutet ikke udtale sig.	

Stormvarselstelegrammerne udsendes ikke blot, naar der er udpræget Fare for stærke Vinde her i Landet, men ogsaa, saafremt Situationen ikke, eller endnu ikke, giver tilstrække-

lig Grund til Udsendelse af et egentligt Stormvarsel for noget af de fem Omraader, men dog er saa truende, at Institutet finder det rigtigst at gøre opmærksom paa, at Vejrforholdene er urolige. I saa Tilfælde gives altid Talgruppen 000009.

Ismeldinger, »Ice-report«, indeholder en paa engelsk Sprog affattet vejledende Oversigt over Is- og Besejlingsforholdene i de danske Hovedfarvande.

Navigationsefterretninger, »Navigational warning«, udsendes af Søkortarkivet og indeholder saadanne Meldinger om Forekomst af Vrag og om Uregelmæssigheder i Farvandenes Afmærkning og Belysning, som ordinært optages i »Efterretninger for Søfarende«, men som af Hensyn til Søfartens Sikkerhed hurtigst muligt bør bringes til de Søfarende Kundskab. Disse Navigationsefterretninger, som er affattede paa engelsk Sprog, gentages paa de anførte Klokkeslet i tre Dage, medmindre Faren forinden er afhjulpel, og ansees derefter for bekendtgjorte. Kystradiostationerne er bemyndigede til paa Forespørgsel og mod Erlæggelse af ordinær Telegramtakst at give Skibe i Søn Meddelelse om eventuelle tidligere udsendte Navigationsefterretninger. Anmodning herom kan gives følgende Form: »navigational warning five days« eller »navigational warning ten days«.

Oversigt over Radiomeldinger fra Meteorologisk Institut og Søkortarkivet.

A. Radiotelefon, 2400 m.			
1.	Almindelig Vejrberetning.	Kl.	10.45.
2.	Pressevejrberetning	»	11.45. ¹⁾
3.	Vind- og Vejrmeldinger, eventuelt Stormvarsler	»	8.40, 14.40, 19.40.
4.	Stormvarsler tillige	»	10.40, 16.40, 21.40.
5.	Høstvejrberetninger	»	10.30, ²⁾ 16.30, ²⁾ 21.30. ²⁾
6.	{ Ismeldinger ³⁾ } { Navigationsefterretninger }	»	10.20, 16.20, 21.20.
B. Radiotelegraf.			
1.	Meteorologiske Observationer, 3650 m cw	udsendt fra	Kl. OXE 8.35, 14.35, 19.35.
2.	{ Stormvarsler, 600 m } { Ismeldinger ⁴⁾ } { Navigationsefterretninger }	OXA	4.00, 8.00, 12.00.
		OXB	2.00, 6.00, 10.00.
		OXA	14.00, 18.00, 22.00.
		OXB	12.00, 24.00.
		OXB	2.00, 14.00.

NB. De understregede Klokkeslet er daglige Udsendelsestider, de øvrige Klokkeslet er Lyttetider efter Meldinger af den paagældende Art.

- 1) Udsendes ikke paa Søn- og Helligdage.
- 2) Udsendes kun om Sommeren efter nærmere Bekendtgørelse.
- 3) Udsendes kun under Isforhold.
- 4) Udsendes kun, naar Ismeldingstjenesten er etableret.

STATSLAAN TIL SVENSKKE REDERIER

Kommerskollegiet har nu indsendt sit Forslag til Fordeling af Laanene af Fonden til Støtte for Rederivirksomheden. Der foreslaas fordelt et Beløb af ialt 2 Millioner Kroner. Der er indkommet Ansøgninger om Laan fra 10 forskellige Rederier til et samlet Beløb af 7,696,000 Kr., og af disse Rederier er 5 indbefattede i Kommerskollegiets Forslag.

Det anbefales at yde Dampskibsselskabet »Ferne« et Laan paa 500,000 Kr., »Nordstjernan« 600,000 Kr., »Rex« 150,000 Kr., »Tirfing« 450,000 Kr. og Rederiet »Transatlantic« 300,000 Kr.

De nævnte Rederier havde ansøgt om henholdsvis: 1,060,000 Kr., 2,500,000 Kr., 150,000 Kr., 856,000 Kr. og 2,600,000 Kr.

FORHØJEDE SVENSKKE HAVNETAKSTER

Regeringen har vedtaget følgende Forhøjelser af Havnetaksterne: Norrköping: Indtil videre 10 pCt. paa de Afgifter, der fastsattes i April 1924. Västerås: 40 pCt. i 1925 paa de i 1916 fastsatte Havneafgifter. Lysekil: Indtil videre 10 pCt. paa de i 1916 fastsatte Havneafgifter. Färjestaden, Kalmar Län: 40 pCt. i

1925 paa de i 1917 fastsatte Havneafgifter. Varberg: 40 pCt. paa de i 1922 fastsatte Havneafgifter.

Endvidere har Regeringen billiget, at de Afgifter, der betales efter de i 1914 fastsatte Takster for Havnelodsning indenfor Gäfle Havns Omraade, i 1925 forhøjes med 100 pCt.

VINTERSEJLADS PAA LENINGRAD

Leningrad Havn vil for Vinteren 1924-25 atter organisere Vintersejlad paa Havnen ved Hjælp af Isbrydere. Indtil 1. Februar 1925 vil Skibsfarten blive opretholdt uden Standsning, og derefter vil Meddelelse om Forholdene fremkomme, naar det er paa-krævet.

Ved Afsejling til Leningrad bør der telegraferes til Kaptajnen Torgport, Leningrad, med Opgivelse af Dampere Navn, Radio-Signaler og Hastighed.

Kaptajnerne paa Dampere til Leningrad bør, naar de kommer til den sydlige Del af Østersøen, daglig sende traadløse Meldinger over Kyststationerne, og naar de har opnaaet Forbindelse med Leningrad Station, hvis Radio-Signaler er R. D. B., opgiver de deres Position til Kaptajnen Torgport, Leningrad.

Redaktionen utvivlsomt vil rette i næste Udgave. Vi skal i denne Forbindelse paapege, at Øen Bornholm er dansk og altid har været det, og at det som Følge deraf ser mærkeligt ud, at samtlige bornholmske Havne er opført under Sverige. Endvidere kan der næppes siges at være nogen Anledning til at skrive de gamle danske Bynavne i Nordslesvig: Aabenraa, Haderslev og Sønderborg med de fortyskede Navne »Apenrade«, »Hadersleben« og »Sonderburg«, da de øvrige danske Bynavne ikke er fortyskede.

TABET AF MENNESKELIV VED SØULYKKER

Naar man ser tilbage paa Søfartsforholdene i 1924, standser man ved Tabet af Menneskeliv ved Søulykker, og man kommer til at tænke paa Redningsbaadene. Naar et Skib synker, har Passagererne og Besætningen kun Redningsbaadene at stole paa, og det ligger da nær at antage, at de Baade er at foretrække, der ikke skal sættes ud ved Davider. Ved Søulykker som »Titanic«, Lusitania« o. s. v. har »Engelhardt-Baadene« bevislig reddet Menneskeliv, hvor de almindelige Redningsbaade svigtede. Havde s.s. »Thor« o. fl. a. haft en eller flere »Engelhardt-Baade«, er der vist Sandsynlighed for at Tabet af Menneskeliv vilde være blevet mindre, og man skulde derfor synes, at disse Baade burde benyttes i højere Grad; dette vilde dog give en vis Tryghedsfølelse.

Observer.

SCHIFFAHR-T-JAHRBUCH 1925

Fra Seediens Verlag i Hamburg har vi modtaget ovennævnte Aarbog, der er blevet yderligere udvidet og for 1925 fremtræder som et mægtigt Værk paa henvend 1,000 Tekstsider.

Indholdet af de forskellige Afdelinger belyser paa en overskuelig Maade de senere Aars Virksomhed indenfor tysk Skibsfart og Skibsbygning og giver ligeledes en Mængde Oplysninger vedrørende udenlandsk Skibsfart og Skibsbygning og i det Hele angaaende de Erhverv, der har Tilknytning til Skibsfarten.

Blandt den store Mængde Artikler i Aarbogen om forskellige Emner kan vi nævne: De nuværende Forhold indenfor tysk Skibsfart, Verdensøkonomiens Væsen, Havneafgifts-Politik i Tyskland og andetsteds, Verdensfragterne i 1923-24 og den sovjet-russiske Skibsfarts-Politik. Desuden findes der under Skibsfartsafdelingen Adresser paa tyske og udenlandske Rederier med Angivelse af deres Flaaders Størrelse, Fortegnelse over Skibsmæglere og Dispachører, Beretning over Trafikken paa de tyske Havne i 1913-24, Oplysninger om forskellige Forhold ved Østersøhavnene og Havnene ved Hvidehavet, Olie- og Kulbunker-Stationer hele Verden over, Verdenshandelsflaaden efter Lloyds Register 1924-25, Skibsforslis og deres Aarsager etc.

Under Skibsbygningsafdelingen finder man bl. a. en Artikel om Oliefyring og Dieseldrift i Søskibe samt Adresser paa tyske og udenlandske Værfter, og Aarbogen rummer desuden Afdelinger for Spedition, Flodskibsfart, Lufttrafik, Forsikring og Oplysninger vedrørende Bestyrelserne i forskellige Landes Handelskamre etc.

Aarbogen indeholder i det Hele en stor Mængde nyttige Oplysninger og er en i høj Grad værdifuld Haandbog for enhver Forretning, der har med Skibsfart at gøre. Vi har dog bemærket enkelte Fejl, som

FORHØJEDE HAVNETAKSTER I ANTWERPEN

Som Følge af den stadig stigende Dyrthed, har Havnemyndighederne besluttet at forhøje Flod- og Havneafgifterne i Antwerpen fra 1. Januar. Et Afslag af 25 pCt. i disse Takster vil blive tilstaaet alle Skibe tilhørende faste Linjer, der befordrer Passagerer mellem Antwerpen og fremmede Lande, og som gør mindst 5 Rejser til Antwerpen aarlig.

DANSK SEJLSKIBSREDERIFORENING FOR MINDRE SKIBE

Ærø Kreds afholdt Kredsmøde forleden.

Kredsformanden, Albert Petersen, bød Velkommen, ønskede Medlemmerne et godt Nytaar og gav derefter Ordet til Translatør Rasmussen, der foreslog at forhøje Fragterne med 15 pCt. plus Tillæg for lettere Varer.

Kaptajn Jensen, »Neptunus«, og Espensen, Ærøskøbing, foreslog 20 pCt., og det vedtoges at holde paa dette Forslag. Spørgsmaalet vil blive sat under Afstemning paa Generalforsamlingen. Desuden forhandles iflg. Ærø Avis om Losningsspørgsmaalet.

Det foresloges endvidere at forhøje de svenske Stenfragter og nedsætte de danske, saaledes at disse Fragtrater kom hinanden nærmere.

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

Norges Handelsflaade.

I Følge Sjøfartskontorets Statistik bestaar Norges Handelsflaade ved Aarsskiftet af:

1,927 Dampskibe med en Tonnage af 2,227,962 Brutto-registertons,

1,448 Motorskibe med 305,780 Tons og

259 Sejlskibe med 69,340 Bruttoregistertons.

I Sammenligning med det foregaaende Aar betegner dette en Formindskelse af Antallet af Fartøjer med 34 Skibe, men en Forøgelse af Tonnagen paa 31,702 Tons.

Norske Bruttofragter 500 Millioner.

Den norske Handelsflaade har iflg. G. H. & S. T. i 1924 indsejlet ca. 500 Millioner Kr. eller 20 Millioner mere end i Fjor. Det er navnlig de oversøiske Kornmarkeder, der har beskæftiget de norske Skibe.

„Drott“ som Turistskib.

Da det gamle svenske Kongeskib »Drott« forleden blev solgt til Firmaet Petersen & Albeck for 14,000 Kr., var Bestemmelsen, at Skibet skulde ophugges. Imidlertid er Fartøjet solgt til Tyskland for 50,000 Mark. Den tyske Køber er Firmaet Diederichsen i Kiel, som saa langt fra at ophugge Kongeskibet nu paa Germaniaværftet vil ombygge det til Turistfartøj.

Skibet skal gaa i Luksustrafik om Vinteren paa Middelhavet og Vest-Indien, om Sommeren paa Norge.

At ombygge »Drott« blev ogsaa drøftet i Sverige for Salget, men man fandt, at det vilde blive for dyrt.

Strandede Malm dampere.

Under de umiddelbart efter Nytaar herskende Storme strandede paa den norske Kyst syd for Bergen de tyske Malm-dampere »Katarina Frantzen« og »Heinrich Hugo Stinnes«. Af disse Dampere bliver den førstnævnte antagelig Vrag.

Dens Besætning, 18 Mand er reddet. Sidstnævnte Baad, der løb paa Land med fuld Fart, holdes endnu flydende paa de vandtætte Skodder. Damperen er paa 7600 Tons og har 40 Mands Besætning.

Drivende Mine ødelagt.

Svensk Damper »Gerd« rapporterede Mandag, at den Syd for Drogden paa 55° 26' n. B. 12° 44' ø. L. havde observeret en drivende Mine. Denne blev samme Dag uskadeliggjort ved den danske Marines Foranstaltning.

Forladt af Besætningen.

Motorskibet »Atlantic« af Sundsvall paa 1800 Tons d. v. er i synkende Tilstand blevet forladt af Besætningen i Nærheden af Sunk Fyrskib udfor Harwich. Besætningen er bjerget. Skibet, der var paa Rejse fra Sundsvall til Rouen med Trælast, havde to Rum fyldt med Vand, men er senere blevet indslæbt til Harwich. En stor Del af Dækslasten var gaaet tabt.

U.S.A. udviser deserterede Søfolk.

Efter hvad der meddeles fra San Francisco har Myndighederne paa Vestkysten af de Forenede Stater begyndt at anstille formelig Jagt paa Søfolk, der er rømt fra deres Skibe. Nylig afsendtes 67 Sømænd til Udvisning over New York, og blandt disse var der 22 Skandinaver.

Søgt Nødhavn ved Azorerne.

3-m. Sk. »John« af Rønne, Kapt. Hansen af Marstal, som man i længere Tid har næret Ængstelse for, og som var paa Rejse fra Lissabon til Rosa Blanca, er efter 80 Dages Rejse indkommen til Horta (Azorerne).

Skibet har været oppe under New Foundland, men Stormen drev det tilbage. Efter 80 Dage i Søen var Skibet desuden tildels udgaaet for Proviant.

P O S I T I O N S L I S T E P R . 5 . J A N U A R 1 9 2 5

M E D D E L T A F D A N S K D A M P S K I B S R E D E R I F O R E N I N G .

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Nielsen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Aalborg*, Egholm, ank. Malmø 3.1.
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i København-Aalborg Ruten.
s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i København-Aarhus Ruten.
s.s. *Absalon*, Hansen, ank. Tyne 23.12.
m.s. *Afrika*, Svarrer, afg. Hongkong 1.1. til Singapore.
s.s. *Aggersund*, Petersen, ank. Genoa 27.12.
s.s. *Agnete Mærsk*, Rasmussen, ank. Westindies 24.12.
s.s. *Aladdin*, Nielsen, pass. Dunnet Head 5.1. p. R. t. Kbhnv.
s.s. *Alderney*, Jerne, ank. London 5.1.
s.s. *Alexandra*, Holst, ank. Braila 25.12.
s.s. *Alf*, Thorkildsen, ank. Vejle 2.1.
s.s. *Alfa*, Christensen, ank. Kotka 4.1.
s.s. *Alfred Hage*, Bjørn-Andersen, ank. Rufisque 31.12.
s.s. *Algarve*, Hansen, ank. Marseille 3.1.
s.s. *Allsund*, Nielsen, ank. Birkenhead 29.12.
s.s. *Amalienborg*, Hansen, afg. St. Thomas 31.12.
s.s. *Angelica Mærsk*, Rask, afg. Leningrad 31.12.
s.s. *Anine*, Risøe, ank. Grangemouth 2.1.
m.s. *Annam*, Rasmussen, afg. Singapore 4.1. til Hongkong.
s.s. *Anna* ank. Marseille 4.1.
s.s. *Anneberg*, Korff, ank. Seaham Harbour 1.1.
s.s. *Arabien*, Harder, afg. Fremantle 29.12. til Nauru.
s.s. *Argentina*, Wenck, pass. Madeira 17.12.

m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Madeira 3.1. til Skandinavien via Lissabon.
s.s. *Arkansas*, Snedker, ank. Baltimore 3.1.
s.s. *Arnold Mærsk*, Stabenow, ank. Bergen 22.12.
m.s. *Asia*, Dahl, ank. København 23.12.
s.s. *Astrid*, Bjark, ank. Cardiff 30.12.
s.s. *Atlantic*, Lund, ank. Menado 26.12.
m.s. *Australien*, Møller, ank. Antwerpen 30.12.
m.s. *Avance*, Andrup, ank. København 5.1.
m.s. *Avant*, Sørensen, afg. Grangemouth 25.12. til Island.
s.s. *Åxel*, Maglebye, ank. Fécamp 30.12.

B

s.s. *Beira*, Kjær, afg. London 3.1. til Libau via Aalborg.
s.s. *Belgien*, Hansen, afg. Immingham 1.1.
s.s. *Bellona*, Thrane, grundstødt udfor Tornby ved Hirtshals 18.12.
s.s. *Benedikt*, Madsen, i København-Haderslev-Aabenraa-Sønderborg Ruten.
s.s. *Bergenhus*, Andresen, ank. Arendal 2.1.
s.s. *Berlin*, Vinding, ank. Livorno 3.1.
s.s. *Bertha*, Lassen, ank. Leixoes 31.12.
s.s. *Betty Mærsk*, Nielsen, afg. London 1.1.
s.s. *Birgit*, Bang, ank. Raumo 21.12.
s.s. *Birte*, Christensen, ank. Nuevitas 28.11.
s.s. *Bjarke*, Petersen, pass. Mandal 4.1. p. R. t. W. Hartlep.
s.s. *Bodil* pass. Dungenes 4.1. paa Rejse til Nantes
s.s. *Bogø*, Rasmussen, afg. Sølvborg 2.1. til Pernau.
s.s. *Bolivia*, Beldring, ank. Wladivostock 29.12.
s.s. *Bornholm*, Hansen, afg. Liverpool N. S. 2.1.
s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Sunderland 2.1.
s.s. *Botnia*, Lydersen, ank. København 13.12.
s.s. *Bottenhavet*, Vaaben-Hansen, ank. Bari 4.1.
s.s. *Brattingsborg*, Larsen, ank. St. Johns N. F. 3.1.
s.s. *Bretagne*, Hartmann, ank. London 27.12.
s.s. *Brelland*, Larsen, afg. København 29.12. til Blyth.
s.s. *Britta* ank. Barcelona 4.1.

Wiltons
ENGINEERING & SLIPWAY Co

SKIBSBYGGERE
MARINE-, ELEKTRISKE OG ALMINDELIGE
INGENIØRARBEJDER

KEDELSMEDIE · JERN · OG MESSING-STØBERIER
REPARATIONSVÆRFT

2000 TONS DAMP-HYDRAULISK SMEDEMASKINE
& FLYDEKRAN 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 "

Sidebeddinger for Dampere paa indtil 300 Fods Længde

TELEGR. ADR.: TELEFON-NR.:
WILTON, ROTTERDAM 7303, 7304, 7305, 7325, 6707, 6708

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.

s.s. *Brynhild*, Huus, afg. Sulina 3.1. til Danmark.
s.s. *Bryssel*, Jensen, afg. København 4.1. til Methil.
s.s. *Børglum*, Møllerup, ank. Liverpool 31.12.

C

s.s. C. P. A. Koch, Madsen, i København-Frederikshavn-Oslo Ruten.
m.s. *California*, Pedersen, ank. Vejle 1.1.
s.s. *Carmen* afg. Castellon 4.1. til Burriana.
s.s. *Charkow*, Petersen, afg. Oporto 29.12. til København.
m.s. *Chastine Mærsk*, Lundgreen, pass. Gibraltar 1.1.
m.s. *Chile*, Hansen, ank. Aarhus 3.1.
s.s. *Chr. I. Kampmann* afg. København 31.12.
s.s. *Christiansborg*, Lund, afg. Texas City 20.12.
s.s. *Cimbria*, Svan, afg. København 5.1. til Randers.
s.s. *Cito*, Jordt, ank. Sharpness 4.1.
s.s. *Clara*, Duejesen, afg. Korsør 4.1. til Kiel.
s.s. *Copenhagen*, Nielsen, ank. Liverpool 3.1.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.) i Esbjerg-Grimsby Ruten.
s.s. *Dagmar* (J. Lauritzen) ank. London 29.12.
s.s. *Danefelt*, Simonsen, ank. Casablanca 2.1.
s.s. *Danfærd*, Grøndal, ank. Malaga 1.1.
m.s. *Danekonge*, Petersen, pass. Aden 19.11. p. R. til Wellingt.
s.s. *Danelag*, Stage, ank. Danzig 2.1.
s.s. *Danemark*, Hausgaard, ank. Newcastle 4.1.
s.s. *Danery*, Voss, ank. København 3.1.
s.s. *Danevirke*, Jørgensen, ank. Santos 8.11.
s.s. *Dania*, Bencke, afg. New York 23.12. til København.
s.s. *Dansborg*, Mathiasen, pass. Galita Isl. 2.1.
s.s. *Delaware*, Folkenberg, afg. Galveston 31.12. til Savannah.
s.s. *Diana*, Tramp, afg. Aalborg 2.1. til Newcastle.
s.s. *Dorrit* ank. Kotka 4.1.
s.s. *Douro*, Jørgensen, afg. Libau 5.1. til London.
m.s. *Drogden*, Hansen, afg. Ankarstvik 23.12.
s.s. *Dronning Maud*, Rasch, i Dok i Helsingør siden 22.12.
s.s. *Dublin*, Krogh, afg. New York 3.1. til Bremen.

E

s.s. *E. M. Dalgas* afg. Rotterdam 6.1.
s.s. *Ebba* pass. Helsingør 4.1. paa Rejse til Aarhus.
s.s. *Ebro*, Aggerholm, afg. København 2.1. til London.
s.s. *Egholm*, Tønnesen, afg. Lissabon 31.12. til København.
s.s. *Eleonora Mærsk*, Mortensen, pass. Skagen 3.1.
s.s. *Elie*, Schmidt, afg. Gibraltar 2.1.
s.s. *Elisabeth*, Petersen, afg. Dunkirk 3.1. til Falmouth.
s.s. *Ella*, Nielsen, opl. i København siden 8.12.
s.s. *Ellen*, Fischer, afg. Bordeaux 1.1. til Antwerpen.
s.s. *Ellensborg*, Andersen, afg. Antwerpen 4.1.
s.s. *Elsborg*, Palm, afg. Sunderland 27.12.
s.s. *Emanuel*, Svane, ank. København 29.12.
s.s. *Emilie Mærsk*, Andersen, afg. Falmouth 31.12.
m.s. *Emma Mærsk*, Mærsk-Møller, pass. Perim 17.12.
s.s. *Energi*, Jensen, afg. Aarhus 4.1. til Blyth.
s.s. *England*, Stengade, afg. Santa Fè 30.12.
s.s. *Enigheden*, Christensen, afg. Hull 4.6. til Fredericia.
s.s. *Erik*, Christensen, ank. Alicante 3.1.
s.s. *Erik Boye* ank. Cardiff 25.12.
s.s. *Erindring*, Nielsen, ank. Imminghavn 4.1.
s.s. *Esbern Snare*, Fjeldborg, i Aalborg-Hamburg Ruten.
s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Aarhus-Hamburg Ruten.
s.s. *Ester* ank. Ridham Dok (Thames) 31.12.
s.s. *Esther Maria*, Vilsmark, strandet Stornoway 22.12.
s.s. *Estland*, Sørensen, afg. Portland 3.1.
s.s. *Estonia*, Christensen, afg. Portland 27.12. til New York.
s.s. *Expres* opl. 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 Eftf., N. Mogensen.

Helsingør:

K. F. Marstrands Eftf.

Randers:

A. L. Nielsen, ogsaa aut. Forhyringskontor.

Vejle:

W. Coops, ogsaa aut. Forhyringskontor.

F

s.s. *Falken*, Pedersen, i Ruten København, sydfynske m. fl. Pl.
m.s. *Falstria*, Sørensen, ank. København 5.1.
s.s. *Fanø*, Michelsen, ank. Newport 28.12.
s.s. *Ficaria*, Hansen, ank. Esbjerg 3.1.
s.s. *Fiona* opl. i København siden 16.11.
m.s. *Fionia*, Skjeldam, pass. Gibraltar 1.1. p. R. t. Colombo via Suez Kanal.
s.s. *Flora*, Andresen, ank. Esbjerg 31.12.
s.s. *Florida*, Holm, ank. Rosario 28.12.
s.s. *Flynderborg*, Lund, ank. London 21.12.
s.s. *Frankrig*, Parkes, ank. Aarhus 31.12.
s.s. *Fredensborg*, Nielsen, ank. København 31.12.
s.s. *Fredensbro*, Olsen, pass. Gibraltar 1.1. p. R. t. Aarhus.
s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, ank. København 20.12.
s.s. *Frederiksberg*, Larsen, afg. Paramaribo 1.1.
s.s. *Frejrr*, Jensen, ank. Esbjerg 30.12.
s.s. *Frieda*, Westergaard, afg. Rouen 6.1. til Newcastle.
s.s. *Frigga*, Aage Larsen, afg. Aalborg 5.1. til Odense.
s.s. *Frode*, Juul Larsen, ank. Holbæk 4.1.
s.s. *Fylla*, Callesen, ank. Mellilla, 4.1.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, afg. Reval 5.1. til København.
s.s. *Gautatyr*, Nielsen, afg. Calais 3.1. til Shields.
s.s. *Gerda* ank. København 30.12.
s.s. *Geysir*, Hansen, i Timecharter.
s.s. *Gorm*, Christensen, afg. Newcastle 23.12. til Havana.
s.s. *Grønland*, Andersen, ank. Chantenay 30.12.
s.s. *Grønsund*, Nielsen, ank. Riga 2.1.
s.s. *Gudrun Mærsk*, Nielsen, ank. Durban 3.1.
s.s. *Gunver* pass. Dover 28.12. paa Rejse til Ceuta.

H

s.s. *H. Pontoppidan* afg. København 27.12.
s.s. *Hadsund*, Hansen, afg. Fredericia 3.1.
s.s. *Halfdan* afg. Dunkirk 4.1. til Havre og Bordeaux.
s.s. *Halland*, Christiansen, afg. Rotterdam 28.12.
s.s. *Hamlet*, Poulsen, ank. Kenitra 3.1.
s.s. *Hammershus*, Hveissel, pass. Finisterre 4.1.
m.s. *Handicap*, Bull, afg. Padang 4.1. til Batavia.
s.s. *Hans Broge*, Christensen, ank. Manchester 28.12.
s.s. *Hans Mærsk*, Slavensky, afg. Genoa 25.12.
s.s. *Hans Tausen*, Hansen, ank. Malmø 22.12.
s.s. *Harald*, Pedersen, afg. Antwerpen 29.12. til Derindje eller Haydar Pacha.
s.s. *Harriet* ank. Bomhus 3.1.
s.s. *Hebe*, Lauritzen, ank. København 1.1.
s.s. *Hekla*, Bosch Kronika, oplagt.
s.s. *Helene* pass. Kielerkanalen 29.-30.12. p. R. t. Watchet.
s.s. *Helga* afg. Bilbao 29.12. til Lissabon.
s.s. *Hellig Olav*, Peronard, henligger i København.
s.s. *Hengest*, Ingemann Andersen, afg. Libau 4.1. til Kbhvn.
s.s. *Henry Tegner*, Nielsen, afg. Penarth 24.12. til La Seyne.
s.s. *Hermod*, Clausen, ank. Blyth 30.12.
s.s. *Hertha Mærsk*, Møller, afg. Leningrad 3.1.
s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Danzig 4.1. til Stettin.
s.s. *Hjelm* opl. i København siden 17.9.
s.s. *Hjortholm*, Hejede, ank. Odense 2.1.
s.s. *Holland*, Jørgensen, afg. West Hartlepool 31.12.
s.s. *Hroar*, Gotthardt, ank. Hull 3.1.
s.s. *Hugo*, Jacobsen, ank. Horsens 26.12.
s.s. *Hulda Mærsk*, Andersen, ank. Riga 29.12.

I

s.s. *I. D. S. Adolph* ank. Blyth 5.1.
s.s. *I. P. Justesen*, Flyngenring, afg. Rosyth 24.12. til Genua.
m.s. *Indien*, Jacobsen, afg. Vladivostok 1.1. til Europe.
s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Rufisque 29.12.
s.s. *Inge Mærsk*, Høgstedt, ank. Leningrad 31.12.
s.s. *Inger* pass. Oitavos 28.12. til Marseille.
s.s. *Irene Maria*, Lisberg, ank. Raumo 20.12.
s.s. *Island*, Frandsen, ank. København 25.12.
s.s. *Ivar*, Ankensen, afg. Newcastle 29.12. til Philadelphia og Baltimore.

J

s.s. *J. C. Jacobsen* afg. Windau 4.1. til Libau.
s.s. *J. C. la Cour*, Sandborg, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Jakob Mærsk*, Hansen, afg. Oran 30.12.
s.s. *Jan*, Kurtzhals, ank. Nuevitas 15.12.
m.s. *Java*, Knudsen, ank. København 1.1.
s.s. *Jelling*, Andersen, afg. Havana 3.1.
s.s. *Jenny* pass. Helsingør 30.12. paa Rejse til Preston.
s.s. *Jessie Mærsk*, Petersen, afg. København 2.1.
s.s. *Johanne* ank. Kallundborg 4.1.
s.s. *Jolantha*, Strufve, i Stettin-København-Oslo Ruten.
s.s. *Jomsborg*, Andersen, ank. Danzig 30.12.
s.s. *Josey*, Nielsen, afg. Havana 3.1. til Baltimore.
s.s. *Jungshoved*, Horn, ank. Spezia 31.12.
m.s. *Jyllandia*, Kolls, ank. Antwerpen 5.1.
s.s. *Jægersborg*, Hansen, afg. Harburg 4.1.

K

s.s. *Kai*, Friis, afg. Norfolk 15.12. til Havana.
s.s. *Karen*, Brinch, ank. Valencia 21.12.

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

LONDON

BUNKER ENTREPRENØRER
FOR UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGLSKE KUL-AFSKIBNINGSHAVNE
BEFRAGTNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE
KULESPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER
FLYDENDE BRÆNDESEL

LAMBERT BROTHERS LIMITED

TELEGRAM-ADR.: 85, GRACECHURCH STREET,
LONDON E.C. 3.
LAMBERT STOCK, LONDON

FILLIALER: Telegr.-Adr.:

CARDIFF, The Exchange	} »Lambert«
Newport, Mon., 131, Dock Street	
Port Talbot, Exchange Buildings	
NEWCASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs.	} »Lambrose«
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	} »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 KONTOBER:
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 5003 (two lines)
Baltic "Carlbon, Hull" Immingham: Central 38
"Carlbon, Newcastle-on-Tyne" Newcastle: City 144

110, FENCHURCH STREET, LONDON E. C. 3.

J. A. FINZI & YOUNG8, FENCHURCH BLDGS.
LONDON, E. C. 3
TELEFON: AVENUE 8289

SKIBSMÆGLERE OG BEFRAGTERE

GRIMSBY

Telefoner { Grimsby No. 621
Immingham No. 31

Telegrams: "SUTCLIFFE"

FILLIALER:

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 Str. et. Birmingham
24 Charles Street Bradford
»York House« 5/7, St.
Mary Axe London
Corn Exch. Chambers,
Exchange Street Sheffield

CARDIFF

MOUNTSTUART TØRDOKKE OG SHEARMANS LIMITED

CARDIFF	NEWPORT	BARRY	AVONMOUTH
Telegram-Adresse: MOUNTSTUART	Telegram-Adresse: MORDEY	Telegram-Adresse: SHEARMAN	Telegram-Adresse: SHEARMAN
Telefon 5103	Telefon 2174	Telefon 275	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: »Vonnehren«

SKIBSMÆGLERE · BUNKERKUL ENTREPRENØRER

Agent for Norge: *

ROB. NILSON & NYQUIST, Christiania.

Telefon: 14346, 33647 H · Telegr.-Adr.: »Lipalø«

METHIL

Telegrams: »Mactaggart«, Methil.
Codes: A. B. C. 5th Edition · Scotts' 10th Edition · Watkins 1904**LAWSON & MITCHEL**Skibsmæglere & Skibsfurts Agenter
METHIL, Fife

DANSK VICEKONSULAT FORSYNING AF BUNKERS

Dæk- og Maskinforsyninger

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. *Karla* afg. Cardiff 30.12. til Casablanca.
 s.s. *Kasan*, Sørensen, i Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Katholm*, Jensen, ank. Manchester 4.1.
 s.s. *Kejserinde Dagmar*, Uldall, ank. Riga 19.12.
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, afg. St. John N. B. 26.12. til København og Kotka.
 s.s. *Kina*, Nielsen, pass. Honolulu 29.12. p. R. t. Japan.
 s.s. *Kirsten Mærsk*, Bærentzen, afg. West Hartlepool 19.12.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, i København-Aarhus Ruten.
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, afg. Nørresundby 1.1. til Blyth.
 s.s. *Knud* afg. Antwerpen 3.1. til Dunkirk.
 s.s. *Knud Willemoes*, Thomsen, paa Grund af Storm henl. i Esbjerg Havn.
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, i København-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Rindby, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Kronborg*, Rise, ank. København 25.12.
 s.s. *Kronprins Frederik*, Hejlsøe, ank. London 23.12.
 s.s. *Kurland*, Berndsen, ank. Boucau 2.1.
 m.s. *København*, Mortensen, afg. Beira 25.11. til London.

L

s.s. *Lars Kruse* afg. Oran 2.1.
 s.s. *Laura Mærsk*, Løber, ank. Aalborg 23.1.
 m.s. *Leise Mærsk*, Houmann, afg. La Plata 2.1.
 s.s. *Leza Mærsk*, Bærentzen, ank. Burntisland 31.12.
 s.s. *Lifland*, Haure-Petersen, afg. Birkenhead 22.12.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, ank. Horsens 31.12.
 s.s. *Lily*, Poulsen, afg. Immingham 24.12. til Alicante.
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutefart København-Limfjordsstationerne.
 s.s. *Lithuania*, Jørgensen, pass. Kbhvn. 4.1. p. R. t. Danzig.
 s.s. *London*, Caspersen, pass. Dover 28.12. p. R. t. Genua.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, ank. København 29.12.
 m.s. *Lynetten*, Jensen, afg. Sundsvall 13.12.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i København-Oslo Ruten.
 s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. Antwerpen 3.1. til København.
 s.s. *Maine*, Andersen, ank. Miami 3.1.
 s.s. *Maj*, Holm Nielsen, ank. Tyne 1.1.
 s.s. *Maja*, Christensen, opl. i København siden 31.12.
 m.s. *Malaya*, Kruse, afg. Yokohama 4.1. til Vladivostok.
 s.s. *Margrete*, Mathiasen, ank. Valencia 23.12.
 s.s. *Marie* ank. completing in Burriana (Spain).
 s.s. *Marie Mærsk*, Kristensen, ank. Dunkirk 2.1.
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Las Palmas 20.12.
 s.s. *Martin Carl*, Jørgensen, ank. Fredericia 2.1.
 s.s. *Martin Goldschmidt*, Lauritzen, ank. Livorno 29.12.
 s.s. *Mary*, Stabell, ank. Sunderland 31.12.
 s.s. *Maryland*, Pape, ank. Kallundborg 31.12.
 m.s. *Mexico*, Wolff-Jørgensen, ank. Göteborg 2.1.
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, ank. Bordeaux 29.12.
 s.s. *Minsk*, Egense, afg. Antwerpen 28.12. til Ceuta.
 s.s. *Mjøltnir*, Rasmussen, ank. Stødvarefjord 5.1.
 s.s. *Moskov*, Jørgensen, afg. Danzig 2.1. til London.
 s.s. *Møen*, Olsen, i København-Stege og København-Nykøb. F. Ruterne.

N

s.s. *N. F. Høffding* afg. Dakar 3.12.
 s.s. *Nancy* ank. Pasages 2.1.
 s.s. *Natal*, Røder, afg. Bangkok 29.12. til Europa.
 s.s. *Nautik* pass. Gibraltar 3.1. paa Rejse til London.
 s.s. *Neptun* afg. Belfast 3.1. til Port Talbot.
 s.s. *Nerma* afg. Swansea 30.12. til Berri-Saf.
 s.s. *Nevada*, Fischer, ank. Buenos Aires 25.12.
 s.s. *Nibha*, Andersen, ank. Bangkok 31.12.

T. SHERBURN

BEFRAGTNINGS-AGENT
 SKIBSMÆGLER OG STEVEDORE
 TELEGRAM-ADR.: "DORA, GOOLE"
 BANK CHAMBERS,
 GOOLE

Cameron's

SKIBSFORSYNING/FARVER
 OG PATENT BUND-MALING

Alex. Cameron & Sons Ltd.
 Sunderland / England

s.s. *Nidaros*, Thomsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, afg. Danzig 4.1. til København.
 s.s. *Niobe* pass. Dungeness 26.12. p. R. t. Salsbrenno.
 s.s. *Nordland*, Clausen, ank. Hull 17.12.
 s.s. *Nordsøen* ank. London 1.1.
 s.s. *Normandiet*, Meinertz, afg. Partingtov 1.1.
 s.s. *Norman Isles*, Matzen, pass. Santander 3.1. paa Rejse til Rotterdam.

O

s.s. *Odense*, Madsen, i København-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-København-Göteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, Danholt, afg. Antwerpen 30.12. til Tunis, Grækenland og Tyrkiet.
 s.s. *Olga*, Toft, afg. Valencia 31.12. til Dublin.
 s.s. *Oluf Bager*, Larsen, i København-Fr.havn og København-Aalborg Ruterne.
 s.s. *Oluf Mærsk*, Hansen, afg. Gulpen 27.12.
 m.s. *Oregon*, Mühlendorff, ank. Cardiff 30.12.
 s.s. *Orion*, Berndsen, ank. Riga 27.12.
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, afg. New York 3.1. til København.

P

s.s. *P. Madsen* ank. Las Palmas 27.12.
 s.s. *P. N. Damm* ank. London 31.12.
 s.s. *Pacific*, Matthiessen, ank. Cape Town 28.12.
 s.s. *Palnatoke*, Jacobsen, afg. Hargohamn 30.12.
 m.s. *Panama*, Hjernum, afg. Singapore 20.12. til Rotterdam via Suez Kanalen.
 s.s. *Parana*, Heisterberg, ank. Sydney 20.12.
 s.s. *Paris*, Ovesen, afg. Portland Maine 22.12. til Hamburg.
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, ank. Galveston 26.12.
 m.s. *Peru*, Larsen, afg. San Francisco 31.12. til Hamburg.
 s.s. *Peter Mærsk*, Knudsen, ank. Antwerpen 1.1.
 s.s. *Phønix*, Nielsen, i Esbjerg-Hamburg Ruten.
 s.s. *Polaris*, Holm, ank. London 29.12.
 s.s. *Polly*, Nielsen, ank. Valencia 1.1.
 s.s. *Primula*, Jacobsen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
 s.s. *Prins Knud*, Koch, ank. Svendborg 4.1.

R

s.s. *Randi* afg. Hudiksvall 2.1.
 s.s. *Rask*, Theilland, pass. Skagen 4.1. p. R. t. Blyth.
 s.s. *Rhodesia*, Madsen, ank. Geraldton 29.12.
 s.s. *Rhone*, Thomsen, ank. Frederikshavn 5.1.
 s.s. *Rigmor*, Jørgensen, pass. Lizard 29.12. p. R. t. Llanelly.
 s.s. *Rita*, Hav, i København-Hamburg Ruten.
 s.s. *Robert Mærsk*, Mikkelsen, pass. Bodø 31.12.
 s.s. *Roma*, Bejer, ank. København 23.12.
 s.s. *Romø*, Olesen, ank. København 3.1.
 s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. København 2.1.
 s.s. *Rota*, Rivold, ank. Leith 5.1.

S

s.s. *Sierra Leone*, Esbensen, afg. Teneriffe 24.12. til Cuba.
 s.s. *Sierra Morena*, Moyell, afg. Frederikshavn 4.1. til Blyth.
 s.s. *Sierra Nevada*, Eriksen, pass. Ouesant 4.1. paa Rejse til Cape Town.
 s.s. *Saga*, Henriksen, afg. København 3.1. til Antwerpen.
 m.s. *Sally Mærsk*, Andersen, afg. San Pedro 26.12.
 s.s. *Scandia*, Simonsen, ank. København 18.12.
 s.s. *Seine*, Le Barzic, afg. Dunkirk 31.12. til Middelfart og København.
 m.s. *Selandia*, Himmelstrup, afg. Colombo 31.12. til London via Suez Kanalen.
 m.s. *Siam*, Poulsen, afg. Fremantle 24.12. til Alexandria via Suez Kanalen.
 s.s. *Sigrid*, Winther, afg. Dunston 23.12. til Genua.
 s.s. *Sigrun*, Jensen, ank. Aarhus 4.1.
 s.s. *Sigvald*, Andersen, ank. Riga 2.1.
 s.s. *Silkeborg*, Christensen, afg. Beaumont 29.12.
 s.s. *Simone*, Christensen, ank. Grangemouth 1.1.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Nakskov 4.1.
 s.s. *Skagerak*, Hansen, ank. Hamburg 30.12.
 s.s. *Skanderborg*, Petersen, ank. Genoa 1.1.
 s.s. *Skjold*, Nielsen, afg. Odense 2.1. til Antwerpen.
 s.s. *Skodsborg*, Grove, afg. Hamburg 4.1.
 s.s. *Skotland*, Iversen, afg. Riga 23.12.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, ank. København 21.12.
 s.s. *Slesvig*, Poulsen, ank. Torre Anunziata 31.12.
 s.s. *Smut*, Hansen, ank. North Shields 2.1. (I Dok).
 s.s. *Sophie*, Thomsen, ank. Hull 2.1.

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

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

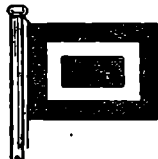
AUGUST P. MOE · PHILADELPHIA PA.

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-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

TISLAND

BUCHAN & HOGG

Skibsredere · Skibsmæglere · Speditører

GRANGEMOUTH

Faste Ruter: Grangemouth, Middlesbro', Antwerp

Telegr.-Adr.: »Steam« · Telefon: 59 & 189, Privat 59 a

s.s. *Spigerborg*, Jensen, ank. Norrköping 30.12.
 s.s. *Stal*, Clausen, ank. Havana 22.12.
 s.s. *Stegelborg*, Nielsen, ank. Genoa 23.12.
 s.s. *Stella* ank. Raumo 30.12.
 s.s. *Susan Mærsk*, Petersen, afg. Mobile 29.12.
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. Troon, 31.12. til Boston.
 s.s. *Svanholm*, Petersen, afg. Swansea 31.12. til København og Danzig.
 s.s. *Svava*, Christensen, afg. Livorno 5.1. til Genua.
 s.s. *Svend Pii* ank. Antwerpen 29.12.
 s.s. *Svend* afg. Bona 31.12. til Sfax og Arzew.
 m.s. *Svendborgsund*, Christensen, ank. Nakskov 20.12.
 s.s. *Søborg*, Madsen, afg. Stornoway 2.1.
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, ank. Buenos Aires 3.1.
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, i Ruten København-Bogense-Vejle.

T

s.s. *T. M. Werner* afg. Las Palmas 2.1.
 s.s. *Taarnborg*, Knudsen, ank. Hull 28.12.
 s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, ank. Liverpool 30.12.
 s.s. *Taasinge*, Nicolaisen, i København-Nakskov og København-Mariagerfjord Ruterne.
 s.s. *Texas*, Dragsdahl, ank. Korsør 31.12.
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.) Kann, afg. København 5.1. til Newcastle via Nakskov, Odense og Aarhus.
 s.s. *Thyra* (Progress) Schmidt), pass. Gibraltar 4.1. paa Rejse til Tarragona.
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Königsberg 4.1. til Riga og Reval.
 s.s. *Tjaldur*, Kolster, i København-Riga Ruten.
 s.s. *Tomsk*, Mikkelsen, afg. Frederikshavn 5.1. til Blyth.
 m.s. *Tongking*, Topp, pass. Ushant 22.12. p. R. t. St. Thomas.
 s.s. *Transvaal*, Bronér, ank. Vladivostock 1.1.
 s.s. *Trondhjem*, Pedersen, ank. Bergen 4.1.
 s.s. *Tula*, Christensen, afg. Palermo 5.1. til Valencia Distr.
 s.s. *Tyr*, Jensen, afg. Hull 6.1. til Halmstad.

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, afg. Glasgow 23.12. til Leghorn.
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, afg. Bordeaux 5.1. til La Rochelle, Havre og Dunkirk.
 s.s. *Ulla*, Jessen, afg. Granville 5.1. til Swansea.
 s.s. *Ulrik Holm*, Toft, ank. Valencia 25.12.
 s.s. *United States*, Meyer, i Dok i København siden 20.12.
 s.s. *Uranienborg*, Rasmussen, afg. Port Talbot 24.12.

V

s.s. *Valborg*, Hansen, afg. Valencia 1.1. til London.
 s.s. *Vega*, Madsen, afg. Newcastle-Tyne 3.1. til Malaga.
 s.s. *Venus*, Therkildsen, ank. København 18.12.
 s.s. *Vera*, Hjorth, ank. Kalundborg 3.1.
 s.s. *Veratyr*, Pedersen, ank. Grimsby 1.1.
 s.s. *Viborg*, Winther, pass. Gibraltar 4.1.
 s.s. *Vidar*, Nielsen, afg. Aarhus 2.1. til Newcastle.
 s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), Jacobsen, afg. Norfolk Va., 4.1. til Esbjerg-Aalborg, København og Korsør.

W

s.s. *Wien*, Jørgensen, ank. Kristiansund 3.1.
 s.s. *Wilh. Colding*, Østergaard, afg. Liverpool 3.1. til Cardiff.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, afg. København 5.1. til London.

Y

s.s. *Ydun*, Jensen, i København-Horsens og Randers Ruten.
 s.s. *Yokohama*, Bast, afg. Barry Docks 3.1. til Port Said.
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Nielsen, i København-Hamburg Ruten.
 s.s. *Yrsa* (Lauritzen) ank. Rouen 1.1.

Ø

s.s. *Ørkild*, Jensen, afg. Trapani 31.12.
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. Preston 15.12.

POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE

m.s. *Alfa*, Christensen, pass. Brunshüttel 26.12. paa Rejse til Hull.
 m.s. *Caroline*, Jørgensen, pass. Helsingør 25.12. paa Rejse til Gent.
 3m. Sk. H. C. 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.
 s.s. *H. A. Hansen*, Hansen, ank. Svendborg 24.12. f. Dokning.
 n.s. *Willemoes*, Eriksen, ank. København 22.12.
 Bark *Ingrid*, Godfredsen, ank. Leith 18.11.
 4m. Sk. *Olga*, Mouritsen, ank. Stettin 20.12.
 3m. Sk. *Vega*, Hansen, ank. Newlyn 24.12.
 P. *Rasmussen*, Larsen, ank. Falmouth 24.12. f. Portleven.
Concordia, Henriksen, ank. Charlestown 29.11.
Gefion, Lund, ank. Lissabon 15.12.
Minerva, Sørensen, ank. Lissabon 17.12.
Dagny, Petersen, ank. Lissabon 19.12.
Elisabeth Eff., Nielsen, ank. Totnes 18.12.
Johanne, Marcussen, ank. St. Vaast 19.12.
Falken, Madsen, ank. Quimper 18.12.
 3m. Sk. *Zampa*, Jørgensen, ank. Lissabon 26.12.
 Ørnen, Jensen, ank. Risør 1.1. f. Guernsey.
 Dr. *Louise*, Hansen, ank. Thurø 21.12.
Concordia, Møller, ank. Fjellebroen 25.12.
Pallesen, Jensen, ank. Thurø 21.12.
Cathrine, Jørgensen, afg. St. Briec 22.12. til Lissabon.

Vesta, Kristensen, afg. Langesund 24.12. til Folkeston.
Norden, Olsen, afg. St. Briec 31.12. til Lissabon.
N. P. Petersen, Hansen, afg. Newcastle 19.12. til Svendborg.
Roma, Petersen, afg. Dahouet 2.1. til Lissabon.
Neptun, Sørensen, afg. Dahouet 25.12. til Lissabon.
Else, Jensen, oplagt Thurø.
Rossing, Baagøe, oplagt Thurø.
Marie, Nielsen, oplagt Thurø.
Jens Nielsen, Nielsen, oplagt Thurø.
 4m. Sk. *Nordborg*, Hansen, oplagt Thurø.
Kaj Hvilsom, Wulff, oplagt Thurø.
Britannia, Fisker, ank. Thurø 29.12. for Oplægning.
 3m. Sk. *Start*, Andersen, ank. Helsingborg 30.12.
 Sk. *Poseidon*, Rasmussen, ank. Ommel 30.12.
 3m. Sk. *Ophelia*, Petersen, ank. Marstal 31.12.
Uranus, Stegmann, ank. Licata 3.1.
Marna, Boye, ank. Timmernabben 27.12.
Elisabeth, Groth, ank. St. Vaast 28.12.
Emanuel, Kromann, ank. St. Cruz, Cuba 3.1.
Helga, Madsen, ank. Port of Spain 30.12.
Noah, Hansen, ank. Hørtén 4.1.
 m.s. *Albert Mau*, Rasmussen, pass. Göteborg 2.1. paa Rejse til Groeningen, Aalborg.
 4m. Sk. *Ruth*, Sørensen, ank. Hangø 1.1. for Kantrov.
 4m. Sk. *Sigrid*, Hansen, ank. København 27.12.
 4m. Sk. *Richard*, Petersen, ank. Cardiff 22.12.
Philip, Petersen, oplagt Thurø.
Confidence, Hvenegaard, ank. Lissabon 12.12.
Cornwall, Madsen, ank. Gt. Yarmouth 5.1. (Havari), paa Rejse til Charlestown.
Dannebrog, Hansen, ank. Tønsberg 3.1. for kontra.
Flora, Nielsen, ank. Gt. Yarmouth 7.12.
Kurt, Jørgensen, ank. Liverpool 24.12.
Ludvig, Jørgensen, oplagt Thurø.
Leif, Jørgensen, ank. Orth 19.12.
Martin Nissen, Jensen, ank. Plymouth 31.12.
Primula, Jørgensen, afg. Aalborg 15.12. til Dysart.
Valdemar, Christensen, ank. Mausehole 28.12.
Vera, Larsen, ank. Charlestown 12.12.
 Bark *Viking*, Ankersøe, ank. Port Victoria, Spencer Gulf 16.12.

BLIDBERG ROTHCHILD CO., INC.

DAMPSKIBS AGENTER OG SKIBSMÆGLERE

59-61, PEARL STREET Telegram-Adr.: BLIDBERG
NEW YORK CITY

Repræsentanter for: Blidberg Metcalfe & Co., Göteborg.

VARER I KONSIGNATION ØNSKES

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. AarADMINISTRERENDE DIREKTØR:
HANS GADETelefon 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 · Transmissionstoug · Jern- & Staal-
toug til Skibsbrug og Elevatorer

Oplag i København:

ANTON JENSEN · STRANDGADE 44

BOLINDERS RAAOLIE-MOTORER
FOR SKIBE OG STATIONÆR

Ingen Vandindsprøjtning.

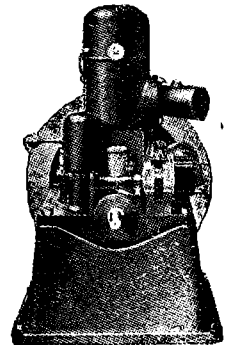
Ingen Kompressor.

Meget ringe Brændstofforbrug.

ØJEBLIKkelig IGANGSÆTNING VED ELEKTRISK GLØDESPIDS PAA RAAOLIE

OVER 15.000 BOLINDERMOTORER I DAGLIG DRIFT

ÆLDRE BOLINDERTYPER MODERNISERES



FORLANG TILBUD

Enepræsident for Danmark:

HARRY LEVIN

(INGENIØRAFDLG.)

FREDERIKSGADE 1

KØBENHAVN

Telefon: Central 59-5995

Telegram-Adresse: »FAIRLEVIN«

KIRKEGADE 7 ESBJERG TELEFON 266

TH. THYGESEN

SKIBSPROVIANTERING

GRUNDLAGT 1893

FRILAGER · VARER FOR UDFØRSEL

**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

Købs- & Baadinventar, Lanterner med
Certificat, Kompashætter, Fortinning.

ALT SKIBSARBEJDE UDFØRES

TOLDBODGADE 6, KØBENHAVN · TELEF 9445

Skibsmægler

KR. KNUDSEN

Søassurance

KRISTIANSAND, S. Telegr.-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 Fartøjer. Raadgivende ved Værftanlæg.
Tilsyn med Nybygninger.

Store Regnegade 5III, København K · Telf.: Byen 1386 z

DAN

RAALIEMOTORER

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:

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



FORSIKRINGS-AKTIESELSKABET

DANSKE LLOYD

STIFTET 1899

TELEFON:
CENTRAL 1160



TELEGR.-ADR.:
DANSKELLOYD

**KJØBENHAVN
AMALIEGADE 20 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.

FORSIKRINGS-AKTIESELSKABET 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 Fm.)
 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: 1693

Stevedores og
Kørsel

ROYAL STUART BLDGS.,
 JAMES STREET
CARDIFF

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: SCHELLEN Antwerpen: SCHELSHIP Hamburg: SCHELLENSHIP

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

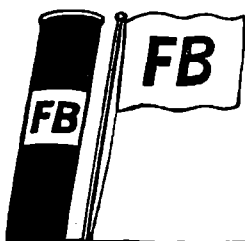
"PACIFIC"

AMALIEGADE 28 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
 Kontor: 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. 3

FREDAG 16. JANUAR 1925

32. AARG.

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

VIL MAN OPVÆKKE DE DØDE?

Det forlyder, at der i disse Dage i Ministeriet for offentlige Arbejder har været ført en ny Forhandling om de helsingørske Havneforhold. Statens Repræsentanter har herunder, vil man vide, fastholdt Tilbudet om, at Staten vil yde 5 Mill. Kr., og at baade den gamle og den nye Havn skal drives kommunalt. Helsingør skal altsaa betale Restbeløbet, de andre 5 Mill. Kr., eventuelle Overskridelser og Renter af det Beløb, som Kommunen kommer til at skyldte Staten, naar Havnen er afleveret.

Er dette et Forsøg paa at genopvække det dødfødte Forslag om en Havn, som samtlige Søfartsvoriteter har karakteriseret som upaakrævet? Eller er det en særdeles høflig Maade at give den helsingørske Havn Dødsstødet?

Vi er tilbøjelige til at holde os til den sidste Anskuelse. De gode Byraadsmedlemmer i Helsingør vil sikkert betænke sig to Gange, inden de lader deres smukke By forøge sin Gæld og belaste sit aarlige Budget saa alvorligt. De har jo ikke den fjærneste Garanti for, at den paatænkte Udvidelse vil skaffe Havn og By en forøget Omsætning. Ekspertene har jo paavist det modsatte — Helsingør mangler først og fremmest det Opland, der begrunder en saa mægtig Udvidelse, og desuden mener Skibsfartens Mænd, som vel mere end andre har Betingelser for at kunne bedømme noget saadant, at en isfri Eksport- og Importhavn ved Helsingør ikke er nødvendig og ikke vil svare til Formaalet. I den enstemmige Protest fra *Fællesrepræsentationen for Dansk Skibsfart*, som vi den 12. December f. A. offentliggjorde i disse Spalter, blev der sagt lige ud, at Statsstøtte til Havneudvidelser som Regel bør undgaas,

Vi har i de sidste Aar, delvis for Statens Regning, skabt en Række kostbare Havneanlæg, der bliver alt for lidt udnyttet, og som Følge deraf tvinges til at forhøje Havnepengene, hvad Skibsfarten — ej heller Publikum — kan være tjent med. Vil disse Havne à tout prix ligge og konkurrere med hverandre, maa de virkelig gøre det for egen Regning, og ikke paa Statskassens.

Disse Betragtninger deles ikke af en ukritisk Uge-revue, der ynder at optræde som Skibsfartens — navnlig Sejlskibsfartens — Protektor og Formynder. Med Havne skal man Skibsfart bygge, siger den ukritiske, og berust af dette Fyndord, gaar den over til at syngende helsingørske Havneplans Pris og taler i mystiske Vendinger om at »aflaste Københavns Havn for noget af den Trafik, som er ved at kvæle den.« Tænk, der gik vi andre uvidende Stakler og troede, at den største Fejl ved Trafikken paa København var den — at den ikke var stor nok!

Naa, vi skulde saamænd ikke have beskæftiget os med den ukritiske's Betragtninger, hvis ikke vedkommende i en Slutningsapoteose gentager den allerede gendrevne Usandhed, at Fællesrepræsentationens Erklæring er et Udtryk for, at dens Navn misbruges i privat Konkurrenceøjemed. En giftig Usandhed har ligesom Katten syv Liv. Alligevel vil vi forsøge allerede

i anden Omgang at aflive denne specielt giftige og bevidste Usandhed ved at ramme en saa forsvarlig Pæl igennem den, at Genoplivelsesforsøg vil blive for kostbare og vanskelige. Altsaa, enhver med en Smule Kendskab til danske Skibsfartsforhold ved, at *Fællesrepræsentationen* ikke er nogen københavnsk Forening, men en Landsorganisation, der indtil denne Maaned (fra 1. Januar er Dampskibsrederne udtraadt af Fællesrepræsentationen) omfattede bl. a. Dansk Dampskibsrederiforening, Dansk Sejlskibsrederiforening, Den almindelige Danske Skibsførerforening, Skipperforeningen, Maskinmestrenes og Styrmandenes Foreninger — med andre Ord Repræsentanter for de Sammenslutninger, hvis Medlemmer i højere Grad end andre er kvalificerede til at varetage Skibsfartens sande Interesser. Naar nu disse Skibsfartens fagkyndige Repræsentanter enstemmigt fraraader Regeringen at yde Statstilskud til Bygning eller Udvidelse af en ny Havn ved Helsingør, maa man være saa ukritisk og uansvarlig som den ukritiske Uge-revue for offentligt at forsvare et Projekt, hvis Gennemførelse vilde svie til Helsingørs Borgere i flere Generationer. At insinuere »Misbrug i privat Konkurrenceøjemed« imod Fællesrepræsentationen er en saa alvorlig Fornærmelse, at de forskellige Foreningers Ledelse og Medlemmer sikkert vilde reagere imod den — hvis Insinuationen ikke samtidig var saa taabelig, at selv de slettest begavede og mest ukritiske maa være klar over dens Løgnagtighed.

TRAFIKFORHOLDENE I HAVNEN

I *Dansk Søfartstidende* Nr. 37/1924 rejste Skibsreder I. M. Suenson Krav om, at der ved Nordre Toldbod altid burde være en Toldvagt disponibel, eller at Lodserne fik Myndighed som Toldbetjente indtil Toldtidens Begyndelse, samt at Løbene blev fri gennem Broerne Nat som Dag, hvorved der vilde være vundet meget saavel for Skibsfarten som for Passagen over Broerne.

I det følgende Nr. af Bladet uddybede vi Spørgsmaalet, idet hele Problemet jo ikke løses ved Gennemførelsen af Skibsreder Suensons Krav. Dagen igennem spildes der derfor megen kostbar Tid (18 Minutter af hver Time gennemsnitlig) med at vente paa at komme over de to Broer, og vi hævdede, at den mest rationelle Løsning af Spørgsmaalet vilde være Anlægget af to Tunneller, der kunde tage hele Kørselstrafikken, og at Anvendelsen af den dertil nødvendige Kapital vilde være forsvarlig i Betragtning af Sagens store Betydning.

Under de herskende vanskelige økonomiske Forhold vil det imidlertid være umuligt at skaffe de til Gennemførelsen af en saadan Plan fornødne Midler i en overskuelig Fremtid, saaledes at man maa søge ad andre og mindre bekostelige Veje at naa et Resultat, der i hvert Fald i nogen Grad afhjælper de store Vanskeligheder for Trafikken, som de to Broer betyder.

Det er givet, at man indenfor de interesserede Kredse stadig har arbejdet paa at finde en i Øjeblikket overkommelig Ordning, og efter hvad vi erfarer, har

Dansk Dampskibsrederiforening, Grosserer-Societetets Komité og Industriraadet nylig rettet en samlet Henvendelse til Havnedirektionen herom.

Vi forstaaer, at en af de nævnte Organisationer nedsat Kommission har drøftet en Plan om Bygning af en Højbro over den sydlige Del af Havnen, hvilken Plan, grundet paa de dermed forbundne store Omkostninger, dog ikke vil kunne realiseres i Løbet af de nærmeste Aar, og at man derfor foreslaar ved en passende Regulering af Trafikforholdene at tilvejebringe en midlertidig Bedring.

Saaledes som Forholdene ligger, er det ikke muligt i en nær Fremtid at hidføre nogen Forandring i den Færdsel, der skal foregaa over de to Broer, og man maa da undersøge, om det er muligt uden større Vanskeligheder for Skibsfarten at foretage en Regulering af Sejladsen gennem Broerne.

Erhvervsorganisationerne er her kommen til det Resultat, at det vil frembyde en meget betydelig Bedring i Forholdene, hvis der gennemføres en Ordning, hvorved der tillades *fri Gennemsejling hele Natten*, idet Standsningerne i Trafiken over Broerne i de stærkt trafikerede Dagtimer vil formindskes i samme Omfang, som Skibstrafiken forskydes fra Dagtimerne til at foregaa i Løbet af Natten. For i størst muligt Omfang at opmuntre Skibsfarten til at passere Broerne om Natten skulde en saadan Passage foregaa vederlagsfrit, hvorimod Skibene skulde erlægge visse Afgifter for at passere Broerne i Løbet af de stærkt trafikerede Dagtimer — Afgifter af en saadan Størrelse, at de i økonomisk Henseende ikke vilde faa nogen Betydning for de store Skibe, hvorimod Smaaskibe og Fiskerbaade, der i Henhold til den nugældende Ordning paa en ganske meningsløs Maade er i Stand til at standse selv den største Trafik over

Broerne, interesseres i at forlægge deres Passage gennem Broerne til Tider af Døgnet, hvor Trafiken er mindre intensiv.

Man er ganske klar over, at et Arrangement, som det, der her er skitseret, kan medføre ikke uvæsentlige Udgifter for Havnevæsenet, idet der jo her rejser sig Spørgsmaal om ekstra Vagthold paa Broerne, men man ønsker i saa Henseende at bemærke, at der formentlig kan være Tale om, at Københavns Kommunalbestyrelse maa træde til og yde økonomisk Støtte, idet man ikke kan se bort fra, at det maa være Kommunalbestyrelsens Opgave at hidrage til, at der skaffes den bedst mulige Forbindelse mellem de forskellige Dele af Byen, saaledes at Byens Borgere ikke hæmmes i Udførelsen af deres Erhverv. En saadan Medvirkning fra Kommunalbestyrelsens Side forkommer Organisationerne saa meget mere naturlig som det ved en praktisk Regulering af Færdselsforholdene over de to eksisterende Broer muligt vil kunne opnaas, at Kravet om Opførelsen af en ny Bro i hvert Fald en Overgang vil gøre sig gældende med mindre Styrke end under de nuværende Forhold.

I denne Forbindelse ønsker man ogsaa at henlede Opmærksomheden paa, at det sikkert vil være heldigt, at der ved de videre Overvejelser om denne Sag fra Havnevæsenets Side, forhandles med Told- og Karantæneautoriteterne, saaledes at der ikke paa disse Omraader opstaar Forhold, der kan medføre Vanskeligheder for Skibenes Passage igennem Havnen efter Told- og Karantænetid.



FRYGTEN MED HENSYN TIL OLIEFORRAADENES TILSTRÆKKELIGHED

Den afgaaende Præsident for den amerikanske Forening af Marine Arkitekter og Ingeniører, Kaptajn *Walter McFarland*, har fremsat nogle Udtalelser om Motorskibe, som Bladet *The Motor Ship* imødegaaer i sit Januar-Nummer. Kaptajn McFarland havde udtalt, at han ikke ventede, at Motorskibene vilde fortrænge Dampskibene, skønt der selvfølgelig var Tilfælde, i hvilke Motorskibe af en vis Størrelse, og saa længe Olie holdt sig paa de nuværende Priser, var fordelagtige. Dette vidner ikke om stærk Begejstring for Motorskibe, udtaler Bladet, og det kan maaske i den Forbindelse interessere Kaptajn McFarland at vide, at der i sidste Kvartal sattes flere Motorskibe i Vandet end Dampere.

Han tilføjede, at Motorens meget høje thermal Effektivitet ofte vakte en Entusiasme, som en nøje Undersøgelse af Forholdene ikke berettigede; men at beklage en Entusiasme, der vil skabe bedre Maskiner, forekommer Bladet nu til Dags at være Reaktion. Endelig bemærkede Kapt. McFarland, at alle Autoriteter, der beskæftiger sig med Spørgsmaalet om de kendte til Raadighed værende Olieforraad, udtaler, at disse er meget langt fra at være udtømmelige, ja nogle af dem er endda saa pessimistiske, at de mener, at Forraadene vil være udtømte i Løbet af en Snes Aar.

Olieforraadene endnu næppe rørt.

Kaptajn McFarland er formentlig, udtaler Bladet,

ikke Ekspert i Oliespørgsmaalet, og det turde maaske være tilstrækkeligt at citere nogle af Præsidenten for den amerikanske Petroleum-Industri nylig fremsatte Udtalelser gaaende ud paa, »at Jordens Petroleumforraad endnu næppe var blevet rørt«. Yderligere har Professor *A. W. Nash* og Mr. *H. G. Shatwell* ved »Oil Mining Department« ved Birmingham Universitetet i et Foredrag om »Fremtidens Olieforraad« i »Institution of Petroleum Technologists« erklæret, »at der stadig var rigelige Forraad af urørt fri Petroleum til Stede«.

Det er ønskeligt, at de, der som Følge af den Stilling, de indtager, taler med nogen Autoritet, er sikre paa Korrektheden af de Beretninger, paa hvilke de baserer deres Udtalelser. Muligheden for Oliemangel tages ikke alvorligt i Betragtning af nogen, der kender Oliespørgsmaalet, og det glemmes eller ignoreres næsten altid af dem, der ønsker at skræmme Forbrugerne, at det ikke er nødvendigt at producere én Ton Olie mere om Aaret for at forsyne Skibene i hele Verden, selv om hvert eneste Skib havde Olie som Fremdrivningskraft. Ethvert Motorskib, der træder i Stedet for en Damper, som anvender flydende Brændsel, kaster dobbelt saa megen Olie paa Markedet, som det selv forbruger, af den simple Grund, at det kun kræver en Trediedel af den Olie, som den Damper bruger, som den fortrænger.

SKIBSFARTEN PAA BREMEN

Skibsfarten paa Bremen viser i December stærk Stigning, og Tallene for denne Maaned er højere end for nogen tidligere. Den samlede Skibsfart paa Bremen har været noget mindre i 1924 end i 1923, men er betydelig større end den var i 1922, og ogsaa større end i 1913.

Nedenstaaende Tabel viser Skibsfarten paa Bremen

i December 1924—20 og i 1913 samt i Aarene 1924—20 og 1913:

		N. R. T.			N. R. T.
December	1924.....	540,509	Jan.-Dec.	1924.....	5,299,561
—	1923.....	451,742	—	1923.....	5,818,201
—	1922.....	373,944	—	1922.....	4,736,990
—	1921.....	324,950	—	1921.....	3,157,287
—	1920.....	213,854	—	1920.....	1,622,659
—	1913.....	479,212	—	1913.....	5,251,267

DANMARKS HANDELSFLAADE I 1924

AF SKIBSREDER HUGO MARX-NIELSEN

(Uddrag af en Nytaarsartikel i S. S. G.)

I Modsætning til forrige Aar kan jeg i Aar sætte *Forøgelse* over dette Afsnit. Det er jo i og for sig glædeligt, selvom Tilgang af Tonnage, hvis den ikke følges af en tilsvarende, ja helst større Afgang af fremmed Tonnage, betyder større Konkurrence paa Verdensmarkedet.

Heldigvis er Verdenstonnagen gaaet betydeligt tilbage, idet man endelig har besluttet at ophugge en Del af de mange Misfostre, der blev til under Krigen.

Særligt glædeligt er det at bemærke, at de danske Skibsværfter har leveret over 50 pCt. af Tilgangen af Dampertonnagen for Danmark. Værfterne har haft haarde Aar at kæmpe sig igennem, og først i Aar er det lysnet lidt. Dog er det stadig tabbringende at bygge ny Tonnage som Følge af den stærke inden- og udenlandske Konkurrence, idet alle Værfter for Tiden betragter Nybygninger som Nødvendighedsarbejder for at holde den nødvendige gode Stab af faguddannede Arbejdere til Raadighed for Reparationsarbejderne, der gennem danske Rederes Forstaaelse af dansk Arbejde har været rigelige og udbyttegivende. Især har Isskaderne fra den haarde Vinter givet Værfterne godt at bestille til helt hen paa Sommeren.

Nedenstaaende Statistik vil give Læseren et klart Billede af Forskydningerne indenfor den danske Handelsflaade, og ligesom forrige Aar er vor Sejlskibsflaade gaaet stærkt tilbage.

Selvfølge maa man ikke glemme, at 30 Sejlskibe er blevet forsynet med Motor, og som Følge deraf staar opført paa Tablisten. Til Gengæld er det beklageligt at se, at de danske Sejlskibsværfter ikke har leveret et eneste af de tilgaaede elleve Skibe. Naar Forsyningen med Motor lader sig gennemføre i saa stor Stil i disse for Sejlskibene saa daarlige Tider, skyldes dette, at den danske Stat giver fordelagtige Laan til saadant Brug, en forstaaende og klog Foranstaltning.

Som sagt, er Tiderne daarlige for Dampskibsfarten, er det rent fortvivlet for Sejlskibene. De sejler bogstaveligt »paa Pumperne«, og desværre er der ingen Udsigt til Bedring.

Nutidens Købmænd forlanger hurtigere Levering af Varerne, forventede som de er blevet af den efterhaanden stærkt udviklede Linjetrafik, saa jeg tror, at Sejlskibe som Transportskibe har overlevet sig selv, i hvert Fald paa de korte Farter, og aldrig rigtig vil vinde ind i deres Leje igen.

Sejlskibenes opdragende Betydning.

Tilbage staar Sejlskibenes opdragende Betydning for vore Søfolk, og den er ikke ringe. Hvis vi ikke vil se vor Sømandsstand blive et Proletariat, hvor den enkelte Mand er Daglejer uden Kærlighed til Søen og Forstaaelse af og Lyst til sit Arbejde, maa der sikkert ad kunstig Vej forsøges paa at standse Tilbagegangen af den danske Sejlskibstonnage, eller i hvert Fald stilles Midler til Raadighed for en udvidet Skoleskibsflaade. Det er nu en Gang i de tjæreduftende Skuder, den rette Kærlighed til Søen og Søens Arbejde fødes.

Da det kan have sin Interesse at se, hvorledes Forskydningerne indenfor den danske Handelsflaade er fremkommet, har jeg specificeret det i nedenstaaende Tabeller over Dampere, Motorskibe og Sejlskibe hver for sig:

Dampere.

Tilgang.	Antal	Tonnage	
		B.T.	N.T.
Købt fra Udlandet	34	61,097	37,136
Bygget paa danske Værfter ...	19	27,816	16,445
Tonnageforøgelse, der skyldes			
Ommaaling		91	16
Statsskib optaget	2	1,991	875
	55	90,995	54,472

Afgang.

Afgang.	Antal	Tonnage	
		B.T.	N.T.
Solgt til Udlandet	22	31,736	19,248
Forlist	2	6,023	3,728
Hugget op	5	168	72
Ikke læng. mekanisk Drivkraft	2	149	57
Tonnagedgang, der skyldes			
Ommaaling		219	148
	31	38,295	23,253
Forskel +	24	52,700	31,219

Motorskibe.

Tilgang.	Antal	Tonnage	
		B.T.	N.T.
Købt fra Udlandet	26	2,871	1,929
Bygget paa danske Værfter ..	18	11,672	6,996
Statsskib optaget	1	185	98
Sejlskibe forsynede med Motor	30	1,729	1,268
Tonnageforøgelse s. F. Om-			
maaling		56	47
	75	16,493	10,338

Afgang.

Afgang.	Antal	Tonnage	
		B.T.	N.T.
Solgt til Udlandet	17	4,820	3,631
Forlist	10	569	376
Hugget op	2	69	42
Ikke længere med mek. Driv-			
kraft	1	22	15
Tonnagedgang s. F. Om-			
maaling		3,194	2,180
	30	8,674	6,244
Forskel +	45	7,819	4,094

Sejlskibe.

Tilgang.	Antal	Tonnage	
		B.T.	N.T.
Købt fra Udlandet	11	1,890	1,608
Tonnageforøgelse s. F. Om-			
maaling		0	3
	11	1,890	1,611

Afgang.

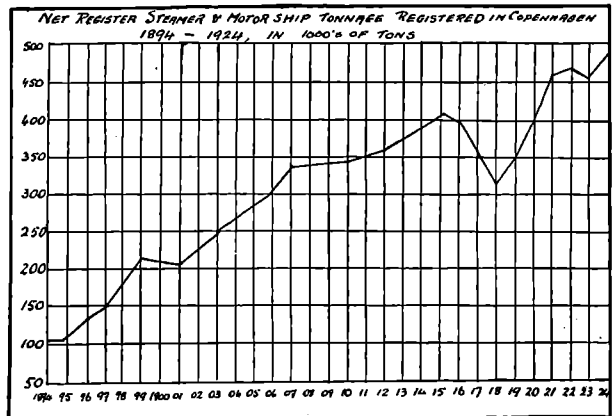
Afgang.	Antal	Tonnage	
		B.T.	N.T.
Solgt til Udlandet	24	8,126	7,279
Forlist	10	2,329	2,033
Hugget op	3	339	309
Ikke længere mek. Drivkraft ..	1	474	474
Forsynet med Motor	30	1,730	1,416
Tonnagedgang s. F. Om-			
maaling		28	36
	68	13,026	11,647
Forskel ÷	57	11,136	10,036

Herefter er den samlede Tonnage, som nedenstaaende Tabel udviser, og for Sammenlignings Skyld har jeg ligeledes anført Tallene for 1922 og 1923:

Aar	Dampere			Motorskibe			Sejlskibe			Ialt		
	Antal	B. R. T.	N. R. T.	Antal	B. R. T.	N. R. T.	Antal	B. R. T.	N. R. T.	Antal	B. T.	N. T.
1922	628	790,114	465,815	790	181,496	116,047	664	98,578	85,156	2,082	1,070,218	667,018
1923	618	773,742	455,095	840	211,204	138,149	573	79,344	67,901	2,031	1,064,290	661,145
1924	642	826,442	486,314	885	219,022	142,243	516	68,208	57,865	2,043	1,113,672	686,422
Diff.	+24	+52,700	+31,219	+45	+7,818	+4,094	-57	-11,136	-10,036	+12	+49,382	+25,277

Mægtig Fremgang i den sidste Menneskealder.

Nedenstaaende grafiske Fremstilling (Tabel I) af den danske Damp- og Motor-Handelsflaades Stigning siden 1894 viser klart den Energi, med hvilken der er arbejdet i den sidste Menneskealder for at skabe en tidssvarende Skibsfart. Som man vil se, mistede vi ca. 100,000 N.R.T. under Krigen, og naaede allerede i 1920 atter Maksimumstallet fra 1915. Siden da er Flaaden yderligere vokset med ca. 75,000 N.R.T., hvilket viser, at der har fundet en Fornyelse Sted, der vil komme den til Gode i Verdenskonkurrencen, og som vil sætte sine Spor langt frem i Aarene.



Tabel I.

DET DANSKE REDNINGSVÆSEN

Fra gammel Tid er Jyllands Vestkyst »de jyske Revler« frygtede af de Søfarende, og i gamle Dage var der sjældent Hjælp at faa, og var det Nat eller paa ensomt Sted, var der raa Hænder, som, naar de skibbrudne kom i Land, svang Knipler mod den forlistes Hoved, for at han ikke skulde gøre sin Ret gældende til Strandingsgodset. Det var den Gang Holberg skrev om Beboerne paa Anholt, at de »levede kristeligt og ernærede sig af Strandrov«.

Tiderne skifter! Dansk Redningsvæsens Historie indledes i første Halvdel af forrige Aarhundrede, og naar der tales om »Det danske Redningsvæsen«, er det i væsentlig Grad det vestjyske eller det jyske Redningsvæsen, der tænkes paa.

Som Øland har Danmark naturligvis forskellige Kyster af farlig eller ufarlig Art, saaledes de skarpe Klippekyster ved Bornholm og de flade Kyster ved Sjælland og Lolland-Falster, dog Kattegat og Østersøen er Indhave, hvor der er Læ bag Øerne og Havne tæt ved. Her er dog ogsaa mangen lapper Redningsdaad bleven udført, og vi kender det jo saa godt, om ikke fra andet saa fra Digtet om »Søren Kanne«, da der blæste en Storm i Kattegat. —

Redningsvæsenets Oprettelse.

Jyllands Vestkyst vender ud mod et af Verdens mest befærdede Have, og den bestaar af Sand med en flad Strandbred og en Sandklitrække bagved; men langs med Kysten fra Blaavandshuk i Syd og op til Skagen strækker sig 3 Sandrevler, hvor Vandstanden er ret vekslende. Paa disse Revler strander Skibene og slaas i Stykker af de voldsomme Bølger.

Den 9. Juni 1847 gjorde den danske Regering efter Initiativ af Sandflugtskommissær *Claudi* sit første Indkøb i England af Redningsmateriale og Raketapparater, derefter oprettedes i Løbet af et Par Aar de første 20 Redningsstationer med Raketapparater, og ved de 12 af disse anbragtes synkefri Baade, det som man populært kalder »Redningsbaade«. — Baadene roes af 10-12 Mand under Ledelse af en »Skipper«; men fra denne spinkle Begyndelse har vort Redningsvæsen udviklet sig til 62 Redningsstationer alene i

Jylland og næsten alle har Baade og Raketstationer sammen, nogle af Redningsbaadene har Motor, og der er ansat en søfartskyndig Mand til at føre Tilsyn og drage Omsorg for Vagthold i Stormvejr, ligeledes er der anlagt Telefonledninger langs store Strækninger af Kysten for hurtigere at kunne tilkalde Hjælp og faa Redningsmandskabet samlet.

Hvorledes det fungerer.

Ved en Stranding kan det gaa saaledes til: En mørk Nat ses Nødblus ude fra Søen. Skibet strander paa mellemste Revle. De vældige Bølger slaar hvert Øjeblik over Skibet. Besætningen har maattet surre sig fast i Rigningen. Redningsfolkene faar nu travlt, Telefonen sættes i Arbejde. Baaden skydes ud, saa langt at den kan flyde, og med et Sæt er Redningsfolkene oppe i den. Det er en Fart, der for den uindviede synes at være ud til den visse Død. Lykkes det at naa ud til Skibet saa bringes de forkomne Mennesker til Land, er Besætningen stor, maa Redningsbaaden ud mere end én Gang. Kan Forbindelse med Skibet ikke opnaas med Redningsbaaden, saa benyttes Raketapparat. Inde paa Land ligger en nøjagtig opskudt tynd, men stærk Line, hvis ene Ende er befæstet til en Raket, som skydes ud over Vandet. Der tages omhyggeligt Sigte, Raketten, efterfulgt af Linen, farer ud gennem Stormen; men Stormen kan føre den til Siden, og saa falder Linen udenfor Skibet. Forsøget gentages, indtil Linen falder over Skibet. De skibbrudne haler nu et til Linen fastgjort tykt Tov ud til Skibet, dette Tov fastgøres saa oppe i Rigningen og den anden Ende paa Strandbredden. Ved et Trisseværk kan nu en Kurv, den saakaldte »Redningsstok«, der kan rumme et Menneske, trækkes frem og tilbage ad Tovet, saaledes drages nu Besætningen, Mand for Mand over og gennem Bølgerne til Land.

Claudi hviler forlængst i sin Grav; men hans Arbejde er taget op af en Række dygtige Mænd og har mødt Forstaaelse hos Staten, samt fundet Støtte hos de tapre Redningsfolk, som, naar det gælder om at redde de skibbrudne, ikke spørger om Ven eller Fjende. *Observator.*

SEJLSKIBENES TAKSTFORHØJELSE

Svendborg-Kredsen af Dansk Sejlskibsrederi Forening holdt forleden Kredsmøde i Svendborg, hvor bl. a. Takstforhøjelserne, som i disse Dage drøftes hele Landet over, var til Behandling.

Det vedtoges, at man paa Generalforsamlingen i København vil stille Forslag om en Forhøjelse paa 15 pCt. samt et yderligere Tillæg paa de lettere Varer, men til Gengæld Rabat for tunge, lidet værdifulde Varer.

Endvidere skal der iflg. *S. Amtst.* arbejdes paa at

faa Ulykkesforsikringspræmien nedsat, og Muligheden for at etablere et Samarbejde med svenske og tyske Sejlskibsrederiorganisationer skal undersøges, med den Forudsætning, at den danske Organisation ikke lider Tab eller Afbræk.

UDFØRSELSFORBUD

Ifølge en i *Journal Officiel* for den 30. f. M. indeholdt Meddelelse til Eksportørerne fremgaar, at Udførselen fra Frankrig af Brunkulsbriketter af Mærket »Union« er forbudt.

DANSK-ENGELSK OVERENSKOMST OM LASTELINJEREGLER

OVERENSKOMSTEN GÆLDER IKKE TRÆLASTELINJEN

Da den kgl. danske Regering og den kgl. britiske Regering har ønsket at træffe en Overenskomst angaaende gensidig Anerkendelse af hvert af de to Landes Lastningsregler, er der under 18. December 1924 i London blevet afsluttet en saadan Overenskomst, som paa Danmarks Vegne undertegnedes af den danske Gesandt i London, Greve P. F. Ahlefeldt Laurvig og paa Englands Vegne af den britiske Udenrigsminister, Mr. Austen Chamberlain.

Overenskomsten har følgende Ordlyd:

Da den kgl. danske Regering er overtydet om, at de i Storbritannien og Nordirland gældende Love og Bestemmelser angaaende Lastningsregler for Skibe i det Store og Hele stemmer overens med de tilsvarende danske Love og Bestemmelser, gaar den med til, at intet britisk Skib, der er i Besiddelse af et Lastelinje-Certifikat, udstedt i Overensstemmelse med de gældende Love og Bestemmelser i Storbritannien og Nordirland, og som overholder disse Bestemmelser i

danske Havne, skal kunne tilbageholdes eller ikendes Bøde efter de danske Love og Bestemmelser.

Den kgl. britiske Regering gaar paa samme Maade ind paa, at intet dansk Skib, der er i Besiddelse af et Lastelinje-Certifikat, udstedt i Overensstemmelse med de i Danmark gældende Love og Bestemmelser, og som overholder disse Bestemmelser i britiske og nordiske Havne, skal kunne tilbageholdes eller ikendes Bøde efter Storbritanniens og Nordirlands Love og Bestemmelser.

Denne Anerkendelse gælder ikke den særlige Lastelinje for Tømmer, som de danske Bestemmelser hjemler.

Nærværende Overenskomst træder i Kraft den Dag, den undertegnes, og forbliver i Kraft paa ubestemt Tid; dog kan hver af de kontraherende Parter ophæve den efter forudgaaende seks Maaneders Varsel.

"DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING

København, den 13. Januar 1925.

De oversøiske Markeder holder vedblivende deres Position og gør deres til at holde sammen paa Fragtmarkedet. Der er i disse Dage sluttet 2 Ladninger Korn fra San Lorenzo til Montreal og Quebec, Juni Lastning, 27/6d. og 28/-, og fortsættes Efterspørgselen, vil det ligesom i Fjor faa en gavnlige Indflydelse paa La Plata Markedet. Der maa spekuleres højt i Korn, og at være Kornkøbmand i unormale Tider, er vist lige saa oprivende som at være Reder.

De Redere, som har en mindre Flaade af middelstore Baade, specielt egnet for europæisk Fart, har Lov til at se mistrøstigt paa Skibsfarten, og Oplægningsspørgsmaalet toner frem. En Del 3,000 Tonnere tager Chancen i amerikansk Fart og i Farter, som sjældent prøves. Forhaabentlig bliver Resultatet godt, men der maa en kraftig Opgang til at bringe Balance i Tingene. De større Baade, som altid har et større Arbejdsfelt, bør kunne gøre det ganske godt, men paa Toppen af et svagt Marked har mange Redere i den senere Tid faaet at føle, hvad det vil sige at have Baade ude i Storm, og de uforudsete Udgifter, som løber paa til ekstra Kul, Forsinkelser o.s.v. svider dobbelt nu.

TRÆLASTMARKEDET

Der er gjort en Del Forretninger fra Finland for f.o.w. og senere Lastning, og blandt andet rapporteres: 1,000 Favne 4 fortløbende Rejser Props Wiborg/Ghent 40/9d., Option Nord-Finland 41/9, 650 Favne 4 Rejser Syd-Finland/Ghent 40/3d., og der cirkuleres en Del Kontrakter til Nord-Frankrig, Øst-Vestkyst England. Det er selvfølgelig vanskeligt at dømme, om Rederne gør Ret i at slutte op nu, men Lasteudefterne i Østersøen gaar antagelig ned (bare Arbejdet og Tempoet ikke ogsaa gør det!), og Losseudefterne maa — i hvert Fald i England — reduceres. Ingen er mere interesseret her end England selv, og Englænderne plejer ikke at spare paa kraftige Midler. Et andet vigtigt Punkt er Kursen, men foreløbig lader det ikke til, at Kronen kommer stort op. En engelsk Reder har sluttet 5 Ladninger fra New Foundland — 12/1,500 Favne Baade — til Bristol Kanalen 41/3d. f.i.o., og denne Rate ligger under sidste Aars.

Af de sidste Afslutninger kan nævnes: 700 Std. Riga/Mersey, 50/- een, 51/- to Lastepladser, DBB, 600 Std. Riga, Windau og Libau/Carston, 53/6d. DBB, 525 Std. Riga/Sharpness og Swansea, 50/- DBB, 1,250 loads Sleepers Danzig/Goole, 13/-.

KUL, KOKS ETC.

Fragterne til Danmark er alt andet end opmuntrende, og i Stedet for at foretage nye Indkøb, annullerer Importørerne Kontrakter. Grunden er vel for den største Del, at Lagrene er store og Forbruget paa Grund af det milde Vejr ualmindelig lille. De sidste Maaneders Rater: 5/- til 5/6d. for 3,000 Tonner, 6/- for 2,000 Tonner, 7/- til 7/3d. for 2,000/1,500 Kokstøner, London 7/6d. 1,500 Koks Humber, alt til København, er de samme den Dag i Dag. En Undtagelse er dog 13/1,400 Kul Forth/Horsens 5/9d.

MIDDELHAVET ETC.

Der er maaske en lidt livligere Efterspørgsel efter Tonnage for Kul, men Raterne er uforandret daarlige og de fragtlede Baades Antal for stort. Til Øerne findes saa godt som ingen Laster, og kun Baade paa 3/4,000 Tons sluttet nu og da. Italien er den store Aftager og faar Tonnage til 9/- til 9/6d. Skotland eller Wales, Basis Vest-Italien.

Af de hjemgaaende Laster er Fosfat og Malm ret eftertragtede til Trods for Raterne, men noget skal der jo sejles med. Pitwoodfragterne fra Bordeaux til Bristol Kanalen er faste og stigende. Sortehavshavnene tager en Del Tonnage, og Danmark er en god Aftager af Korn og Foderstoffer. Korn fra Sulina til 3 danske Havne betaler 20/- og Oliekager ca. 1/6d. mere. Det saakaldte 1890 Danube Certeparti med de Ændringer, det har faaet i de sidste Aar, er snart et af de daarligste, vi har, men de faa Befragtere forstaar Kunsten: at holde sammen, og Rederne faar kun Valget »take it or leave it«.

NORD-AMERIKA, GULFEN, CANADA

Sukker fra Cuba til U.K./Cont. er gaaet ganske godt op, og indtil 23/- er betalt for 5,500 Tonner, og fra San Domingo 25/- for 5,000 Tonner.

For en spot 4/5,000 Tonner Gulfen/4 danske Havne betales op til 7 Doll. mod 6.25 Doll. til 6.50 for kort Tid siden. Kornbefragtingen fra Nord Staterne og Gulfen ligger til Gengæld stille, og de faa pitchpine Laster til U.K. og La Plata viser ingen Fremgang. Northern range/Danmark 4/5,000 T. Jan./Febr. noteres til 4/3d. tre Lossehavne, Middelhavet 3/6d. til 3/9d., Grækenland 22 Cents. Kul Hampton Roads/Monte Video 5/6,000 T. 3.35 Doll., Santos 3.50 Doll., Italien 3.25 Doll. Pacific er stadig uden Liv, hvad Korn angaar.

SYD-AMERIKA

I Stedet for Kul til Lower ports til 10/9d. til 11/- har adskillige Baade taget Stykgods og Cement, men Tonnagetilbudet overskrider alligevel Efterspørgslen, og nogen hurtig Ekspedition i Wales kan der ikke gøres Regning paa. En spot 4,500 Tonner har faaet 12/- Glasgow/Monte Video, hvorimod Wales/Rosario kun har betalt 12/- 4,800 T., Santa Fè 13/-; 7,000 T. Wales/Monte Video 10/7½d., Buenos Aires 11/- og 11/3d. 5,000 Tonnere.

Efter at to Baade havde faaet forholdsvis gode Rater fra n.a. til Skandinavien, er der kommet et Utal af Skibe i Markedet, og Befragterne benytter straks Lejligheden til at slaa Raten ned. En svensk Baad 3,000 T. har lige akcepteret 29/6 Santa Fè, 2 Bergen/Stockholm 10/2 Annulering. Til U.K./Cont. er Raten endnu 24/- til 25/- for prompt handy Tonnage, og Marts/April burde betinge et Par Shillings mere, men der er ingen rigtig Fart i Omsætningen, og Priserne paa La Plata Korn varierer meget, og Konkurrencen fra Nord-Slaterne og især Donau gør Befragterne forsigtige. Som omtalt er Canada igen Aftager af Plate

Korn, og denne Mærkværdighed kunde næsten betegnes som »carry coals to Newcastle«.

Noteringerne for Salpeter er fortsat 30/- U.K./Cont., 32/6d. Skandinavien, Febr./Marts, 5.50 Doll. Galveston-Boston range.

ØSTEN

De sidste Karachi og Bombay Befragtninger viser en lille Fremgang, og Australien har taget Tonnage til gode Rater. Da en hel Del Baade tilbydes ballast-gaaende, er Markedet maaske en Smule trykket, men ikke nævneværdigt.

Af de sidste Afslutninger bemærkes:

2 9,000 Tonnere Marts/April 47/-, 7,000 Tonner Marts/April 47/9d, 5,700 Tonner Jan./Febr. 49/6d, Karachi indtil 25/- scale (18 cwt.) og Bombay op til 28/6d. d.w.

TIME CHARTER

Der cirkuleres en hel Del Ordre europæisk Fart, 1/3,000 Tonnere 3/6/9 Mdr., og Noteringerne er:

1/1,800 d.w. ca. 6/- Basis 1,800 Tonner, 2,000 d.w. 5/6d. Levering Marts/April.

For world wide trade Levering Østen noteres 4/6d. for 6/9,000 Tonnere.

TRÆTTER VED TIDSBEFAGTNING

Nordisk Skibsrederforening omtaler i sit December-Cirkulære de hyppigt forekommende Trætter mellem Redere og Befragtere med Hensyn til Tidsbefragtninger i Vestindien, og udtaler herunder bl. a.:

Hver Gang Fragterne gaar op, faar vi Forespørgsel om Tidsbefragterne, naar de har befragtet Skibet for en West India Rundtur, da er berettiget til efter fuldført Tur til Cuba at sende Skibet f. Eks. fra Cuba til Belize, derfra til en Golf-Havn og saa tilbage til Cuba for at laste for Nordstaterne. Skibet kan saaledes faa 4 Laster ind og gør i Virkeligheden en Rejse frem og tilbage mellem Nordstaterne og Cuba og dertil en Rejse frem og tilbage mellem Cuba og Sydstaterne. Dette stemmer ikke med den Betydning vi her vil lægge i Udtrykket en West India Rundtur. I Amerika hævdes det derimod at man med en West India Rundtur mener en saadan Rundtur som ovenfor nævnt.

Hvis Certepartiet stipulerer »one West India roundtrip« og hele den trykte Klausul om Grænserne er strøget, tror vi, Rederiet vil faa Medhold i, at Befragterne ikke er berettiget til at sende Skibet ind i Golfen.

I de fleste af disse Certepartier er der imidlertid skrevet »one West India roundtrip« men samtidig nævner den trykte Tekst baade Gulf of Mexico, Centralamerika og andre Steder. Det kan ikke paastaas at det er en Forglemmelse, at den trykte Tekst ikke er strøget, idet de Steder som ikke kan komme i Betragtning som Europa o. s. v., er udstrøget.

For et Par Aar siden indhentede vi vore amerikanske Advokaters Mening i Anledning af et Certeparti som det sidstnævnte. Advokaterne svarede, at Retten ved et saadant Certeparti vilde tillade, at der blev ført Bevis for vanlig Betydning af »West India roundtrip«, og at Rederiet da ikke vilde faa Medhold.

Siden den Tid har vi Erfaring for, at Befragterne stadig har holdt fast ved, at de er berettiget til at benytte Skibet for de omhandlede Ekstrarejser under det omtalte Certeparti, hvor de forskellige Steder er nævnt i den trykte Tekst. Vi har samtidig ogsaa Meddelelse om, at da Rederen under et Certeparti, hvor den trykte Tekst var strøget, nægtede at lade Skibet gaa til Golfen, gav Befragterne sig straks.

I den senere Tid er Fragterne gaaet lidt op, og vi har igen faaet flere Henvendelser i Anledning af, at Tidsbefragterne beholder Skibene længst muligt. Som ovenfor forklaret, kan vi ikke gøre noget i den Anledning. Vi mener imidlertid, at naar Rederne paa Forhaand er opmærksom paa, hvad man i Amerika kan mene med en West India Rundtur, vil man kunne undgaa fremtidige Disputer i den Anledning. Rederne behøver jo da kun at instruere deres Mæglere om at fordre den trykte Tekst angaaende Certepartiets Grænser strøget og samtidig meddele Befragterne, hvad de mener med en West India Rundtur. Enten Befragterne gaar med til dette eller ikke, er ialfald begge Parter klar over hvad Kontrakten gælder.

NORSK LAANEINSTITUT FOR SKIBSFARTEN

Norges Rederforbund har for nogen Tid siden nedsat en Kommission til Undersøgelse af Spørgsmaalet om et norsk Laaneinstitut for Skibsfarten.

For at Kommissionen skal kunne danne sig en

berettiget Mening om den virkelige Trang til et saadant Laaneinstitut, vil det imidlertid være af overordentlig stor Betydning, at Rederne støtter Kommissionen med Oplysninger angaaende de Hypoteklaan, der f. T. er placerede i udenlandske Skibshypotekbanker eller andre udenlandske Banker, paa hvilke Betingelser disse Laan i store Træk er optaget og om det eventuelt kan tænkes, at man kunde ønske disse Laan konverteret ved Optagelse af Laan i en norsk Hypotekbank.

Kommissionen har derfor iflg. N. H. & S. T. udsendt et Cirkulære herom til Rederne og tillige forespurgt, om de f. T. ønsker at optage nye Hypoteklaan paa Skibe i Fart eller til Indkøb af Skibe. Der ønskes i saa Fald Oplysning om vedkommende Skibs Størrelse og Alder, Nybygningens Art og Størrelse og endelig, hvor stort et Hypoteklaan, der ønskes optaget i vedkommende Skib.

Solgt Damper.

Dampskibet »Finlandia«, der for Tiden er til Reparation paa Aalborg Skibsværft, er af Aktieselskabet »Norden« solgt til et græsk Rederi i Piræus. Damperen er bygget i 1898, og Købesummen er ifølge *Natt.* 7—8000 Pund Sterling.

Wiltons
ENGINEERING & SLIPWAY CO

SKIBSBYGGERE
MARINE, ELEKTRISKE OG ALMINDELIGE
INGENIØRARBEJDER
KEDELSMEDIE · JERN · OG MESSING · STØBERIER
REPARATIONS · VÆRFT

2000 TONS DAMP · HYDRAULISK SMEDEMASKINE
4 FLYDEKRANER MED INDT. 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

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

Dødsfald.

En af Thuroes betydeligste Mænd, Mægler *R. S. Hansen*, er afgaaet ved Døden efter nogen Tids Sygdom. Mægler Hansen hørte til de gamle Thuroslægter, der i Aaringer har drevet Skibsfart. Han havde overtaget Faderens store Virksomhed og var i Øjeblikket korresponderende Reder for nogle og fyrrer større eller mindre Skibe. Med sjælden Dygtighed ledede han de mange Foretagender, og navnlig under de vanskelige Forhold for saa Aar siden viste han sig som en umaadelig energisk og dygtig Administrator, hvis Hjælp man fra flere og flere Sider attraaede. Den afdøde var inde i alle Forhold, der angik Øen og dens særegne Befolkning. Han har haft en Haand med i næsten alt stort og godt, som Thuroboerne har udrettet. Han sad i Bestyrelsen for Svendborg Søassurance og Forsikringselskabet Svendborg.

Mægler Hansen var en retlinet Personlighed, som havde mange Venner rundt om i Skibsfartskredse i hele Landet. Han blev kun 52 Aar gammel, og han efterlader sig Hustru og flere Børn.

Fhv. Strandkontrollør *Svendsen*, Fanø, er Søndag 4. ds. afgaaet ved Døden efter et længere Sygeleje.

Andreas Carl Julius Svendsen, født i Assens 2. Juli 1842, tog til Søs straks da han var bleven konfirmeret, og som 22-aarig Matros deltog han i Slaget ved Helgoland; da Krigen var sluttet tog han til Marstal Navigationsskole, hvorfra han tog Styrmandseksamen, sejlede saa en Tid som Styrmand og Skibsfører, hvorefter han søgte ind i Krydstoldvæsenet og opnaaede allerede 1881 Udnævnelse som Krydstoldassistent, og 1888 blev han Strandkontrollør paa Fanø. I 26 Aar forestod Svendsen Strandkontrollørembedet, søgte for 10 Aar siden sin Afsked, men blev boende paa Fanø til sin Død. Den afdøde var Dannebrogsmænd.

Jubilæum.

Det kendte Rederifirma *W. Kunstmann*, Stettin, og Swinemünde, hvis Seniorchef, Konsul *Wilhelm Kunstmann* nylig fyldte 80 Aar, kunde den 1. Januar 1925 fejre et nyt Jubilæum, idet Firmaets Juniorchef, Konsul *Arthur Kunstmann* nævnte Dag havde været Medindehaver af Firmaet i 25 Aar. Konsulens beklæder forskellige Æreshverv, er hl. a. Formand for Stettins Rederforening, Medlem af Bestyrelsen af det tyske Rederforbund, Tysklands nautiske Forening etc. og var ved sit Jubilæum Genstand for megen Hyldest.

Juniorchefens Søn, *Werner Kunstmann*, er blevet knyttet til Firmaet, saaledes at 3 Generationer nu samtidig er aktive Deltagere i det.

Savnet Skib indkommet.

3m. Sk. »Arietis«, Kaptajn *Rasmussen*, for hvis Skæbne man i længere Tid har nærret Ængstelse, er nu indkommen til Libau for Storm og Modvind. Skibet har mistet noget Dækslast. Ellers alt vel. »Arietis« forlod Räfsö i Finland den 3. December for Frederikshavn.

Uheldig Kajkonstruktion.

Damperen »Saturnus« af Karlstad er under Lastning i Helsingborg Havn sunket under Omstændigheder, der har paakaldt stor Interesse.

Skibet laa i den nye Søndrehavn, da det pludselig begyndte at tage Vand ind, og indvendig fra kunde man udtage en hel Del sprængte Nagler. Det lykkedes at slæbe Skibet ind i Tørdok, og det viste sig da, at Slingrekølen var sprængt. Det opgives, at Ulykken skyldes Kajkonstruktionen i Helsingborg nye Havn, der skyder sig udad under Vandet, saa at Damperen har hængt derpaa. Der findes ganske vist over Vandlinien paa Kajen en Friholderkant, men i dette Tilfælde har denne altsaa ikke gjort Fyldest.

Det meddeles ifølge *Gøteborg H. & S. T.*, at Skibets Rederi vil gøre Havnemyndigheder i Helsingborg ansvarlig for Damperens Beskadigelse og deraf følgende Udgifter.

Rotorskibet klarer sig i Storm.

Fra Kiel meldes, at Rotorskibet »Buckau« fuldt ud har godtgjort sin Sødygtighed under de sidste Storme. Skibet naaede en Hastighed paa 9 Knob og modstod alle Stormene.

KØBENHAVNS SKIPPER-
FORENING

afholder den i Vedtægternes § 21 fastsatte ordentlige Generalforsamling Lørdagen den 28. Februar d. A. Kl. 3 Eftmd. paa BØRSEN, Indgang under Rampen.

1) Valg af 4 Repræsentanter.

2) Valg af 2 Revisorer og 2 Suppleanter.

De reviderede Regnskaber for 1924 vil ligge til Eftersyn paa Foreningens Kontor hver Søndag fra Kl. 11^{1/2}—2 fra den 15. Februar d. A.

København, den 10. Januar 1925.

BESTYRELSEN

SKIPPERFORENINGENS
ENKEKASSE

Den aarlige Generalforsamling afholdes Mandagen den 2. Marts Kl. 2 Eftm. i Skipperforeningens Kontor, Holmens Kanal 18.

København, den 10. Januar 1925.

BESTYRELSEN

POSITIONSLISTE PR. 12. JANUAR 1925

MEDDELT AF DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING.

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Nielsen, afg. Esbjerg 12.1. til Frederikshavn f. Dokning.

s.s. *Aalborg*, Egeholm, pass. København 11.1.

s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i København-Aalborg Ruten.

s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i København-Aarhus Ruten.

s.s. *Absalon*, Hansen, ank. København 11.1.

m.s. *Afrika*, Svarrer, afg. Singapore 7.1. til Marseilles.

s.s. *Aggersund*, Petersen, afg. Genoa 9.1.

s.s. *Agnete Mærsk*, Rasmussen, ank. San Juan 24.12.

s.s. *Aladdin*, Nielsen, ank. København 8.1.

s.s. *Alderney*, Jerne, ank. W. Hartlepool 5.1.

s.s. *Alexandra*, Holst, afg. Constantinopel 7.1. til Esbjerg.

s.s. *Alf*, Thorkildsen, afg. Vejle 10.11.

s.s. *Alfa*, Christensen, pass. Kielerkanalen 11-12.1. p. R. t. Themsen.

s.s. *Alfred Hage*, Bjørn Andersen, ank. Rufisque 31.12.

s.s. *Algarve*, Hansen, ank. Catania 10.1.

s.s. *Atsund*, Nielsen, ank. Birkenhead 29.12.

s.s. *Amalienborg*, Hansen, ank. New York 8.1.

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.

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 kraftig 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

STEGMANN
 N.F. EDSV. SKIBSMÆGLER
 TELEFONER 18 & 918 TELEGRAFER „STEGMANN“
 NØRRE SUNDBY

SUNDBY

**J. CHR. PETERSENS
 PAPIRHANDEL**

„Hvælvingen“ ved Nikolaj Taarn

Telefon:

Central: 243 · 8876 · 7656

Hovedforhandler af Statens Papir

AKTIESELSKABET

FRICHS
 AARHUS



DAMPKEDLER/DAMPMASKINER

DIESELMOTORER

RAAOLIEMOTORER

for Skibe og Landanlæg

Etableret 1854

Telefon 3030

ENHAVN

BALTICA SØ OG
 TRANSPORT
 FORSIKRING

— Aktiekapital: 17 Millioner Kroner —

Hovedkontor:

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

INDR. VARE-MÆRKE Brug
Holzapfels
 Patent Farver
 DEN INTERNATIONALE SKIBSFARVE-FABRIK
 TELEFON 5601 ST. ANNÆ PLADS 16 KØBENHAVN TELEGR. ADR. HOLLANDIA

ATLAS

1/5 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 Handelsflåde · 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. *Angelica Mærsk*, Rask, pass. Brunshüttel 8.1.
 s.s. *Anine*, Risøe, afg. Methil 10.1. til Savona.
 m.s. *Annam*, Rasmussen, ank. Hongkong 12.1.
 s.s. *Anna*, ank. Grao 10.1.
 s.s. *Anneberg*, Korff, afg. Seaham Harbour 10.1. til København
 s.s. *Arabien*, Harder, afg. Sydney 8.1. til Nauru.
 s.s. *Argentina*, Wenck, ank. La Plata 6.1.
 m.s. *Arizona*, Sonne, pass. Dover 10.1. p. R. t. København.
 s.s. *Arkansas*, Snedker, ank. Norfolk Va. 11.1.
 s.s. *Arnold Mærsk*, Stabenow, ank. Bergen 24.12.
 m.s. *Asia*, Dahl, ank. Oslo 10.1.
 s.s. *Astrid*, Bjark, afg. Cardiff 5.1. til St. Vincent.
 s.s. *Atlantic*, Lund, ank. Macassar 10.1.
 m.s. *Australien*, Møller, pass. Gibraltar 11.1. p. R. t. Algier.
 m.s. *Avance*, Andrup, afg. København 7.1. til Boness.
 m.s. *Avant*, Sørensen, ank. Isafjord 13.1.
 s.s. *Axel*, Maglebye, ank. Fecamp 30.12.

B

s.s. *Beira*, Kjær, ank. Danzig 11.1.
 s.s. *Belgien*, Hansen, afg. Hull 1.1.
 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. Trondhjem 12.1.
 s.s. *Berlin*, Vinding, afg. Livorno 10.1. til Huelva.
 s.s. *Betty Mærsk*, Nielsen, afg. Beckton 1.1.
 s.s. *Birgit*, Bang, pass. København 9.1.
 s.s. *Birle*, Christensen, afg. Nuevitas 6.1. til Wilmington.
 s.s. *Bjarke*, Petersen, ank. W'Hartlepool 7.1.
 s.s. *Bodil*, afg. Pasages 12.1. til Bordeaux
 s.s. *Bogø*, Rasmussen, ank. Pernau 4.1.
 s.s. *Bolivia*, Beldring, afg. Karatsu 9.1. til Europe
 s.s. *Bornholm*, Hansen, afg. New York 8.1.
 s.s. *Bothal*, Hansen, ank. København 12.1.
 s.s. *Botnia*, Lydersen, afg. Leith 10.1. til Vestmanø og Reykjavik.
 s.s. *Bottenhavet*, Vaaben-Hansen, ank. Bari 4.1.
 m.s. *Brasilien*, afg. Port Clarence 29.12. til New York.
 s.s. *Brattingsborg*, Larsen, ank. St. Johns N.F. 3.1.
 s.s. *Bretagne*, Hartmann, afg. London 7.1.
 s.s. *Brelland*, Larsen, afg. Blyth 10.1. til København
 s.s. *Britta*, ank. Barcelona 4.1.
 s.s. *Brynhild*, Huus, afg. Constantinopel 4.1. til Nakskov-Aabenraa-Randers.
 s.s. *Bryssel*, Jensen, afg. København, 4.1. til Grangemouth.
 s.s. *Børglum*, Møllerup, ank. Swansea 9.1.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, i København-Frederikshavn-Oslo-Ruten.
 m.s. *California*, Pedersen, afg. Aalborg 12.1. til Wales.
 s.s. *Carmen*, pass. Daviers 12.1. paa Rejse til Liverpool.
 s.s. *Charkow*, Arel, afg. Aarhus 12.1. til Middelhavet via Antwerpen.
 m.s. *Chastine Mærsk*, Lundgreen, ank. Antwerp 9.1.
 m.s. *Chile*, Hansen, ank. København 8.1.
 s.s. *Chr. I. Kampmann*, ank. København 13.1.
 s.s. *Christiansborg*, Lund, pass. Terceira 8.1.
 s.s. *Cimbria*, Svan, i Dok i Helsingør siden 9.1.
 s.s. *Cito*, Jordt, afg. Port Talbot 9.1.
 s.s. *Clara*, Durjesen, afg. Kiel 5.1.
 s.s. *Copenhagen*, Nielsen, afg. Cardiff 10.1.

D

s.s. *Daymar* (D.F.D.S.), i Esbjerg-Grimsby Ruten
 s.s. *Daymar* (J. Lauritzen), ank. København 13.1.
 s.s. *Danefjell*, Simonsen, afg. Kenitra 10.1. til River Saloum.
 s.s. *Danefjærd*, Grøndal, ank. Saffi 10.1.
 m.s. *Danekonge*, Petersen, pass. Aden 19.11. paa Rejse til Wellington.
 s.s. *Danelag*, Stage, ank. Køge 9.1.
 s.s. *Danemark*, Hausgaard, afg. Newcastle 10.1. til Cevita Vecchia.
 s.s. *Danery*, Voss, ank. København 3.1.
 s.s. *Danevirke*, Jørgensen, afg. Santos 10.1. til Bahia.
 s.s. *Dania*, Bencke, ank. København 10.1.
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, ank. Piræus 6.1.
 s.s. *Delaware*, Folkenberg, afg. Savannah 11.1. til København.
 s.s. *Diana*, Tramp, ank. København 9.1.
 s.s. *Dorit*, pass. København 13.1. paa Rejse til Leith.

s.s. *Douro*, Jørgensen, afg. Libau 5.1. til London.
 m.s. *Drogden*, Hansen, ank. Waterford 12.1.
 s.s. *Dronning Maud*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Dublin*, Krogh, afg. New York 3.1. til Bremen.

E

s.s. *E. M. Dalgas*, ank. København 10.1.
 s.s. *Ebba*, afg. Aarhus 10.1. til Raumo.
 s.s. *Ebro*, Aggerholm, afg. London 9.1. til København.
 s.s. *Egholm*, Tønnesen, ank. København 8.1.
 s.s. *Elconora Mærsk*, Mortensen, pass. Dunnethead 8.1.
 s.s. *Elie*, Schmidt, ank. Gambia 10.12.
 s.s. *Elisabeth*, Petersen, ank. Barry 9.1.
 s.s. *Ella*, Nielsen, opl. i København siden 8.12.
 s.s. *Ellen*, Fischer, ank. Forvey 10.1.
 s.s. *Ellensborg*, Andersen, afg. Wear 10.1.
 s.s. *Elsborg*, Palm, afg. Gibraltar 10.1.
 s.s. *Emilie Mærsk*, Andersen, ank. København 6.1.
 s.s. *Emma Mærsk*, Mærsk-Møller, ank. Java 3.1.
 s.s. *Emanuel*, Svane, ank. Immingham 11.1.
 s.s. *Energi*, Jensen, ank. Blyth 9.1.
 s.s. *England*, Stengade, afg. Rosario 30.12.
 s.s. *Enigheden*, Christensen, ank. Fredericia 7.1.
 s.s. *Erik*, Christensen, afg. Alicante 10.1. til Methil og Grangemouth.
 s.s. *Erindring*, Nielsen, ank. Køge 9.1.
 s.s. *Erik Boye*, afg. Cardiff 5.1.
 s.s. *Esbern Snare*, Fjeldborg, i Aarhus-Hamborg Ruten.
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Aalborg-Hamborg Ruten.
 s.s. *Ester*, ank. Tyne Dock 12.1.
 s.s. *Esther Maria*, Vilsmark, strandet Stornoway 22.12.
 s.s. *Estland*, Sørensen, ank. Cardiff 11.1.
 s.s. *Estonia*, Christensen, ank. New York 8.1.
 s.s. *Expres*, Boutrup Christensen, i København-Horsens-Ruten.

F

s.s. *Falken*, Pedersen, i Ruten København, sydfynske m. fl. Pl.
 m.s. *Falstria*, Sørensen, ank. Aalborg 11.1.
 s.s. *Fano*, Michelsen, ank. Port Talbot 10.1.
 s.s. *Ficaria*, Hansen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Fiona*, opl. i København siden 16.11.
 m.s. *Fionia*, Skjoldam, afg. Suez 8.1. til Colombo.
 s.s. *Flora*, Andresen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Florida*, Holm, ank. Buenos Aires 9.1.
 s.s. *Flynderborg*, Wendt, ank. Aarhus 11.1.
 s.s. *Frankrig*, Parkes, afg. Aarhus 6.1.
 s.s. *Fredensborg*, Hillebranth-Lund, ank. København 31.12.
 s.s. *Fredensbro*, Olsen, afg. Hook of Holland 10.1. til Aarhus.
 s.s. *Frederik VIII.*, Mecklenburg, i Dok siden 5.1.
 s.s. *Frederiksborg*, Larsen, afg. Paramaribo 1.1.
 s.s. *Frej*, Jensen, afg. Esbjerg 12.1. til Hamborg.
 s.s. *Frieda*, Westergaard, ank. Sunderland 9.1.
 s.s. *Frigga*, Aage Larsen, afg. Leith 12.1. til København.
 s.s. *Frode*, Juul Larsen, ank. Tofte 10.1.
 s.s. *Fylla*, Callesen, ank. Valencia 9.1.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, afg. København 10.1. til Dunkirk-Havre og Bordeaux.
 s.s. *Gautatyr*, Nielsen, afg. Shields 10.1. til Frederiksstad.
 s.s. *Gerda*, ank. Helsingfors 13.1.
 s.s. *Geysir*, Hansen, i Timecharter.
 s.s. *Gorm*, Christensen, afg. Newcastle 23.12. til Havana.
 s.s. *Grønland*, Andersen, afg. Port Talbot 10.1.
 s.s. *Grønsund*, Nielsen, afg. Riga 13.1.
 s.s. *Gudrun Mærsk*, Nielsen, afg. Durban 5.1.
 s.s. *Gunver*, ank. Ceuta 10.1.

H

s.s. *H. A. Hansen*, Hansen, nu Svendborg for Dokning
 s.s. *H. Pontoppidan*, ank. Blyth 9.1.
 s.s. *Hadsund*, Hansen, ank. Riga 8.1.
 s.s. *Halfdan*, afg. Bordeaux 11.-12.1. til La Rochelle.
 s.s. *Halland*, Christiansen, afg. Rotterdam 28. 12.
 s.s. *Hamlet*, Poulsen, afg. Kenitra 7.1. til Dakar.
 s.s. *Hammershus*, Hveissel, pass. Finisterre 4.1.
 m.s. *Handicap*, Bull, afg. Batavia 9.1. til Brisbane.
 s.s. *Hans Broge*, Christensen, ank. Garston 7.1.
 s.s. *Hans Mærsk*, Slavensky, ank. Glasgow 6.1.
 s.s. *Hans Tavsens*, Hansen, ank. Kiel 8.1.
 s.s. *Harald*, Pedersen, afg. Antwerpen 29.12. til Derindje ell. Haydar Pacha.
 s.s. *Harriet*, afg. Sundsvall 12.1. til Melilla.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, afg. Newcastle 12.1. til København.
 s.s. *Hekla*, Bosch Kronika, oplagt.
 s.s. *Helene*, ank. Watchet 10.1.
 s.s. *Helga*, afg. Lisbon 9.1. til Malta.
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, afg. København 9.1. til Oslo-New York.
 s.s. *Hengest*, Ingemann Andersen, afg. København 13.1. til Libau via Memel.
 s.s. *Henry Tegner*, Nielsen, ank. Valencia 10.1.
 s.s. *Hermod*, Clausen, afg. Blyth 9.1.
 s.s. *Hertha Mærsk*, Møller, afg. Leningrad 3.1.

BRØDRENE LEVY

KØBENHAVN

TELEFON: CENTRAL

472 · 492

TELEGR.-ADRESSE:

PROVISION

LONDON

BUNKER ENTREPRENØRER
FOR UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGELSK KUL-AFSKIBNINGSHAVNE
BEFRAGNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE
KULEKSPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER
FLYDENDE BRÆNDESEL

LAMBERT BROTHERS LIMITED

TELEGRAM-ADR.: 85, GRACECHURCH STREET,
LONDON
LONDON

FILIALER:

CARDIFF, The Exchange	} »Lambert«	
Newport, Mon., 131, Dock Street		
Port Talbot, Exchange Buildings		
NEWCASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs.	} »Lambrose«,	
Tyne Dock, 67, Hudson Street		Newcastle.
Blyth, 19, Ridley Street		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		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 2181 & 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:

69 Princess Manchester
7 Chapel Street Liverpool
1 Cannon Street Birmingham
24 Charles Street ... Bradford
»York Houses 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

GLASGOW

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

DUNDEE

E. VON MEHREN & CO.

GLASGOW · NEWCASTLE · GREENOCH

Telegram-Adresse: »Vonmehren«

SKIBSMÆGLERE · BUNKERKUL ENTREPRENØRER

Agent for Norge: *

ROB. NILSON & NYQUIST, Christiania.

Telefon: 14346, 33647 H · Telegr.-Adr.: »Lipaloc«

WALLSEND-ON-TYNE

ANDREW LEITCH & CO.

KUL EKSPORTØRER

SKIBSMÆGLERE · SPEDITØRER · BUNKERKUL

BUNKERKUL ENTREPRENØRER

DUNDEE & GLASGOW

TELEGR.-ADR.: »LEITCH, DUNDEE«

GOOLE

Cameron's

SKIBSFORSYNING/FARVER
OG PATENT BUNDMALING

Alex. Cameron & Sons Ltd.
Sunderland / England

DERLAND

T. SHERBURN

BEFRAGTNINGSAGENT

SKIBSMÆGLER OG STEVEDORE

TELEGRAM-ADR.: "DORA, GOOLE"

BANK CHAMBERS,
GOOLE

s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. København 10.1. til Manchester, Liverpool og Swansea.
 s.s. *Hjelm*, opl. i København siden 19.7. 1924.
 s.s. *Hjortholm*, Hejede, ank. Danzig 8.1.
 s.s. *Holland*, Jørgensen, afg. Mariager 9.1.
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, ank. København 11.1.
 s.s. *Hugo*, Jacobsen, afg. Horsens 7.1. til Blyth.
 s.s. *Hulda Mærsk*, Andersen, pass. Skagen 9.1.

I

s.s. *I. D. S. Adolph*, ank. Blyth 5.1.
 s.s. *I. P. Justesen*, Flygenring, pass. Gibraltar 10.1. paa Rejse til Genua.
 m.s. *Indien*, Jacobsen, afg. Vladivostock 1.1. til Europe.
 s.s. *Inga*, Nielsen, afg. Rufisque 9.1. til Bordeaux.
 s.s. *Inge Mærsk*, Høgstedt, afg. Leningrad 7.1.
 s.s. *Inger*, ank. Grao 10.1.
 s.s. *Irene Maria*, Lisberg, pass. Vliessingen 12.1. paa Rejse til Antwerpen.
 s.s. *Island*, Frandsen, ank. København 25.12.
 s.s. *Ivar*, Ankersen, afg. Newcastle 29.12. til Philadelphia og Baltimore.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, afg. Libau 7.1. til London.
 s.s. *J. C. la Cour*, Sandborg, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jakob Mærsk*, Hansen, afg. Oran 30.12.
 s.s. *Jan*, Kurtzhals, afg. Caibarien 10.1. til Savannah.
 m.s. *Java*, Knudsen, ank. København 1.1.
 s.s. *Jelling*, Andersen, afg. Guantana 10.1.
 s.s. *Jenny*, ank. Preston 8.1.
 s.s. *Jessie Mærsk*, Petersen, ank. Holmsund 9.1.
 s.s. *Johanne*, ank. Stettin 11.1.
 s.s. *Jolantha*, Strufve, i Stettin-København-Oslo Ruten.
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, afg. København 10.1.
 s.s. *Josey*, Nielsen, ank. Baltimore 10.1.
 s.s. *Jungshoved*, Horn, afg. Spezia 11.1.
 m.s. *Jullandia*, Kolls, ank. Hamburg 9.1.
 s.s. *Jægersborg*, Hansen, ank. Warkworth 10.1.

K

s.s. *Kai*, Friis, afg. Cardenas 9.1. til New Orleans.
 s.s. *Karen*, Brinch, afg. Cartagena 8.1. til London.
 s.s. *Karla*, ank. Fedalah 12.1.
 s.s. *Kasan*, Sørensen, i Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Katholm*, Jensen, ank. Liverpool 12.1.
 s.s. *Kejserinde Dagmar*, Ulldall, pass. Kielerkanalen 9.1. paa Rejse til Southampton
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, pass. Skagen 12.1. paa Rejse til København og Kotka.
 s.s. *Kina*, Nielsen, pass. Honolulu 29.12. p. R. t. Japan.
 s.s. *Kirsten Mærsk*, Barentzen, afg. W'Hartlepool 17.12.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, i København-Aarhus-Ruten.
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, ank. Blyth 8.1.
 s.s. *Knud*, i Dok i Antwerpen siden 9.1.
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, i København-Fredericia-Middelfart-Kolding-Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Rindby, i Esbjerg-Parkeston-Ruten.
 s.s. *Kronborg*, Rise, ank. København 25.12.
 s.s. *Kronprins Frederik*, Hejlsø, ank. Blyth 9.1.
 s.s. *Kurland*, Berndsen, ank. Bayonne 5.1.
 m.s. *København*, Mortensen, afg. Beira 25.11. til London.

L

s.s. *Lars Kruse*, pass. Gibraltar 4.1.
 s.s. *Laura Mærsk*, Løber, ank. Aalborg 23.12.
 m.s. *Leise Mærsk*, Houmann, ank. Rosario 3.1.
 s.s. *Lexa Mærsk*, Barentzen, pass. Skagen 8.1.
 s.s. *Lifland*, Haure Petersen, afg. Birkenhead 22.12.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, pass. Skagen 9.1.
 s.s. *Lily*, Poulsen, ank. Alicante 11.1.
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutefart København-Limfjordsstationerne.
 s.s. *Lithuania*, Jørgensen, ank. Danzig 5.1.
 s.s. *London*, Caspersen, pass. Gibraltar 9.1. p. R. t. Genoa.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, ank. Åhus 8.1.
 m.s. *Lynetten*, Jensen, ank. Wexford 9.1.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i København-Oslo-Ruten.
 s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. København 10.1. til Antwerpen.
 s.s. *Maine*, Andersen, afg. Miami 11.1. til Golfen.

s.s. *Maj*, Holm Nielsen, afg. Tyne 6.1. til Pertusola.
 s.s. *Maja*, Christensen, opl. i København siden 31.12.
 m.s. *Malaya*, Kruse, afg. Vladivostock 9.1. til Tsingtau.
 s.s. *Margrete*, Mathiasen, pass. Cabo Caveiro 9.1. paa Rejse til Antwerpen.
 s.s. *Marie*, pass. Gibraltar 10.1. paa Rejse til London.
 s.s. *Marie Mærsk*, Kristensen, afg. Dunkirk 7.1.
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Bathurst 6.1.
 s.s. *Martin Carl*, Jørgensen, ank. Helsingør 10.1.
 s.s. *Martin Goldschmidt*, Lauritzen, afg. Livorno 9.1. til Valencia.
 s.s. *Mary*, Stabell, ank. København 11.1.
 s.s. *Maryland*, Pape, ank. Svendborg 11.1.
 m.s. *Mexico*, Wolff-Jørgensen, afg. Göteborg 8.1. til Beaumont.
 s.s. *Middelhavel*, Olsen, ank. Bordeaux 29.12.
 s.s. *Minsk*, Egense, afg. Ceuta 11.1. til Melilla.
 s.s. *Mjøltnir*, Rasmussen, ank. Faskrudsfjord 7.1.
 s.s. *Moskov*, Jørgensen, afg. London 10.1. til Danzig.
 s.s. *Moen*, Olsen, i København-Stege og København-Nykøbing F. Ruterne.

N

s.s. *N. F. Høffding*, pass. Finisterre 12.1.
 s.s. *Nancy*, ank. Calais 12.1.
 s.s. *Natal*, Røder, ank. Singapore 10.1.
 s.s. *Nautik*, ank. London 13.1.
 s.s. *Neptun*, afg. Port Talbot 8.1. til Palma.
 s.s. *Nerma*, ank. Benisaf 12.1.
 s.s. *Nevada*, Fischer, afg. Santa Fe 9.1. til Skandinavien via Brasilien.
 s.s. *Nidaros*, Thomsen, i Esbjerg-Grimsby-Ruten.
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, ank. København 5.1.
 s.s. *Niobe*, ank. Salobrena 9.1.
 s.s. *Nordland*, Clausen, ank. Hull 17.12.
 s.s. *Nordsøen*, afg. Seaham Harbour 10.1. til Wisby.
 s.s. *Normandiet*, Meinertz, afg. Partington 1.1.
 s.s. *Norman Isles*, Matzen, ank. Rotterdam 6.1.

O

s.s. *Odense*, Madsen, i København-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-København-Göteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, Danholt, pass. Gibraltar 10.1. paa Rejse til Tunis, Grækenland og Tyrkiet.
 s.s. *Olga*, Toft, ank. Dublin 10.1.
 s.s. *Oluf Bager*, Larsen, i København-Fr.havn og København-Aalborg Ruterne.
 s.s. *Oluf Mærsk*, Hansen, afg. Norfolk 6.1.
 m.s. *Oregon*, Mühlendorff, afg. Cardiff 6.1. til River Plate.
 s.s. *Orion*, Bendsen, ank. Riga 27.12.
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, afg. New York 3.1. til København.

P

s.s. *P. Madsen*, afg. Las Palmas 9.1.
 s.s. *P. N. Damm*, ank. London 31.12.
 s.s. *Pacific*, Matthiessen, afg. Mossel Bay 1.1. til Algoa Bay.
 s.s. *Palnatoke*, Jacobsen, ank. Grangemouth 16.1.
 m.s. *Panama*, Hjernum, ank. Suez 10.1.
 s.s. *Parana*, Heisterberg, ank. Newcastle N.S.W. 1.1.
 s.s. *Paris*, Ovesen, ank. Hamburg 12.1.
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, afg. New Orleans 11.1. til Skandinavien.
 m.s. *Peru*, Larsen, afg. San Francisco 31.12. til Hamburg.
 s.s. *Peter Mærsk*, Knudsen, afg. Antwerpen 7.1.
 s.s. *Phønix*, Nielsen, i Esbjerg-Hamburg Ruten.
 s.s. *Polaris*, Holm, afg. London 9.1. til København.
 s.s. *Polly*, Nielsen, afg. Gandia 7.1. til Antwerpen.
 s.s. *Primula*, Jacobsen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
 s.s. *Prins Knud*, Koch, pass. Hammeren 11.1. p. R. t. Riga.

R

s.s. *Randi*, pass. Kielerkanal 11.1. paa Rejse til Carthagen.
 s.s. *Rask*, Theilland, ank. Blyth 8.1.
 s.s. *Rhodesia*, Madsen, ank. Bunburry 7.1.
 s.s. *Rhone*, Thomsen, afg. København 9.1. til London.
 s.s. *Rigmor*, Jørgensen, ank. Port Talbot 10.1.
 s.s. *Rita*, Hav, i København-Hamburg Ruten.
 s.s. *Robert Mærsk*, Mikkelsen, afg. Fineidet 3.1.
 s.s. *Roma*, Bejer, ank. København 23.12.
 s.s. *Romø*, Olesen, afg. København 8.1.
 s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. København 2.1.
 s.s. *Rota*, Rivold, ank. Odense 11.1.

S

s.s. *Sierra Leone*, Esbensen, afg. Teneriffe 24.12. til Cuba.
 s.s. *Sierra Morena*, Moyell, pass. Dunnethead 11.1. paa Rejse til Baltimore.
 s.s. *Sierra Nevada*, Eriksen, afg. Blyth 30.12. til Capetown.
 s.s. *Saga*, Henriksen, afg. Antwerpen 10.1. til København.
 m.s. *Sally Mærsk*, Andersen, afg. San Pedro 26.12.
 s.s. *Scandia*, Simonsen, afg. København 6.1. til New York.
 s.s. *Seine*, Le Barzic, ank. Danzig 12.1.
 m.s. *Selandia*, Himmelstrup, pass. Perim 4.1. p. R. t. London.
 m.s. *Siam*, Poulsen, afg. Fremantle 24.12. til Alexandria via Suez Kanal.
 s.s. *Sigrid*, Madsen, pass. Oivatos 7.1. paa Rejse til Genua.
 s.s. *Sigrun*, Jensen, afg. Randers 12.1. til Aalborg.

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

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	NEWPORT	BARRY	AVONMOUTH
Telegram-Adresse: MOUNTSTUART	Telegram-Adresse: MORDEY	Telegram-Adresse: SHEARMAN	Telegram-Adresse: SHEARMAN
Telefon 5103	Telefon 2174	Telefon 275	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 · 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, 24, St. Mary Ave.
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

LIGT OVERFOR DOCK-PORTENE 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 59 a

s.s. *Sigvald*, Andersen, afg. Riga 13.1.
 s.s. *Silkeborg*, Christensen, ank. Cartagena 8.1.
 s.s. *Simone*, Christensen, afg. Grangemouth 9.1. til Genoa.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Nakskov 4.1.
 s.s. *Skagerak*, Hansen, afg. Hamburg, 8.1. til Tyne.
 s.s. *Skanderborg*, Petersen, afg. Genoa 10.1.
 s.s. *Skjold*, Nielsen, ank. Antwerpen 8.1.
 s.s. *Skodsborg*, Grove, ank. Newcastle 9.1.
 s.s. *Skolland*, Iversen, ank. Hull 7.1.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, afg. Leith 10.1. til Thorshavn.
 s.s. *Slesvig*, Poulsen, afg. Torre Annunziata 10.1.
 s.s. *Smut*, Hansen, ank. Rotterdam 11.1.
 s.s. *Sophie*, Thomsen, afg. Goole 9.1. til Kiel.
 s.s. *Spigerborg*, Jensen, ank. Danzig 10.1.
 s.s. *Stal*, Clausen, afg. Sagua 10.1. til New York.
 s.s. *Stegelborg*, Nielsen, ank. Genua 23.12.
 s.s. *Stella*, ank. Grimsby 12.1.
 s.s. *Susan Mærsk*, Petersen, afg. Mobile 5.1.
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. Troon 31.12. til Boston.
 s.s. *Svanholm*, Petersen, Aalborg 10.1.
 s.s. *Svava*, Christensen, afg. Marseille 10.1. til Tarragona.
 s.s. *Svend Pii*, ank. Antwerpen 29.12.
 s.s. *Svend*, Karstensen, ank. Arzew 11.1.
 s.s. *Søborg*, Madsen, ank. Manchester 5.1.
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, ank. Buenos Aires 3.1.
 s.s. *Sønderjylland*, Lund, i Ruten København-Bogense-Vejle.

T

s.s. *T. M. Werner*, ank. Rufisque 6.1.
 s.s. *Taarborg*, Knudsen, ank. Newcastle 10.1.
 s.s. *Taarholm*, Jørgensen, ank. Swansea 10.1.
 s.s. *Taasinge*, Nicolaisen, i København-Nakskov og København-Mariagerfjord Ruterne.
 s.s. *Texas*, Dragsdahl, i Dok i København siden 6.1.
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, afg. Newcastle 12.1. til København.
 s.s. *Thyra* (Progress), Schmidt, afg. Tarragona 10.1. til Valencia.
 s.s. *Tiber*, Sonne, ank. Reval 12.1.
 s.s. *Tjaldur*, Kolster, i København-Riga Ruten.
 s.s. *Tomsk*, Mikkelsen, ank. Blyth 9.1.

m.s. *Tongking*, Topp, afg. St. Thomas 7.1. til Los Angeles.
 s.s. *Transvaal*, Bronér, afg. Vladivostock 5.1. til San Francisco.
 s.s. *Trondhjem*, Pedersen, ank. Stettin 12.1.
 s.s. *Tula*, Christensen, afg. Valencia 10.1. til Cartagena.
 s.s. *Tyr*, Jensen, ank. Halmstad 11.1.

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, ank. Leghorn 7.1.
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, afg. Le Havre 9.1. til Dunkirk.
 s.s. *Ulla*, Jessen, afg. Swansea 10.1. til Cette Marseilles.
 s.s. *Ulrik Holm*, Toft, afg. Valencia 9.1. til Manchester.
 s.s. *United States*, Meyer, i Dok i København siden 20.12.
 s.s. *Uranienborg*, Rasmussen, afg. Port Talbot 24.12.

V

s.s. Valborg, Hansen, pass. Dungeness 11.1. p. R. t. London.
 s.s. *Vega*, Madsen, afg. Tyne 3.1. til Malaga.
 s.s. *Venus*, Terkildsen, ank. København 18.12.
 s.s. *Vera*, Hjorth, afg. Kalundborg 9.1. til Boness.
 s.s. *Veratyr*, Pedersen, ank. København 11.1.
 s.s. *Viborg*, Winther, ank. Genoa 9.1.
 s.s. *Vidar*, Nielsen, afg. København 12.1. til Newcastle via Nakskov-Odense og Aarhus.
 Bark *Viking*, Ankersøe, ank. Port Victoria, Spencer Gulf 16.12.
 s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), Jacobsen, afg. Norfolk 4.1. til Esbjerg-Aalborg-København og Korsør.

W

s.s. *Wien*, Jørgensen, ank. Kristiansund 3.1.
 s.s. *Wilh. Colding*, Østergaard, ank. Cardiff 7.1.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, afg. København 5.1. til London.

Y

s.s. *Ydun*, Jensen, i København-Randers Ruten.
 s.s. *Yokohama*, Bast, pass. Gibraltar 9.1. p. R. t. Port Said.
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Rasmussen, i København-Hamburg Ruten.
 s.s. *Yrsa* (Lauritzen), ank. Esbjerg 11.1.

Ø

s.s. *Ørkild*, Jensen, pass. Niton 12.1.
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, afg. Ayr 9.1.

POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE

m.s. *Alfa*, Christensen, ank. Hull 8.1.
 m.s. *Caroline*, Jørgensen, ank. Gent 8.1.
 3m.Sk. *H. C. Christensen*, Christensen, ank. Cumana 4.12.
 3m.Sk. *Fuglen*, Schmidt, afg. Burntisland 8.1. til Skagen.
 3m.Sk. *Niels*, Rasmussen, ank. Barnstable 12.12.
 3m.Sk. *Hans*, Christensen, afg. Sarpsborg 5.1. til Whitehaven.
 Bark *Ingrid*, Godtfredsen, ank. Leith 18.11.
 4m.Sk. *Olga*, Mouritsen, ank. Stettin 20.12.
 3m.Sk. *Vega*, Hansen, ank. Newlyn 24.12.
Dagny, Petersen, ank. Lissabon 19.12.
Zampa, Jørgensen, ank. Lissabon 26.12.
N. S. Petersen, Hansen, ank. Svendborg 6.1.
Falken, Madsen, ank. Quimper 18.12.
P. Rasmussen, Larsen, ank. Falmouth 24.12. f. Kontra best. Portleven.
Neptun, Sørensen, ank. Plymouth 8.1. f. Kontra best. Lissabon.
Vesta, Kristensen, ank. Kristianssand 7.1. f. Kontra best. Folkestone.
Concordia, Henriksen, afg. Charlestown 10.1. til Granton.
Gefion, Lund, afg. Lissabon 9.1. til Newlyn.
Minerva, Sørensen, afg. Lissabon 11.1. til Fowey.
 3m.Sk. *Elisabeth Eff.*, Nielsen, afg. Totnes 9.1. til St. Brieuc.

Johanne, Marcussen, afg. St. Vaast 8.1. til St. Brieuc.
Ørnen, Jensen, afg. Risør 6.1. til Guernsey.
Cathrine, Jørgensen, afg. St. Brieuc 22.12. til Lissabon.
Norden, Olsen, afg. St. Brieuc 31.12. til Lissabon.
Roma, Petersen, afg. Dahouet 2.1. til Lissabon.
 m.s. *Willemoes*, Eriksen, oplagt Thurø.
 4m.Sk. *Kaj Hvilsum*, Wulff, oplagt Svendborg.
 4m.Sk. *Nordborg*, Hansen, oplagt Svendborg.
 3m.Sk. *Jens Nielsen*, Nielsen, oplagt Thurø.
Dr. Louise, Hansen, oplagt Thurø.
Else, Jensen, oplagt Thurø.
Rossing, Baagøe, oplagt Thurø.
Marie, Nielsen, oplagt Thurø.
Pallesen, Jensen, oplagt Thurø.
Agnes, Frederiksen, afg. Limhamn 10.1.
Frem, Jørgensen, afg. Setubal 8.1.
Mercur, Hansen, afg. Norrköping 9.1.
Nordstjernen, Hansen, afg. Westport 5.1.
Polarstjernen, Hansen, afg. København 10.1.
Venus, Boye, ank. Danzig 8.1.
San, Pedersen, afg. Farsund 10.1.
N. I. Nielsen, N. I. Nielsen, ank. Bandholm 9.1.
Concordia, Møller, afg. Fjellebroen 10.1. til Burntisland.
 3m.Sk. *Christian*, M. Rasmussen, afg. Sundsvall 3.12. 24 til Bandy.
 3m.Sk. *Noah*, J. E. M. Jørgensen, afg. Setubal 8.1. til La Rochelle.
Garibaldi, J. Jørgensen, ank. Charlestown 6.1.
Mercur, O. Hansen, afg. København 16.12. 24 til Dysart.
Maagen, Mortensen, afg. Oporto 5.1.
Uranus, Stegmann, afg. Licata 9.1. til La Nouvelle.
Arieltis, Rasmussen, afg. Råfsö 3.12. til Frederikshavn, indk. 5.1. til Libau for Storm og Modvind.
 3m.Sk. *Chr. H. Rasmussen*, M. H. Boye, afg. Oporto 5.1. til Dysart.
 3m.Sk. *Aphrodite*, A. Watson, ank. Dysart 9.1.

BLIDBERG ROTHCHILD CO., INC.
 DAMPSKIBS AGENTER OG SKIBSMÆGLERE
 59-61, PEARL STREET Telegram-Adr.: BLIDBERG
 NEW YORK CITY

Repræsentanter for: *Blidberg Metcalfe & Co., Göteborg.*
 VARER I KONSIGNATION ØNSKES

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. 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

Grundlagt
1848Telegr.-Adr.:
Amiante**M. B. COHN**

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
SKIBSBYGGERIFLYDEDOKKER
TØRDOKKER

TELEFON 559

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

AADNESEN & DAHL

LIMITED

FILIALER:
NEWPORT · SWANSEA · PORT TALBOT
TELEGRAM-ADR.: "DAHL"

CARDIFF

*

SKIBSMÆGLERE &
KULEKSPORTØRER

■

BUNKERKUL I
ALLE HAVNE VED BRISTOLKANALEN

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.
ASSENS: Petersen & Jacobsen.	NYBORG: Henrik Basballe. Mammen & Drescher.
ESBJERG: Stevedore Kompagni.	ODENSE: Simonsen & Møller.
GEDSER: P. Jensen.	RANDERS: Wessberg & Christof- fersen.
HORSSENS: Søren Andersen.	VEJLE: Søren Andersen & Co.
KOLDING: Søren Andersen & Co.	

HOLEBY SKIBS-DIESELMOTORER

INDTIL 4000 IHK

Leverander 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
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, Amaliegade
Filial: HELSINGØR
2, Sofiegade

Telegr.-Adr.: HANSEN

Telefon: { Central 72 (10 Ledninger)
— 50689 (8 Em.—9 Fm.)
Statstelef. 13 (2 Ledninger)

Telegr.-Adr.: HANSEN
Telefon: Helsingør 872

FLETCHERS (STEVEDORES) LIMITED

ETABLERET I OVER 50 AAR

TELEGRAM-ADR.:
"DISCHARGE, CARDIFF"
TELEFON: 1893

*Stevedores og
Kørsel*

ROYAL STUART BLDGS.,
JAMES STREET
CARDIFF

T. SHERBURN

BEFRAGTINGSAGENT
SKIBSMÆGLER OG STEVEDORE

TELEGRAM-ADR.: "DORA, GOOLE"
BANK CHAMBERS,
GOOLE

COOMBS, MARSHALL & CO. L^{td.}

DAMPSKIBSREDERE
SKIBS- OG ASSURANCE-MÆGLERE
KUL- OG KOKS-EKSPORTØRER
MIDDLESBROUGH

Coder:
Watkin's & Scott's

Telegr. Adr.:
Coomarco, Middlesbrough

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.: "Holmsild"
Amaliegade 36

JOHS. UTZON

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

AALBORG

Telefon 2075 & 2200
Statstelefon 2

Telegram-Adresse:
»UTZON«

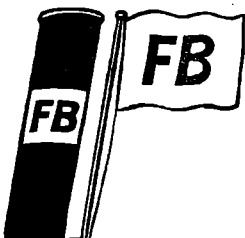
SKIBE

C. P. JENSEN

St. Annæ Plads 6 TELEFON 5430 KØBENHAVN K.

Telegram-Adr.: "FREIHTS"

A/S DAMPSKIBSSELSKABET
ORION



DE FORENEDE BUGSERSELSKABER

Telef.: Toldbodbovnen: Central 3944 TELEGRAM-ADRESSE: Natttelefon for Bugsering: Palæ 3034
Kontoret: Central 291 · 13101 · 10592 »TUGBOATS« Nattlff. 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 · 4

FREDAG 23 · JANUAR 1925

32 · AARG.

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

LODSERNE ØNSKER SVAR

Denne Artikel er skrevet paa Opfordring, eller om man vil, under stærk Provokation. Det var oprigtigt talt ikke vor Mening at komme ind paa Spørgsmaalet Lodsafgifterne, før den af os behudede Kommission til Reorganisation af Lodsvæsenets Forhold havde ladet høre fra sig. Naar vi tog dette Standpunkt, var det delvis dikteret af en indirekte Henstilling fra Lodsdirektøren. Denne havde skrevet et interessant Indlæg til Offentliggørelse i *Dansk Søfarts Tidende*, men trak det i sidste Øjeblik tilbage, da han ligesom vi havde faaet Vished for, at en Kommission var paa Trapperne. Vi mente derfor heller ikke, at vi kunde fortsætte en Diskussion — den vilde bl. a. være unfair overfor Lodserne, naar deres fornemste Talsmand foretrak at være stum.

Det havde sikkert gavnet Lodsernes Sag betydeligt, hvis deres Blad — *Dansk Lodstidende* — havde indtaget en lignende Holdning. I Stedet for har dets Redaktør, Lodsformand M. N. Iversen, ment, at Øjeblikket var det rette til at losse nogle Spalter Ukvemsord af sig i de to sidste Numre af *Lodstidende*. Vi skal lade Ukvemsordene ligge og gaa over til nogle af de »Kendsgerninger«, som Lodsredaktøren opstiller mod nærværende Blads »formodentlig selvlavede Paa-stande«.

»Kendsgerningerne« er en af *Dansk Lodstidende* opstillet Sammenligning mellem Lodspengene i Københavns Havn og følgende udenlandske Havnebyer:

Blyth.....	248.00	Hamburg....	416.00
Rouen.....	502.00	Bremen.....	359.00
Boness.....	331.00	Grangemouth	341.00
Leith.....	213.00	Newcastle...	328.00
Hartlepool...	285.00	Dunston.....	378.00

Nævnte Tal skulde iflg. *Lodstidende* gælde for et Skib paa 1,600 Br. Tons Drægtighed og med et Dybtgaaende af 57 dc for indgaaende og 34 dc for udgaaende.

Tallene urigtige og Sammenligning umulig.

Vi har forelagt disse Tal for forskellige københavnske Redere, som godhedsfuldt har overladt Forfatteren af disse Linjer Afregninger over Skibe af nævnte Størrelse, der virkelig er, og det for ganske nylig, blevet lodset ind og ud af nævnte Havne.

For Blyths Vedkommende er Tallet ikke 248, men Kr. 177.50. Hvad Rouen angaar er Lodsafgifterne en Snes Kroner mindre end paastaet af Lodsredaktøren. Den Difference spiller ingen Rolle. Men det haabløse, for ikke at sige haabløst frække er det i det hele taget at opstille en Sammenligning mellem at lodse et Skib fra Københavns Red ind til og ud fra Gasværkshavnen, der tilsammen tager ca. 90 Minutter, og at foretage det samme ved Rouen. At lodse et Skib ind til og ud fra Rouen er som oftest en hel Dags Arbejde i et farefuldt og langt Revier og med de Vanskeligheder, som Flod og Ebbe yderligere lægger til.

Først er der Sølods fra Søen til Villequier — han faar iøvrigt Broderparten af Lodspengene, nemlig de 347 Kr. for Turen frem og tilbage — og derefter Lods fra Villequier til Rouen og tilbage, som nøjes med 135 Kr. for sin ansvarsfulde Del af Arbejdet. Vi skriver for en Læsekreds, der kender disse Forhold, og vi overlader trygt til den at bedømme, om det ikke er for dyrt at betale 179.70 Kr. for at faa et Skib ind til og ud fra Gasværkshavnen, naar Turen frem og tilbage fra Villequier til Rouen koster 135 Kr.

Om saa at sige alle de af Lodstidende nævnte Havne gælder vor Hovedindvending: *de kan paa ingen Maade sammenlignes med en Havn som Københavns, som enhver dansk Navigator med Lethed kan klare uden Lods.*

Men lad os gaa lidt mere i Detailler. Der er f. Eks. Hamburg. Her er Lodsafgifterne af Lodsredaktøren opgivet at være 416 Kr. Lodspengene er godt og vel 150 Guldmark, altsaa ca. 200 Kr. Differencen er antagelig Sølods, men man kan da paa ingen Maade regne Sølods med i en Sammenligning med Takster fra og til Københavns Red. »Ret skal være Ret« — Hr. Lodsredaktør!

Saa er der Bremen. Der har vi 300 Kr. mod de opgivne 359 Kr., og vor Afregning inkluderer ogsaa i dette Tilfælde Sølods. Der var forøvrigt Taksterne for ganske nylig, indtil Guldmark-Beregningen blev indført, 4 Pd. Sterl., altsaa ca. 107 Kr.

Tag Newcastle, der er Lodspengene 232.50 Kr. (Lodsredaktøren opgiver 328 Kr.) og ud og ind Dunston 285 Kr. (Lodsredaktøren 378 Kr.), og om begge Tilfælde gælder det, at man overhovedet ikke kan sammenligne Lodsvanskelighederne ved disse Havne med Københavns, hvad samtlige danske Lodser ved meget bedre end vi andre.

Vi har ligeledes Fornemmelsen af, at *Lodstidende's* Tal i flere Tilfælde liberalt omfatter ogsaa *Doklods*. Hvordan kan man det i en Sammenligning med Københavns Havn? *Er det fair play?*

Hvorfor citeres kun den københavnske Takst?

Der tales i *Lodstidende* om, at danske Skibe i Udlandet »maa erlægge større Lodsafgifter end de tilsvarende danske Takster«. Man bedes specielt lægge Mærke til Ordene *danske Takster* — for af de danske Takster optræder ellers kun Taksten for København i *Lodstidende*. Sikkert af særdeles vægtige Grunde. Man taler slet ikke om de store Lodspenge i Storebelt f. Eks. — dem skal man saa sandelig heller ikke avertere med, de er upopulære nok i Forvejen. Men alle Lodsredaktørens Læsere er jo ikke københavnske Lodser, hvorfor bruger han saa kun Københavns Havn til Sammenligning med de udenlandske Havne, som den slet ikke kan sammenlignes med? Hvorfor negligere Provinshavnene? Selv om Sammenligning mellem Lodsforholdene ved Aalborg, Randers og Odense med de nævnte meget vanskelige udenlandske Havne altid vil halte stærkt, kan disse Havne dog med nogen Grund karakteriseres som ikke saa helt let til-

gængelige. Men saa faar Lodspiben ogsaa en helt anden Lyd. At faa sit gode Skib ind og ud af Randersfjord koster 364 Kr. iflg. Afregning. Vi har tidligere bragt en Del andre ret drastiske Eksempler paa de kostbare Lodstakster i Provinsen, saa vi skal ikke trætte med yderligere Detailler.

Lodserne har anmodet om Svar. Det har vi nu givet dem, ganske vist meget imod vor Vilje. Lad os derfor til Slut give dem et venskabeligt Raad: Spænd

ikke Buen for stærkt — i denne Sag vil Rederne nemlig ikke lade sig noget diktere af Lodserne. De kan undvære Lodserne. Kan Lodserne undvære Redernes Velvilje?



SEJL—MOTOR—ROTOR

Under ovenstaaende Overskrift har en Indsender, Hr. S. Howlid i »N. H. & S. T.« offentliggjort et veltalende Indlæg for Bevarelsen af Sejlskibsflaaden, hvorefter vi tillader os at gengive følgende:—

Det er et Spørgsmaal om ikke Sejlskibenes Mænd har været alt for hurtige til at lægge op — og overlade Trafikken til de overlegne Dampere og Motorfartøjer.

Den Tid er nok ikke fjern, da der bliver samme Konkurrence mellem disse, som der var mellem Sejl og Damp, om ikke endda værre. Man skulde tro, at en Motor til Hjælpemaskine i et Sejlskib vilde blive et særdeles billigt Arrangement, og Fartøjet vilde blive overlegent i Drift, hvad Billighed angaar, men Erfaringen viser, at disse Skibe heller ikke har nogen Fremtid for sig. Det første man ser, er at Rig og Sejl bliver fjernet lidt efter lidt og saa bliver der til Slut kun Maskinen at stole paa, efter at Fartøjet efter en Sejlskibsførers Mening er saa mishandlet, at det er hverken Sejler eller Damper, hverken Fugl eller Fisk.

Nej, er man kommen saa langt at man begynder at kappe ned, er det som om man klipper Vingerne af en Fugl, det er forbi med Flugten. Og det er noget af det sørgeligste man ser; det som før var en førsterangs Sejler, ligger der uden Evne til at optage en Dyst med det vaade Element.

Besætningens Kvalitet forringes.

Dette er forsaavidt galt nok, men det værste er, at denne Evneløshed smitter Mandskabet, saa at det »Mod og herlig Kløgt«, som der staar i Sangen og som Sejlskibet har fostret op, er fulgt med i Fjernelsen af Sejl og Rig.

Hvad det vil sige for den norske Sømandsstand er ikke jeg Manden til at bedømme. Men jeg er sikker paa, der er dem, som vil kunne gøre det.

Hvordan end Udviklingen til Søs arter sig, vil der altid forekomme Situationer, hvor der spørges efter modige, snarraadige Mandskaber, som kan finde Udvej i en Knibe, og Førere som ikke faar Overbalance selv om Konjunkturerne er aldrig saa trøstesløse.

Det er dette, Kampen i Længden vil komme til at staa om. Heldig da den, som har lært at udnytte alle Chancer, og har man først begyndt i det smaa, har man Udsigt til at vinde frem, hvor mange maa give op, fordi de mangler Modet og Evnen til at holde ud i en Modgang, af hvad Art det end maatte være.

Allerede nu vil visselig mange kunne se Maskinkraftens Virkning paa det yngre Mandskab, hvorledes

den har ødelagt alt Arbejde som kræver Taalmodighed, og med den gaar det udover de fleste gode Egen-skaber, som en Sømand maa være i Besiddelse af, hvis han vil tage Kampen op paa Havet.

At Sejlene forsvinder fra Tramparten og Fiskerflaaden vil have en Virkning, som ikke er af det gode. Vi har nylig faaet en hel Del overflødige Ting væk, som Søkontrollen paabød overfor de mindre Motorfartøjer.

Men en Ting burde der fremdeles føres Kontrol med, og det er med Motorbaadens Rig, som i mange Tilfælde er helt utilbørlig. Naar det kniber er det Riggeren som hjælper. Det kan ofte bevises. I haardt Vejr slaar Maskinen Klik. Har man da raadne Sejl og uøvet Mandskab, ved man paa Forhaand, hvor det bærer hen.

Opfinder tiltrænges.

Betragter man Riggeren paa et Fartøj, vil man samtidig kunne slutte sig til Mandskabets Sømandsskab. For at Riggeren skal være god, maa den ogsaa bruges. Men saa høres dette: En Motorbaad er ødelagt som Sejler, og det er i mange Tilfælde helt sandt.

Det er Propellen og det aabne Rum for denne i Rorstammen, som samler Dødvand, og bevirker at Sejladsen bliver saaledes, at det kun gaar smaat fremad i stille Vejr. Kunde derfor et kløgtigt Hovede opfinde en Anordning hvorved Propellen kunde lukkes inde og samtidig denne Aabning i Rorstammen for Dødvandet dækkes, vilde Motorbaaden genvinde den tabte Sejleevne, og der vilde blive en betydelig Besparelse i Olie, Brændsel og Slidtage, paa samme Tid, som det vilde stimulere Mandskabet til Paapasselighed, Orden og Sømandsskab, med deraf følgende Sikkerhed.

Det er mærkeligt at dette at sejle, at udnytte Naturkræfterne i deres mangeartede Luner — det er nu snart forbeholdt Sportssejlerne alene.

Af det vil man forstaa, at Lysten og Evnen kommer indefra, og at Ungdommen har noget i sig selv, som maa faa Afløb, og som bliver tilfredsstillet ved at sejle. Skulde ikke denne ungdommelige Trang kunne kombineres med praktiske Formaal saaledes, at det kom Erhvervslivet tilgode.

Erhvert Skridt i denne Retning er efter min Mening et Fremskridt, selv om det af mange anses som et tilbagelagt Stadium, dette at sejle. Sejlsporten udvikler Kræfter og Evner som ellers gaar tabt, og dem har ikke hverken Folk eller Land Raad til at miste, hvis det vil prøve at hævde sig i Konkurrencen.

LOSNINGSAFGIFTER FOR KUL OG KOKS I DANSKE HAVNE

Mellem »Dansk Dampskibsrederiforening« og »Foreningen af danske Kulimportører« er der sluttet en Overenskomst, hvorefter de Takster for Losning af Kul og Koks i danske Havne, der fastsattes ved Overenskomst af 10. Januar 1924, forbliver i Kraft indtil videre.

Taksterne er som følger:

Kul	Kr. 1.25
Koks og Cinders	- 2.00
Briketter	- 1.40

med et Tillæg af 15 Øre pr. Ton for Losning ved Kran.

De interesserede Parter vil imidlertid optage Forhandling om nye Takster i en nær Fremtid.

TABENE PAA U.S.A.'S STATS DREVNE HANDELSFLAADE

Shipping Board har udsendt sin Beretning for Finansaaet 1923-24, der viser et Tab paa 41 Millioner Dollars, af hvilket Beløb næsten 34 Millioner falder paa Lastdamperne. Indtægterne for denne Gruppe af Statens Skibe har nemlig udgjort 59.7 Millioner Dollars og Udgifterne 93.5 Millioner. De Forenede Staters Passagerlinjer har givet et Tab af 3.4 Millioner Dollars. Den eneste Gruppe af Skibe, der har givet Overskud, er Tankdamperne, der har givet en Nettofortjeneste paa 1 Million Dollars.

Shipping Board fremhæver i sin Beretning, at Situationen paa Skibsmarkedet ikke har bedret sig saa meget, at Salget af Tonnage under de ændrede Bestemmelser, hvorefter Priserne fastsættes efter Besigtigelse, har kunnet tage Fart, og det er kun lykkedes at sælge et mindre Antal Skibe.

Shipping Boards Flaade er dog formindsket fra 1,346 Skibe med en Tonnage af 9,290,000 Tons d.w. den 1. Juli 1923 til 1,294 Skibe med en Tonnage af 8,907,000 Tons den 1. Juli 1924, d. v. s. en Nedgang af 52 Skibe og 383,000 Tons.

Af de Skibe, som Shipping Board ejede den 1. Juli 1924, var kun 336 Dampere med en samlet Tonnage af 2,837,000 Tons i Fart, medens 847 Lastdampere med en Tonnage af 5,393,000 Tons var lagt op.

Problemet de oplagte Skibe.

Hvad der er at gøre med Shipping Boards oplagte Flaade er et Problem, som hidtil har trodset selv det vaagne og handlekraftige amerikanske Folk. Henimod 900 Staalskibe, der under den nuværende Situation paa Verdensmarkedet ikke er Brug for, ligger ledige i amerikanske Havne og »æder sig selv op« i Vedligeholdelses-Omkostninger. En Mængde Planer har været fremsat og atter opgivet, da en virkelig gennemførlig Plan kun kan tage Sigte paa de konkurrencedygtige Elementer indenfor den oplagte Flaade. Der er imidlertid en Mand, der har haft Mod til at tage Problemet op og søge det løst paa den eneste Maade, der synes at kunne fri det amerikanske Folk for yder-

ligere Spild af Penge i denne Sag. Præsidenten for Shipping Board, Mr. T. V. O'Connor, foreslaar at sælge til Ophugning straks 175 af Statens forældede Skibe. Dette anser han af økonomiske Grunde for nødvendigt, men det er kun en Del af hans Program. Mr. O'Connor erklærer, at af de 900 Skibe, der er lagt op, er mindst 400 ikke paakrævede selv med den videstgaaende Hensyntagen til »Fremme og Opretholdelse« af den amerikanske Handelsflaade, og af disse 400 er mindst Halvdelen ubrugelige. Dette er den mest aabenhjertede Indrømmelse af Kendsgernerne i Sagen, der endnu er fremkommet, og hvis det lykkes ham at skille sig af med de 175 Skibe, maa man antage, at Resten senere vil følge efter, og at U.S.A. derefter kun vil have de bedste Skibe i Statsflaaden tilbage. Paa denne Maade vil de store Vedligeholdelses-Udgifter for hele Flaaden blive betydeligt formindsket. Til Ophugning vil de 175 Skibe sikkert let kunne sælges, men det er paa den anden Side øjensynligt, at de ikke kan sælges paa nogen som helst anden Maade, da de nu har været at faa til Købs i over to Aar og ikke har fundet Købere.

Faren for amerikansk Konkurrence.

Der er nu ingen Sandsynlighed for, at noget af disse 400 Skibe skal blive solgt til Udlandet for at konkurrere i Fragtfarten, som man i sin Tid frygtede, idet de ikke duer til Fragtfart, og ingen heller ønsker dem til det Brug. Men selv om alle de 400 Skibe blev solgt til Ophugning, vilde U.S.A. dog have henvend 500 mere eller mindre brugelige Skibe til Fragtfart, og hvad Shipping Board vil gøre med denne meget betydelige Flaade, er selvfølgelig af største Interesse for de europæiske Redere, da disse Skibe jo under den ene eller den anden Form kan blive Konkurrenter. Dette ligger, som et engelsk Blad udtaler, imidlertid ikke for i Øjeblikket, medmindre der fra amerikansk Side skulde blive gennemført en Lovgivning, der favoriserer disse Skibe paa den europæiske Tonnges Bekostning.

PETROVSKAJA VÆRFTET I REVAL

ET VÆRFT AF EN ENESTAAENDE TYPE

I Reval i Estland ligger lige ved Byen Skibsværftet »Petrovskaja Verft«, som er det eneste af sin Slags i hele Europa. Særegenheden ved dette Skibsbyggeri ligger i Beddingerne, som ligger vandret, saaledes at Skibe bygges paa horisontal Køl og ikke som almindeligt med en vis Vinkel til Horisontalen. Der er 11 af disse Beddinger, og paa disse kan bygges Skibe op til et Displacement af 3,500 Tons. I fuldt færdig Stand køres Skibet fra sin Bedding op paa en speciel Vogn, som kan opstilles foran hver af Beddingerne. Paa denne Vogn køres Skibet til Mortons Bedding og sættes der paa Vandet. Dette Arrangement har været i Brug til Stadhed i mange Aar, og har vist sig i alle Henseender udmærket.

Værftet kan saaledes samtidig bygge 11 Skibe, og sætte dem paa Vandet med nogle Timers Mellemløb, idet der kun behøves tilstrækkelig Tid til at løfte Mortons Vogn op. Paa samme Maade kan man løfte flere Baade op til Reparation. Løfteevnen af Mortons Vogn er 1,500 Tons og største Skibsbredde 36'. Beddingerne betjenes af elektriske Brokraner og Hammerkraner.

Værftet optager ca. 135 Maal Grund og har en 850 Meter lang Betonkaj, og Bassin langs denne 20' dybt for Udrustning af Fartøjerne. Værftet er udstyret med et Førsteklasses Pladeværksted, som sammen med Smedeværkstedet har en Gulvflade paa 4,150 m², et Maskinværksted paa 3,220 m², Metalstøberi paa

340 m², Kedelværksted paa 3,300 m², Snedker- og Modelværksted 1,200 m², elektrisk Kraftstation paa 1,100 m², forsynet med en Damp Turbodynamo paa 750 H.K., to Diesel-Dynamoer paa 300 H.K. hver, samt en Diesel-Dynamo paa 75 H.K.

Over hele Værftets Areal er anlagt Næt for Presluft med Kompressorer, der giver 90 m³ Presluft à 8 Atmosf. Tryk pr. Minut.

Skibsværftet er anlagt i 1913 specielt for Bygning af Undervandsbaade, og havde bygget 12 Stykker à 650 Tons Displacement og fik i 1916 Bestilling paa 20 Stykker med et Displacement af 1,000 Tons. Bygning af Handelsskibe optoges i 1918, i hvilket Aar Lastebaadene »Sekstan« og »Kompas« blev færdigbygget, 35 Baade af forskellige Størrelser blev repareret. Senere har Værftet bygget 3 Stk. 4-mastede Skonnertskibe paa 700 Tons d.w. med Hjælpemotorer, og fuldført Generalreparationer paa en Række Skibe.

ROTORSKIBET »BUCKAU«

Rotorskibet »Buckau« er, efter hvad vi erfarer, fragtet fra Danzig til E.C.C.P. for en fuld Last D.B.B. til en Fragt af 43/6 pr. Standard, option Firth of Forth til 42/6 pr. Standard.

Skibet beregnes lasteklart i Danzig i Slutningen af denne Maaned efter først at have losset der den Kokslast, det har haft ombord under Prøveturene.

DOBBELTBESKATNINGEN AF SKIBSFARTEN

Den mellem den danske og den engelske Regering afsluttede Overenskomst om gensidig Fritagelse i visse Tilfælde for Indkomstskat af Rederivirksomhed, om hvilken vi bragte Meddelelse i Nr. 52/1924 af *Dansk Søfarts Tidende*, har følgende Ordlyd:

Artikel 1.

Den kongelige britiske Regering indgaar, i Henhold til Section 18 i den af det Forenede Kongeriges Parlament vedtagne Lov, kaldet »Finansloven af 1923«, paa at tage de fornødne Skridt til at fritage for Indkomstskat (indbefattet Tillægsskat), at erlægge i Storbritannien og Nordirland for Skatteansættelsesaaet 1923—24, der begynder den 6. April 1923, og for hvert følgende Skatteansættelsesaaet, ethvert Udbytte, som hidrører fra Rederivirksomhed, der udøves af en i Danmark bosiddende Person, eller af et Selskab, der i Danmark leder og kontrollerer saadan Virksomhed.

Artikel 2.

Den kongelige danske Regering indgaar paa at tage de fornødne Skridt i Henhold til § 50 i Kongeriget Danmarks Lov Nr. 149 af 10. April 1922 for at fritage for Indkomstskat, at erlægge i Danmark for Skatteaaet 1923—24, der begynder den 1. April 1923, og for hvert følgende Skatteaar, ethvert Udbytte, som hidrører fra Rederivirksomhed, der udøves af en i Storbritannien eller Nordirland bosiddende Person eller af et Selskab, der i Storbritannien eller Nordirland leder og kontrollerer saadan Virksomhed.

Artikel 3.

Udtrykket »Rederivirksomhed« betyder Forretningsvirksomhed, der udøves af en Skibsejer, og forsaavidt denne Definition angaar, omfatter Udtrykket »Skibsejer« enhver Befragter.

Artikel 4.

Denne Overenskomst skal ophøre at have Gyldighed, saafremt og saasart den Fritagelse, der i Henhold til Art. 1 tilstaas med Hensyn til Indkomstskat i Storbritannien og Nordirland, eller den Fritagelse, der i Henhold til Art. 2 tilstaas med Hensyn til Indkomstskat i Danmark, ophører at have Retsgyldighed.

Til Bekræftelse heraf har de undertegnede, dertil behørigt bemyndiget, undertegnet denne Overenskomst og forsynet den med deres Segl.

Udfærdiget i dobbelt Eksempplar i London den 18. December 1924.

(L. S.) sign. P. F. Ahlefeldt-Laurvig.

(L. S.) sign. Austen Chamberlain.

I Tilknytning til ovenstaaende Overenskomst har Udenrigsministeriet tilstillet Dansk Dampskibsrederiforening en Skrivelse, hvori bl. a. udtales:

Idet Udenrigsministeriet til Dampskibsrederiforeningens Underretning vedlægger en Genpart af den undertegnede Overenskomst, hvoraf vil ses, at denne alene tager Sigte paa Tiden efter den 1. — henholdsvis for Storbritanniens og Nordirlands Vedkommende den 6. — April 1923, skal man tilføje, at Gesandten samtidig med Undertegnelsen, i Henhold til Instruktion herfra, til Foreign Office har overrakt et Memorandum, udarbejdet i Samraad med den norske og svenske Gesandt i London, i hvilket anføres de Argumenter, der efter den danske, norske og svenske Regerings Anskuelse taler mod, at de fra britisk Side rejste Krav om Betaling af Skat forfalden inden den 1. — henholdsvis den 6. — April 1923 fremdeles hævedes.

Foruden at paapege, at det stedse er blevet anset som meget tvivlsomt, om en Skattepligt, som den omhandlede, virkelig er hjemlet i den gældende britiske Lovgivning, har Gesandten i dette Memorandum udtalt den kgl. Regerings Haab om, at de samme Grundsætninger, paa hvilke den afsluttede gensidige Overenskomst hviler, maa komme til Anvendelse ved Afgørelse af de ældre Skattekravs Berettigelse, i hvilken Forbindelse Gesandten endnu en Gang har fremhævet, at Danmark ikke hidtil har beskattet britisk Rederivirksomhed i Danmark, hvorfor det synes billigt, at Gensidighedsprincippet i Overenskomsten ogsaa bliver afgørende for de ældre Kravs Skæbne. Gesandten har derhos ved Ovrækkelsen af dette Memorandum i Henhold til Udenrigsministeriets Instruktion mundtlig henledt Foreign Office's Opmærksomhed paa, at der ikke fra Undertegnelsen af Overenskomsten vil kunne drages Slutninger præjudicerende for Afgørelsen af Sager angaaende Skat forfaldet i tidligere Aar, samt paa at en saadan Skattebyrde fremkommen ved Komulation af Skatter for en længere Aarrække, vilde ramme dansk Skibsfart ganske uforholdsmæssigt haardt og ikke mindre haardt derved, at Skattekravene først er fremsat efter at dansk Skibsfart i længere Tid har drevet Rute fart paa Storbritannien og da paa Grundlag af Bestemmelser, hvis Rækkevidde som nævnt i Memorandum'et anses at være meget tvivlsom selv af britiske Skattespecialister, hvorfor man fra dansk Side stedse har næret begrundet Haab om, at disse Krav vilde blive frafaldet. Grev Ahlefeldt har endelig fremhævet de almindelige Betragtninger, der taler mod en Beskatning af udenlandsk Skibsfart — Betragtninger som er anerkendt af de forskellige Landes Rederikredse og ogsaa af Regeringsrepræsentanter paa internationale Konferencer og Møder.

Gesandten har ifølge sin Indberetning det Indtryk, at man i Foreign Office er velvilligt stemt for en almindelig Ordning af det endnu udestaaende Spørgsmaal, men det staar endnu hen, hvorvidt den Henvendelse, der nu fra Foreign Office's Side vil blive rettet til de britiske Skattemyndigheder om saavidt muligt at standse de løbende Skattesager, vil medføre et for dansk Skibsfart gunstigt Resultat.

LADNINGSAFGIFTER (TONNAGEAFGIFTER) I LISSABON

Alle udenlandske Skibe, der anløber Lissabons Havn, skal betale Afgifter i Overensstemmelse med følgende Tarif:

1. Losset Ladning.	Esc.
Pr. Ton à 1,000 kg, Dampkul, Kunstgødning, tunge Brændselolier og Svovl.....	0\$50
Pr. Ton af Varer ikke nævnt ovenfor.....	0\$75
2. Indtaget Ladning.	
Indtil 20 Tons Bruttovægt.....	8\$00
Over 20 Tons Bruttovægt.....	10\$00

Diss Afgifter betales i Guld, d.v.s. Escudo-Beløbet omregnes til Sterling til pari Kurs (4\$50 pr. Pd. Sterl.), som derefter omregnes til den lokale Mønt til Dagskurs.

Dampere, der lossere Hvede til Regeringen, er fritagne for de ovennævnte Afgifter. Dampere, der lossere Hvede til andre end Regeringen, betaler efter de sidst gældende Takster, d.v.s. 1\$00 pr. Ton i lokal Mønt.

For Kul, der er indført til Forsyning af Dampere i portugisiske Havne, betales kun 0\$50 pr. Ton i lokal Mønt.

Skibe, der bringer Brændselolie til Brug for andre Skibe, betaler efter de sidst gældende Takster, d.v.s. 1\$00 pr. Ton i lokal Mønt.

Dampere, der er ballastede, samt Dampere, der kun indtager Kul- eller Oliebunkers eller Ballast, eller som afgiver eller modtager Post, er fritagne for Afgifter.

Der tilstaas britiske, italienske, danske, amerikanske, hollandske, svenske, norske og tyske Skibe en Nedsættelse af 25 pCt. paa ovennævnte Takster.

Franske Skibe betaler tre Gange ovennævnte Takster.

Omtrentlige Toldafgifter.

Fyrafgifter	Esc. 0\$01 pr. B. R. T.
<i>Disse Afgifter er betalbare i Guld</i>	
Stempelafgift	3 pCt. af Ladningsafgifterne og Fyrafgifterne, før de omregnes til Guld.
Toldvagter	Esc. 2\$76 pr. Mand pr. Dag og dobbelt Betaling om Natten.
Depot for Klarering	Esc. 35\$00
Toldkammer Pas	45\$50
Ladnings-Bøger	ca. 6\$50 pr. Stk.
Klarering (Toldembedsmand)	60\$00

HELSINGØRS HAVN

Helsingør Byraad har med 11 Stemmer (Socialdemokrater og 1 Radikal) mod 6 (Konservative og Venstre) vedtaget Forslaget om Bygningen af en Nordhavn, til hvilken Staten efter Planen skulde yde et Tilskud af 5 Mill. Kr.

Regeringen har derimod endnu ikke afsluttet sine Overvejelser, og der er saaledes ikke truffet nogen som helst Afgørelse af hvorvidt der vil blive forelagt en Lov om Bevilling af de 5 Mill. Kr.

UDSIGTERNE FOR DEN NORDATLANTISKE PASSAGERTRAFIK

De store transatlantiske Skibsfartsselskabers Repræsentanter i New York bedømmer Udsigterne for den nordatlantiske Passagertrafik ret gunstigt. Man haaber, at de Takstforandringer, der blev vedtaget paa den for kort Tid siden i Paris afholdte atlantiske Konference vil give sig Udslag i Udbyttet af Skibsfarten. Efter hvad der nu meddeles, er Minimaltaksten paa første Klasse for Skibe af 1. og 2. Gruppe, d. v. s. Skibe som »Majestic« og »Leviathan«, blevet forhøjet med 15 Doll., af 3. Gruppe med 10 Doll. og af 4. Gruppe med 5 Doll. Minimaltaksaterne for 2. Klasse er for Gruppe 1 og 2 blevet forhøjet med 12½ Doll. og Taksten for den saakaldte »Kahytssklasse« med 15 Doll. Kahytspassager-Trafikken vil saaledes antagelig give bedre Udbytte.

Hvad 3. Klasse og Emigrant-Trafikken angaar, vedtoges det paa Konferencen i Paris at forhøje Taksten for Rejsen vest paa med 121/2 Dollars, medens den for Rejsen øst paa forblev uforandret. Ved Rundture gives der en Nedsættelse af 20 pCt. for Rejsen vest

paa, medens Taksten for Rejsen øst paa forbliver uforandret, og Prisen for en Rundtur er saaledes blevet billigere end hidtil. Man venter, at Trafikken med amerikanske Turister til Europa, der allerede i Fjor var ret betydelig, som Følge af denne Prisnedsættelse vil stige yderligere og derved skaffe Skibsfartsselskaberne nogen Kompensation for det Tab, de har lidt ved de indskrænkede Bestemmelser i den amerikanske Indvandningslovgivning.

Man regner ogsaa med Jubelaaret.

En anden Ting, som ogsaa lover godt for den kommende Sæson, er iflg. *Wirtschaftsdienst*, at Aaret 1925 i den katolske Verden regnes for et helligt Aar, i Løbet af hvilket mægtige Skarer vil valfarte til Rom. Mange af de amerikanske Pilgrimme vil utvivlsomt forbinde Valfarten til Rom med Rejser paa det europæiske Kontinent, og adskillige Skibsfartsselskaber træffer i den Anledning særlige Forberedelser til at betjene denne Del af Trafikken.

"DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING

København, den 20. Januar 1925.

Den ene Uge gaar efter den anden, og stadig ventes der paa Bedringen, som skal komme. Sjældent er der skrevet og sagt saa meget om, hvad et Aar vil bringe som om 1925, og sjældent er et Aar begyndt med et mere vekslende Marked — saa at sige skiftende fra Dag til Dag. Desværre har de hjemlige Markeder ikke kunnet være med, og hellere et lidt ustabil, livligt Marked end disse forfærdelige, trivielle, uvirkelige som for Eksempel Kul, Træ og Middelhavet.

TRÆLASTMARKEDET

Trælastmarkedet især fra Østersøen frembyder et ret mistrøstigt Billede, og den milde Vinter lader til at faa en langt vigtigere Indflydelse, end nogen havde tænkt. Det er jo saadan, at den allerstørste Del af Tømmeret maa transporteres pr. Slæde fra Skovene til Elv eller Indsø, og en Vinter med lidt eller ingen Sne vil fuldstændig kuldaste alle Beregninger. Ikke saa faa Forretninger gaar i Stykker i disse Dage paa Grund af Transportusikkerheden, og selv om der nu er kommet Sne, vil det alligevel være for sent at faa alt Tømmer bragt frem, og hvis der ikke eksisterer store Lagre, vil Østersøen i Aar blive mere fattig paa Laster end i Fjor.

Trælastkøbmændene ser meget mørkt paa Situationen, og det er ret naturligt, thi jo mindre Tømmer, der kommer frem, desmindre bliver der savet og høvlet; og jo mindre Eksport og Omsætning desmindre Fortjeneste.

Rederne er vant til Overraskelser, og Østersøen har set lige saa haabløs ud før og alligevel faldet godt ud. Qui vivra verrea.

KUL, KOKS ETC.

Det lyder utroligt, men der er sket en Del Baade til endnu lavere Rater end noteret i sidste Uge: 2,100 Blyth/København 5/4½ d., 120/2 Dage, 2,400 Koks London/København 7/- kan lige nævnes.

Udsigten til Strike i Kulminerne paa Østkysten kombineret med en absolut Køberstrike paa denne Side skal jo ikke gøre en daarlig Situation bedre, og kun en hurtigt indtræffende Frost vil kunne sætte Kulør paa Markedet. En Isvinter som i Fjor er der vist ingen, der ønsker, men da unaturlige Forhold altid virker skadeligt, har vi Lov til at haabe, at der vil blive Vinter.

MIDDELHAVET ETC.

De smaa Rater, som dette Marked byder paa, er

ikke det værste, men der lader til at blive mere Tonnage og færre Laster at sejle med. Prisniveauet ligger for højt i England, og de tyske Kul kan konkurrere alt for let. Hertil kommer, at Baade, som losses i Holland-Belgien, hellere tager en lavere Rate med hurtig Ekspedition fra Kontinentet, end de skifter til U.K.

At de hjemgaaende Laster heller ikke kan komme op, er for saa vidt ingen Mærkværdighed, men det er meget sørgeligt. Jordnødsæsonen er i Aar længere tilbage, end den plejer, men der skal være solgt store Kvantiteter til U.K.-Frankrig, og da Kullasterne til Øerne og Dakar er faa og nede i ca. 8/- for smaa Baade, burde Fragten for Jordnødder kunne sættes i Vejret.

Til en Forandring er Sortehavet livligt, og der kan regnes med nogen Fortjeneste til de sidst betalte Rater: 5,100 Tons Oliekager 19/6d., Basis een Havn, 6d. ekstra hver Havn op til 4; 6,500 Tons Oliekager 18/6d. med 6d. ekstra op til 4 Havne; 3,000 Tons Korn Sulina/3 danske 20/-; 2,650 Tons Korn Sulina/3 danske 20/6d. Alexandria/Hull betaler 10/3d.—10/6d. pr. 60 cbf., men ventes at gaa lidt op. London 1/- mere.

Der er lidt mere Liv i Frugtforretningerne fra Spanien til U.K./Cont., Havre-Amsterdam range, og noteres: 120,000 cbf. £1,300 fra 3 Lastepladser, £50 ekstra Tyskland, £50 ekstra to Lossehavne. 100,000 cbf. £1,175; 90,000 cbf. £1,125 og pro rata for mindre Baade.

NORD-AMERIKA, GULFEN, CANADA

Sukkerbefragterne fra Cuba og Haiti har dækket det mest presserende Behov, og da der tilbydes mere end nok Tonnage indtil Marts Lastning, er Raterne flovere. De sidste Afslutninger er: 3,400 Tons 1/2 Cuba/Marseille 26/- Febr.; 6,000 1/2 Cuba/U.K.-Cont. 22/- Febr., 21/- Marts.

Nordstaterne har faaet Tonnage for Korn til Genoa range, 16½ Cents een Havn, 17 Cents to, 17½ tre Februar, og 18 Cents een Havn, 19 Cents to Havne, spot Lastning. Større Partier Mel er solgt til Rusland, og der faas 25/26 Cents til Sortehavet f.i.o., 32 Cents Leningrad. Kultonnage er mere efterspurgt til faste Rater: Vestitalien Doll. 3.25-3.35, lower Plate Doll. 3.50, og fra Gulfen søges Tonnage for Bomuld til Murmansk, sidst betalte Fragter: 11½ og 13 Cents bale cbf. Oliekager Danmark Doll. 6.50 Febru., Doll. 6.75 prompt. F.o.w. Montreal/Middelhavet noteres i 4/1½ d.

Vestkyst Korn ligger stadig nede, men der er Udsigt til mere Liv i Markedet som Helhed.

SYD-AMERIKA

Tre norske Baade, ca. 2,500 cargo hver, er sluttet med Kul fra Wales til Hvalfangerstationerne paa Syd-Georgia, — private terms —, men den regulære Kul-eksport til Jernbanerne og Industrien i Syd Amerika er meget daarlig, og Fragterne er endnu omkring 11/- lower ports, 12/- up river. Ekspeditionerne i Wales er daarlige.

De høje Kornpriser i La Plata hindrer Forretningerne, og for prompt Lastning er der kun lille Efter-spørgsel. Fragten ligger omkring 24/6d.-25/6d. San Lorenzo/U.K.-Cont. For Febr./Marts faas vanskeligt mere i Dag, og fra Bahia Blanca er 2 Baade berthed til Antwerpen 18/6d. og 19/- prompt. De skandinaviske Købere er meget tilbageholdne, da for Eksempel Hvedepriserne nu er over 100/- højere pr. Ton end paa samme Tid i Fjor.

Salpetermarkedet fra Chile til U.K. og U.S.A. er uden Interesse med yderst lille Efterspørgsel. Der skal

være betalt Doll. 5½ pr. Februar til U.S.A. mod sidst Doll. 5.35.

ØSTEN

Det ser ud til, at Befragterne fra Bombay og Karachi etc. har dækket for prompt og ikke foreløbig vil anlægge Dagsraten for senere Lastning. Australierne varierer meget, men lader til at kunne holdes oppe fremdeles, i hvert Fald for Lastning indtil 1. April, men for senere Lastning maa der regnes med en Reduktion.

Sydafrika har taget en Del Tonnage baade for Kul til Østen og Majs til Europa, og sidstnævnte betaler op til 29/6d. Februar.

TIME CHARTER

2/2,400 Tons moderne, Marts Levering, Bristol Kanalen faar ca. 6/- 3 Mdr.

7,600 Tons Pacific trade 12 Mdr. er sluttet til Doll. 1.—, og Vest India Timecharterteraterne er uforandrede.

“CHARGEURS RÉUNIS” I DRIFTSÅRET 1923-24

I følge den af Rederiet »Chargeurs Réunis« udsendte Beretning for Driftsaaret, der sluttede 30. Juni 1924, vil Selskabets Aktionærer i Lighed med de to foregaaende Aar ikke faa udbetalt nogen Dividende. Netto-udbyttet for Aaret andrager 373,000 Frcs. mod 131,000 Aaret i Forvejen, og det overføres til næste Aars Regnskab.

Selskabet har i de sidste Aar ført en stærk Af-skrivningspolitik, hvorved de af det i bedre Tider opsparede Reserver næsten er oplugt. Selskabets Flaade androg ved Afslutningen af sidste Regnskabsaar

343,807 B.R.T. til en bogført Værdi af 261.5 Mill. Frcs. Ved Fradrag af en Afskrivningsfond paa 92.6 Mill. Frcs. nedbringes den bogførte Værdi til 168.9 Mill. Frcs. eller en Gennemsnitsværdi af 491 Frcs. pr. Ton. Under Hensyn til, at ⅓ af Tonnagen er mindre end 6 Aar gammel, maa Resultatet siges at være godt. For at naa dette, har det imidlertid iflg. *Wertschaftsdienst* været nødvendigt at overføre 36 Mill. Frcs. af den for fire Aar siden foretagne Udvidelse af Selskabets Kapital til Afskrivningsfonden og at nedsætte Fornylsesfonden for Aaret fra 37.6 Mill. Frcs. til 7.7 Mill. Frcs. i 1924.

DOM I EN KASKOFORSIKRINGSSAG

D. F. D. S.s Dampner »Ella« var for 1¼ Aar siden ved en fejl Manøvre Aarsag i, at den norske Dampner »Anneho« tog en Del Skade, og D. F. D. S. blev ved Dom kendt pligtig til at yde en Erstatning paa 651 danske Kroner og 53,647 norske Kroner til »Anneho«s Rederi.

D. F. D. S., der havde det paagældende Skib kaskoforsikret i Assuranceselskabet »Baltica«, forlangte Pengene af dette, men »Baltica« nægtede at betale med den Motivering, at der ikke forelaa noget Sammenstød mellem de to Skibe.

Sø- og Handelsretten dømte »Baltica« til at betale, og endvidere skal det udrede 1,200 Kr. i Sagsomkostninger.

STATSSTØTTE TIL TYSKE**SKIBSVÆRFTER**

Mellem Rigsregeringen og Foreningen af tyske Redere har der i længere Tid været ført Forhandlinger, som nu er endt med en Overenskomst om en Subvention til Bygning af en Del Skibe. Overenskomsten gaar ud paa, at der paa hvert af de Værfter, som her kommer i Betragtning, skal bygges et nyt Skib, og at Halvdelen af Byggeudgifterne skal dækkes af vedkommende Redere, Halvdelen af Riget. Fastsættelsen af vedkommende Skibstype foretages ved senere Forhandling. Subventionen begrundes navnlig med en Henvisning til Nødvendigheden af at støtte de utilstrækkeligt beskæftigede Værfter.

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«

ADMINISTRATIONSAFGIFTER

I ROTTERDAMS HAVN

Rotterdams Havnebestyrelse har fra 1. Januar 1925 nedsat Administrationsafgifterne i Rotterdams Havn som følger:

Den Nedsættelse i Afgifterne paa 25 pCt., der traadte i Kraft i August 1924, forøges til 40 pCt., og Nedsættelsen paa 50 pCt. for Skibe, der anløber Rotterdams Havn mere end 12 Gange om Aaret, vil, begyndende med den 13. Gang, Skibet indkommer i Havnen, blive forhøjet til 60 pCt.

SUEZ KANALEN

NY NEDSÆTTELSE AF AFGIFTERNE
FRA 1. APRIL

Bestyrelsen for Suez Kanal-Selskabet har besluttet fra 1. April at nedsætte Transitafgifterne med 25 Centimer. Disse vil derefter for lastede Skibe andrage 7.25 Frcs. og for Skibe i Ballast 4.75 Frcs. pr. Ton.

Nedenstaaende Liste viser Bevægelsen i Transitafgiften for lastede Skibe fra 1914 og indtil Dato:

1914	Frcs. 6.25
1915	— 6.25
1916	— 7.25
1917	— 8.50
1918	— 8.50
1919	— 8.50
1920 (Januar—September)	— 8.50
1920 (Oktober) — 1921 (September)	— 8.25
1921 (Oktober) — 1923 (Februar)	— 8.00
1923 (Marts—December)	— 7.75
1924 (fra 1. Januar)	— 7.50

EKSAMEN-RESULTATET FRA MARSTAL
NAVIGATIONSSKOLE

Eksamen ved Marstal Navigationsskole afsluttedes den 9. ds.

Resultatet var følgende:

Skibsførereksamen:

H. Johansen, Marstal, 122 P. A. H. Dreimann, Marstal, 92 P. Til at bestaa kræves 84 P., højeste P. 168.

Styrmandseksamen:

K. Clemmensen, Samsø, 183 P. A. Riis, Gudhjem, 174 P. A. Søderberg, København, 158 P. A. Nickel, Haderslev, 157 P. H. Dreimann, Marstal, 153 P. H. P. V. Hansen,

Næstved, 152 P. J. Hansen, Marstal, 139 P. Petersen, Frederikshavn, 124 P. E. Rasmussen, Ommel, 119 P. P. Petersen, Rudkøbing, 114 P. G. Nielsen, Skagen, 99 P. Kaj Christensen, Marstal, 88 P. For at bestaa kræves 87 P.; højeste P. 203. Der var indstillet 15, hvoraf 12 bestod.

MASKINISTEKSAMINER I 1924

Ved de i 1924 afholdte Maskinisteksaminer har Resultatet været følgende:

- Til *Motorpasserprøven* indstillede sig 85 Eksaminander, hvoraf 76 bestod.
- Til *Maskinpasserprøven* indstillede sig 26 Eksaminander, hvoraf 23 bestod.
- Til *Den almindelige Maskinisteksamen* indstillede sig 270 Eksaminander, hvoraf 219 bestod.
- Til *Den udvidede Maskinisteksamen* Hjælpefag indstillede sig 76 Eksaminander, hvoraf 72 bestod.
- Maskinfag indstillede sig 38 Eksaminander, hvoraf 82 bestod.
- Elektrotekniske Fag indstillede sig 106 Eksaminander, hvoraf 87 bestod.
- Til *Haandværksprøven* indstillede sig 252 Eksaminander, hvoraf 243 bestod.

Den hollandske Handelsflaade

er i Aaret 1924 blevet formindsket med 19 Skibe med en Tonnage paa tilsammen 47,065 Bruttoregistertons.

INVESTMENT

Advertisers, Prominent English Firm Shipbrokers, willing invest in Shipping Companies.

Apply Box 21460, Dansk Søfarts Tidende.

POSITIONSLISTE PR. 19. JANUAR 1925

MEDDELT AF 'DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING.'

A

- s.s. A. P. Bernstorff, Nielsen, i Dok i Frederikshavn siden 17.1.
- s.s. Aalborg, Egeholm, ank. Danzig 12.1.
- s.s. Aalborghus, Eriksen, i København-Aalborg Ruten.
- s.s. Aarhus, Jørgensen, i København-Aarhus Ruten.
- s.s. Absalon, Hansen, afg. Limhamn 18.1. til Ceuta.
- m.s. Afrika, Svarrer, pass. Galle 12.1. p. R. t. Marseilles via Suez Kanal.
- s.s. Aggersund, Petersen, ank. Huelva 14.1.
- s.s. Agnete Mærsk, Rasmussen, afg. West Indien 15.1.
- s.s. Aladdin, Nielsen, ank. Immingham 18.1.
- s.s. Alderney, Jerne, afg. W. Hartlepool 16.1. til Cuba.
- s.s. Alexandra, Holst, afg. Algier 15.1. til Esbjerg.
- s.s. Ali, Thorkildsen, afg. Newcastle 17.1.
- s.s. Alfa, Christensen, ank. Themsen 15.1.
- s.s. Alfred Hage, Danielsen, afg. Rufisque 15.1.
- s.s. Algarve, Hansen, afg. Palermo 16.1. til Castellan.
- s.s. Allsund, Nielsen, afg. Birkenhead 16.1.
- s.s. Amalienborg, Hansen, ank. New York 8.1.
- s.s. Angelica Mærsk, Rask, pass. Holtenu 15.1.
- s.s. Anine, Risøe, afg. Methil 10.1. til Savona.
- m.s. Annam, Rasmussen, ank. Shanghai 16.1.
- s.s. Anna, pass. Gibraltar 15.1. paa Rejse til Liverpool.
- s.s. Anneberg, Korff, ank. København 13.1.
- s.s. Arabien, Harder, afg. Sydney 8.1. til Nauru.
- s.s. Argentina, Wenck, ank. La Plata 6.1.
- m.s. Arizona, Sonne, ank. København 13.1.
- s.s. Arkansas, Snedker, afg. Norfolk Va. 14.1. til Aalborg, København.
- s.s. Arnold Mærsk, Stabenow, ank. Danzig 13.1.
- m.s. Asia, Dahl, ank. Göteborg 16.1.
- s.s. Astrid, Bjark, ank. St. Vincent 17.1.

- s.s. Atlantic, Lund, pass. Sunda Strædet 18.1. paa Rejse til Danmark.
- m.s. Australien, Møller, ank. Port Said 19.1.
- m.s. Avance, Andrup afg. København 19.1. til Methil.
- m.s. Avant, Sørensen, ank. Isafjord 13.1.
- s.s. Axel, Maglebye, afg. Hull 17.1. til København.

B

- s.s. Beira, Kjær, afg. Danzig 14.1. til London.
- s.s. Belgien, Hansen, afg. Immingham 1.1.
- 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, ank. København 18.1.
- s.s. Berlin, Vinding, ank. Huelva 16.1.
- s.s. Betty Mærsk, Nielsen, afg. Oran 11.1.
- s.s. Birgit, Bang, ank. Cardiff 16.1.
- s.s. Birte, Christensen, ank. Philadelphia 14.1.
- s.s. Bjarke, Petersen, ank. København 19.1.
- s.s. Bodil, afg. Bordeaux 17.1. til Vejle.
- s.s. Bogø, Rasmussen, afg. Pernau 15.1. til Garston.
- s.s. Bolivia, Beldring, afg. Karatsu 9.1. til Europe.
- s.s. Bornholm, Hansen, afg. Liverpool N. S. 16.1.
- s.s. Bothal, Hansen, afg. København 16.1. til Burntisland.
- s.s. Botnia, Lydersen, ank. Reykjavik 15.1.
- s.s. Bottenhavel, Vaaben-Hansen, ank. Marseilles 18.1.
- m.s. Brasilien, ank. New York 18.1.
- s.s. Brattingsborg, Larsen, afg. St. Johns N. F. 15.1.
- s.s. Bretagne, Hartmann, Huelva 14.1.
- s.s. Brelland, Larsen, ank. Blyth 18.1.
- s.s. Britta, ank. Valencia 15.1.

ROTTERDAM

KJØBENHAVNS HANDELSBANK

ETABLERT 1873
Aktiekapital (fuldt indbetalt) Kr. 50.000.000
Reserv. fond Kr. 29.559.110

HOVEDKONTOR: HOLMENS KANAL 2

Afdelinger:

Amagervej 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 · Rønders
Rønne · Sønderborg · Toftlund
Tønder · Viborg

KØBENHAVN

**DEN
DANSKE
LANDMANDSBANK**
GRUNDLAGT 1871

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-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

DE FORENEDE JERNSTØBERIER



AKTIESELSKAB
HOLMPLADSG. 47 · KØBENHAVN S.
TELEFON: 1630



KABYS-KOMFURER OG SKIBS-OVNE
I ALLE STØRRELSER TIL KUL OG OLIEFYRING

H. P. NIELSEN
Strandbygade 18 · Esbjerg
Skibshandler

Telefon: 197 Telegr.-Adr.: Skibsnelsen

ESBJERG JERNSTØBERI & MASKINFABRIK

JENSEN & OLSEN
ESBJERG Telegr. »Thors» Telef. Nr. 34

udfører Skibsreparationer af enhver Art

ESBJERG

ESBJERG MASKINFABRIK

JERN- & 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 & 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.: »Harkristensen« · Statstelefon 14 · Jydsk Telefon 10

I FREDERIKSHAVN

provieres de Herrer Skibsførere bedst
og billigst hos

P. Saxbergs Eftfl. N. Mogensén

Telegr. Adr. »Saxbergs« · Telefoner 244 & 482

Skibshandel

AARHUS

SKIBSREPARATIONER

VIGGO JENSEN A/s
MASKINFABRIK

TELEFON: 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: FLYDEDOKKEN

STATSTELEFON 21

s.s. *Brynhild*, Huus, afg. Algier 12.1. til Nakskov, Aabenraa og Randers.
s.s. *Bryssel*, Jensen, afg. Grangemouth 15.1. til Huelva.
s.s. *Børglum*, Sørensen, afg. Cardiff 15.1.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, i København-Oslo Ruten.
m.s. *California*, Pedersen, ank. Barry 17.1.
s.s. *Carmen*, ank. Liverpool 13.1.
s.s. *Charkow*, Arel, ank. Antwerpen 18.1.
m.s. *Chastine Mærsk*, Lundgreen, ank. Antwerp 8.1.
m.s. *Chile*, Hansen, ank. Gøteborg 19.1.
s.s. *Chr. I. Kampmann*, Thomsen, ank. København 13.1.
s.s. *Christiansborg*, Lund, ank. Marseilles 16.1.
s.s. *Cimbria*, Svan, i Dok i Helsingør siden 9.1.
s.s. *Cito*, Jordt, ank. Oporto 18.1.
s.s. *Clara*, Duyesen, ank. Kiel 5.1.
s.s. *Copenhagen*, Nielsen, ank. Cardiff 10.1.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), i Esbjerg-Grimsby Ruten.
s.s. *Dagmar* (J. Lauritzen), ank. København 13.1.
s.s. *Danefelt*, Simonsen, ank. Dakar 18.1.
s.s. *Danefærd*, Grøndal, ank. Saffi 11.1.
m.s. *Danekonge*, Petersen, pass. Aden 19.11.
s.s. *Danelag*, Stage, afg. Holbæk 17.1.
s.s. *Danemark*, Hausgaard, pass. Gibraltar 19.1.
s.s. *Danery*, Voss, ank. København 3.1.
s.s. *Danevirke*, Jørgensen, ank. Bahia 16.1.
s.s. *Dania*, Bencke, afg. København 17.1. til Oslo, Graker-Bamble og Christianssand.
s.s. *Dansborg*, Mathiasen, ank. Salonica 16.1.
s.s. *Delaware*, Folkenberg, afg. Savannah 11.1. til København, Kallundborg og Korsør.
s.s. *Diana*, Tramp, afg. Newcastle 19.1. til København.
s.s. *Dorrit*, ank. Leith 19.1.
s.s. *Douro*, Jørgensen, afg. London 16.1. til Libau via Korsør.
m.s. *Drogden*, Hansen, ank. Penarth 18.1.
s.s. *Dronning Maud*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Dublin*, Krogh, afg. New York 3.1. til Bremen.

E

s.s. *E. M. Dalgas*, Bloch, ank. København 10.1.
s.s. *Ebba*, afg. Kotka 18.1. til Themsen.
s.s. *Ebro*, Rosenhøj, afg. København 16.1. til London.
s.s. *Egholm*, Tønnesen, afg. København 15.1. til Cardiff.
s.s. *Eleonora Mærsk*, Mortensen, ank. Birkenhead 12.1.
s.s. *Elie*, Schmidt, ank. Gambia 10.1.
s.s. *Elisabeth*, Petersen, afg. Barry Dock 13.1. til Oporto.
s.s. *Ella*, Nielsen, opl. i København siden 8.12.
s.s. *Ellen*, Fischer, ank. Fowey 10.1.
s.s. *Ellensborg*, Andersen, afg. Methil 17.1.
s.s. *Elsborg*, Palm, ank. Cannes 14.1.
s.s. *Emilie Mærsk*, Andersen, ank. København 6.1.
m.s. *Emma Mærsk*, Mærsk-Møller, ank. Java 3.1.
s.s. *Emanuel*, Svane, afg. Immingham 15.1. til Odense.
s.s. *Energi*, Jensen, ank. Frederikshavn 19.1.
s.s. *England*, Stengade, afg. Rosario 30.12.
s.s. *Enigheden*, Christensen, ank. Riga 15.1.
s.s. *Erik*, Christensen, afg. Alicante 10.1. til Methil og Grangemouth.
s.s. *Erik Boye*, Mathiesen, afg. Cardiff 5.1.
s.s. *Erindring*, Nielsen, ank. Libau 15.1.
s.s. *Esberrn Snare*, Fjeldborg, i Vejle-Hamburg Ruten.
s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Aalborg-Hamburg Ruten.
s.s. *Ester*, pass. Helsingør 17.1. p. R. t. Helsingfors.
s.s. *Esther Maria*, Vilsmark, strandet 22.12. i Stornoway.
s.s. *Estland*, Sørensen, ank. Cardiff 11.1.

s.s. *Estonia*, Christensen, afg. New York 13.1. til Danzig via København.
s.s. *Expres*, Boutrup Christensen, i København-Horsens Ruten.

F

s.s. *Falken*, Pedersen, i Ruten København, sydfynske m. fl. Pl.
m.s. *Falstria*, Sørensen, pass. 19.1 p. R. t. Middlesbrough.
s.s. *Fano*, Michelsen, afg. Port Talbot 15.1. til Boston, U.S.A.
s.s. *Ficaria*, Hansen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Fiona*, opl. i København siden 16.11.
m.s. *Fionia*, Skjoldam, pass. Perim 12.1. p. R. t. Colombo.
s.s. *Flora*, Andersen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Florida*, Holm, afg. Buenos Aires 16.1. til Skandinavien via Brasilien og Madeira.
s.s. *Flynderborg*, Wendt, afg. Aarhus 17.1.
s.s. *Frankrig*, Parkes, ank. København 16.1.
s.s. *Fredensborg*, Hillebranth-Lund, afg. Bergen 18.1.
s.s. *Fredensbro*, Olsen, ank. Aarhus 13.1.
s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, i Dok i København siden 5.1.
s.s. *Frederiksberg*, Larsen, ank. New Orleans 13.1.
s.s. *Frejr*, Jensen, i Aarhus-Hamburg Ruten.
s.s. *Frieda*, Westergaard, ank. Aarhus 17.1.
s.s. *Frigga*, Aage Larsen, afg. København 19.1. til Leith via Odense, Aarhus og Aalborg.
s.s. *Frode*, Juul Larsen, afg. Sarpsborg 17.1. til Boston, Portland Mc. & St. John N. B.
s.s. *Fylla*, Callesen, afg. Gandia 16.1. til Hamburg.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, afg. Havre 17.1. til Bordeaux.
s.s. *Gautalyr*, Nielsen, afg. Frederiksstad 19.1. til København.
s.s. *Gerda*, ank. Kotka 17.1.
s.s. *Geysir*, Hansen, i Timecharter.
s.s. *Gorm*, Christensen, afg. Newcastle 23.12. til Havana.
s.s. *Grønland*, Andersen, afg. Port Talbot 10.1.
s.s. *Grønsund*, Nielsen, pass. København 18.1. p. R. t. Hull.
s.s. *Gudrun Mærsk*, Nielsen, afg. Durban 5.1.
s.s. *Gunver*, ank. Valencia 15.1.

H

s.s. *H. Pontoppidan*, Aggerholm, afg. Blyth 17.1.
s.s. *H. A. Hansen*, Hansen, nu Svendborg.
s.s. *Hadsund*, Hansen, ank. Riga 8.1.
s.s. *Halvdan*, afg. Dunkirk 19.1. til København via Middelfart.
s.s. *Halland*, Christiansen, ank. Bona 16.1.
s.s. *Hamlet*, Poulsen, pass. Dakar 13.1. p. R. t. Kaolath.
s.s. *Hammershus*, Hveissel, ank. Alexandria 15.1.
m.s. *Handicap*, Bull, afg. Batavia 9.1. til Brisbane.
s.s. *Hans Broge*, Christensen, afg. Garston 14.1. til St. Domingo.
s.s. *Hans Mærsk*, Slavensky, afg. Glasgow 16.1.
s.s. *Hans Tausen*, Hansen, ank. Kiel 8.1. for Klassifikation.
s.s. *Harald*, Pedersen, afg. Algier 12.1. til Haydar Pacha.
s.s. *Harriet*, pass. Kielerkanal 17.1. p. R. t. Melilla.
s.s. *Hebe*, Lauritzen, ank. København 16.1.
s.s. *Hekla*, Bosch Kronika, oplagt.
s.s. *Helene*, afg. Watchet 17.1. til Penarth.
s.s. *Helga*, ank. Malta 17.1.
s.s. *Hellig Olav*, Peronard, afg. Oslo 10.1. til New York.
s.s. *Hengesl*, Ingemann Andersen, ank. København 19.1.
s.s. *Henry Tegner*, Nielsen, ank. Valencia 10.1.
s.s. *Hermod*, Clausen, ank. Harstad 15.1.
s.s. *Hertha Mærsk*, Møller, afg. Stettin 12.1.
s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. København 10.1. til Manchester, Liverpool og Swansea.
s.s. *Hjeltn*, opl. i København siden 19.7 1924.
s.s. *Hjortholm*, Hejede, afg. Libau 17.1. til København.
s.s. *Holland*, Jørgensen, afg. Sunderland 14.1.
s.s. *Hroar*, Gotthardt, ank. Hull 18.1.
s.s. *Hugo*, Jacobsen, ank. Blyth 13.1.
s.s. *Hulda Mærsk*, Andersen, ank. London 13.1.

I

s.s. *I. D. S. Adolph*, Krøyer, ank. Korsør 17.1.
s.s. *I. P. Justesen*, Flygenring, ank. Genua 14.1.
m.s. *Indien*, Jacobsen, afg. Singapore 14.1. til Europe.
s.s. *Inga*, Nielsen, afg. Rufisque 9.1. til Bordeaux.
s.s. *Inge Mærsk*, Hansen, ank. Ghent 16.1.
s.s. *Inger*, pass. Gibraltar 16.1. p. R. t. London.
s.s. *Irene Maria*, Lisberg, ank. Antwerpen 13.1.
s.s. *Island*, Frandsen, ank. København 25.12.
s.s. *Ivar*, Ankersen, afg. Newcastle 29.12. til Philadelphia og Baltimore.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, afg. London 17.1. til Libau via Nørresundby.
s.s. *J. C. la Cour*, Sandborg, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Jakob Mærsk*, Hansen, afg. Oran 30.12.
s.s. *Jan*, Kurtzhals, afg. Savannah 18.1. til Cardenas.
m.s. *Java*, Knudsen, ank. København 1.1.
s.s. *Jelling*, Andersen, ank. Trinidad 14.1.
s.s. *Jenny*, afg. Preston 16.1. til Fowey.
s.s. *Jessie Mærsk*, Petersen, afg. Gefle 14.1.
s.s. *Johanne*, afg. Danzig 17.1. til Åbo.
s.s. *Jolantha*, Strufve, i Stettin-København-Oslo Ruten.

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 Efftt., N. Mogensen.

Helsingør:

K. F. Marstrands Efftt.

Randers:

A. L. Nielsen, ogsaa aut. Forhyringskontor.

Vejle:

W. Coops, ogsaa aut. Forhyringskontor.

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

LONDON

BUNKER ENTREPRENØRER
FOR UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGELSKE KUL-ÆRSKIBNINGSHAVNE
BEFRAGTNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE
KULESPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER
FLYDENDE BRÆNDSEL

LAMBERT BROTHERS

LIMITED

TELEGRAM-ADR.: 85, GRACECHURCH STREET,
»LAMBERT STOCK, LONDON»
LONDON»

FILIALER:

Telegr.-Adr.:

CARDIFF, The Exchange } »Lambert»
Newport, Mon., 131, Dock Street }
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 }
Methil, 82, East High Street } »Lambert»
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

CARBOM, PETERSON & CO., Ltd.

DIREKTØRER: SKIBSMÆGLERE KONTORER:
JOHN O. CARBOM (SVENSK) JOHN CARBOM & 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. "Carbom, Grimsby" Hull: Central 5093 (two lines)
Baltic "Carbom, Hull" Immingham: Central 38
"Carbom, 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 Exch. 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: »Vonnahrens»

SKIBSMÆGLERE · BUNKERKUL ENTREPRENØRER

Agent for Norge: *

ROB. NILSON & NYQUIST, Christiania.

Telefon: 14346, 33647 H · Telegr.-Adr.: »Lipalox»

METHIL

Telegrams: »Mactaggart», Methil.
Codes: A. B. C. 5th Edition · Scott's 10th 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

Første Klasses Varer i Skinker, Smør, The, Ost, Mel, Konserver etc.
Agent for W. B. Dick & Co., Ltd., Maskinolie etc.

s.s. *Jomsborg*, Andersen, ank. Hull 16.1.
 s.s. *Josey*, Nielsen, ank. Baltimore 10.1.
 s.s. *Jungshoved*, Horn, ank. Santa Pola 14.1.
 m.s. *Jyllandia*, Kolls, ank. København 17.1.
 s.s. *Jægersborg*, Hansen, afg. Warkworth 14.1.

K

s.s. *Kai*, Friis, afg. New Orleans 15.1. til Manzanillo.
 s.s. *Karen*, Brinch, ank. London 17.1.
 s.s. *Karla*, afg. Kenitra 18.1. til Casablanca.
 s.s. *Kasan*, Sørensen, i Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Katholm*, Jensen, afg. Liverpool 17.1. til København og Randers via Swansea.
 s.s. *Kejserinde Dagmar*, Uldall, ank. Newport 18.1.
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, ank. Kotka 18.1.
 s.s. *Kina*, Nielsen, ank. Osaka 16.1.
 s.s. *Kirsten Mærsk*, Børentzen, afg. Hartlepool 19.1.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, i København-Aarhus Ruten.
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, pass. Skagen 18.1. p. R. t. Nakskov.
 s.s. *Knud*, i Dok i Antwerpen siden 9.1.
 s.s. *Knud Willemoes*, Thomsen, afg. Esbjerg 17.1. til Grangemouth.
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, i København-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Rindby, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Kronborg*, Rise, pass. Brunsbüttel 19.1.
 s.s. *Kronprins Frederik*, Hejlsøe, pass. Skagen 19.1 p. R. t. København.
 s.s. *Kurland*, Berndsen, afg. Bayonne 14.1.
 m.s. *København*, Mortensen, pass. Dover 18.1. p. R. t. London.

L

s.s. *Lars Kruse*, Bager, ank. Rufisque 18.1.
 s.s. *Laura Mærsk*, Løber, pass. Helsingør 11.1.
 m.s. *Leise Mærsk*, Houmann, ank. Rosario 3.1.
 s.s. *Lexa Mærsk*, Børentzen, afg. Horsens 14.1.
 s.s. *Lifland*, Haure Petersen, ank. Sagua (Cuba) 18.1.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, afg. Sunderland 17.1.
 s.s. *Lily*, Poulsen, ank. Valencia 14.1.
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutefart København-Limfjordsstationerne.
 s.s. *Lithuania*, Jørgensen, afg. Falmouth 18.1. til Danzig.
 s.s. *London*, Caspersen, ank. Genoa 13.1.
 m.s. *Louistanan*, Hyllested, ank. Göteborg 17.1.
 m.s. *Lynetten*, Jensen, ank. Wexford 9.1.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, ank. København 18.1.
 s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. Antwerpen 18.1. til København.
 s.s. *Maine*, Andersen, ank. New Orleans 15.1.
 s.s. *Maj*, Holm Nielsen, pass. Gibraltar 18.1. p. R. t. Pertusola
 s.s. *Maja*, opl i København siden 31.12.
 m.s. *Malaya*, Kruse, ank. Tsingtau 17.1.
 s.s. *Margrete*, Mathiasen, ank. Rotterdam 17.1.
 s.s. *Marie*, ank. London 17.1.
 s.s. *Marie Mærsk*, Kristensen, afg. Dunkirk 7.1.
 s.s. *Margit*, Jensen, afg. Bathurst 16.1. til Hull.
 s.s. *Martin Carl*, Olsen, ank. København 18.1.
 s.s. *Martin Goldschmidt*, Lauritzen, afg. Gandia 19.1. til London.
 s.s. *Mary*, Stabell, ank. København 11.1.
 s.s. *Maryland*, Pape, afg. Svendborg 16.1. til New York.
 m.s. *Mexico*, Wolff Jørgensen, pass. Dover 11.1 p. R. t. Beaumont.
 s.s. *Middelhavel*, Olsen, ank. Newport Mon 16.1.
 s.s. *Minsk*, Egense, afg. Algier 17.1. til Neapel.
 s.s. *Mjølneur*, Rasmussen, afg. Seydisfjord 17.1. til Akureyri.
 s.s. *Moskov*, Jørgensen, ank. Danzig 13.1.
 s.s. *Møen*, Olsen, i København-Stege og København-Nykøbing F. Ruten.

N

s.s. *N. F. Høffding*, Klint, ank. Bordeaux 15.1.
 s.s. *Nancy*, ank. Amsterdam 16.1.
 s.s. *Natal*, Røder, afg. Sabang 17.1. til Europe.
 s.s. *Nautik*, ank. Ghent 18.1.
 s.s. *Neptun*, afg. Port Talbot 8.1. til Palma.
 s.s. *Nerma*, ank. Benisaf 12.1.
 s.s. *Nevada*, Fischer, ank. Santa Fé 9.1.
 s.s. *Nidaros*, Thomsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.

s.s. *Niels Ebbesen*, Meyer, ank. Danzig 17.1.
 s.s. *Niobe*, afg. Salobrena 19.1. til Valencia.
 s.s. *Nordland*, Clausen, afg. Hull 18.1.
 s.s. *Nordsøen*, ank. Visby 15.1.
 s.s. *Normandiet*, Meinertz, ank. Livorno 15.1.
 s.s. *Norman Isles*, Matzen, afg. Rotterdam 14.1. til Cuba.

O

s.s. *Odense*, i København-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-København-Gøteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, Danholt, afg. Tunis 18.1. til Piræus.
 s.s. *Olga*, Tofft, ank. Salford 16.1.
 s.s. *Oluf Bager*, Larsen, i København-Fr.havn- og København-Aalborg Ruten.
 s.s. *Oluf Mærsk*, Hansen, afg. Norfolk 6.1.
 m.s. *Oregon*, Mühlendorff, afg. Cardiff 6.1. til River Plate.
 s.s. *Orion*, Berndsen, pass. Kielerkanalen 16.1 p. R. t. Ghent.
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, ank. København 16.1.

P

s.s. *P. Madsen*, Christensen, ank. Rufisque 12.1.
 s.s. *P. N. Damm*, Andersen, afg. Tyne 16.1.
 s.s. *Pacific*, Matthiesen, ank. Durban 16.1.
 s.s. *Palnatoke*, Jacobsen, ank. Warkworth 19.1.
 m.s. *Panama*, Hjernum, afg. Port Said 11.1. til Rotterdam.
 s.s. *Parana*, Heisterberg, ank. Newcastle N.S.W. 10.1.
 s.s. *Paris*, Ovesen, ank. Hamburg 11.1.
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, ank. Norfolk Va., 18.1.
 m.s. *Peru*, Larsen, pass. Panama Canal 14.1. p. R. t. Hamburg.
 s.s. *Peter Mærsk*, Knudsen, afg. Antwerp 7.1.
 s.s. *Polaris*, Holm, ank. Frederikshavn 17.1.
 s.s. *Polly*, Nielsen, ank. Antwerp 18.1.
 s.s. *Primula*, Jacobsen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
 s.s. *Prins Knud*, Koch, ank. Riga 13.1.

R

s.s. *Randi*, pass. Brunsbüttel 11.1. p. R. t. Melilla.
 s.s. *Rask*, Theiland, afg. København 17.1. til Methil.
 s.s. *Rhodesia*, Madsen, afg. Bunbury 14.1.
 s.s. *Rhone*, Thomsen, afg. London 16.1. til København.
 s.s. *Rigmor*, Jørgensen, afg. Port Talbot 13.1. til Almeria.
 s.s. *Rita*, Hav, i København-Hamburg Ruten.
 s.s. *Robert Mærsk*, Jensen, ank. København 11.1.
 s.s. *Roma*, Bejer, ank. København 23.12.
 s.s. *Romø*, Olesen, ank. Horsens 18.1.
 s.s. *Rosenborg*, Jans, pass. Kopervik 18.1.
 s.s. *Rota*, Rivold, afg. Leith 19.1. til Frederikshavn.

S

s.s. *Saga*, Henriksen, afg. København 17.1. til Antwerpen.
 m.s. *Sally Mærsk*, Andersen, afg. San Pedro 26.12.
 s.s. *Scandia*, Simonsen, pass. Rockall 12.1. p. R. t. New York.
 s.s. *Seine*, Le Barzig, ank. Riga 17.1.
 m.s. *Selandia*, Himmelstrup, afg. Port Said 15.1. til Messina.
 m.s. *Siam*, Poulsen, afg. Port Said 15.1.
 s.s. *Sigrid*, Madsen, ank. Genua 14.1.
 s.s. *Sigrun*, Jensen, afg. Aalborg 17.1. til Antwerpen.
 s.s. *Sigvald*, Andersen, pass. Brunsbüttel 18.1. p. R. t. London.
 s.s. *Silkeborg*, Christensen, afg. Cartagena 14.1.
 s.s. *Simone*, Christensen, afg. Grangemouth 9.1.
 s.s. *Sierra Leone*, Esbensen, ank. Cienfuegos 16.1.
 s.s. *Sierra Morena*, Moyell, pass. Stornoway 16.1. p. R. t. Baltimore.
 s.s. *Sierra Nevada*, Eriksen, pass. Las Palmas 11.1. p. R. t. Capetown.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. København 19.1.
 s.s. *Skagerak*, Hansen, afg. Tyne 15.1. til St. Nazaire.
 s.s. *Skanderborg*, Petersen, ank. Monastir 13.1.
 s.s. *Skjold*, Nielsen, afg. Antwerpen 16.1. til Aarhus-Middelfart, København og Aalborg.
 s.s. *Skodsborg*, Grove, ank. Newcastle 9.1.
 s.s. *Skolland*, Iversen, ank. Hull 7.1.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, ank. Thorshavn 13.1.
 s.s. *Slesvig*, Poulsen, afg. Santapola 18.1.
 s.s. *Smut*, Hansen, afg. København 19.1. til Blyth.
 s.s. *Sophie*, Thomsen, ank. Kiel 12.1.
 s.s. *Spigerborg*, Jensen, ank. Danzig 10.1.
 s.s. *Stadion II*, ank. Aabenraa 16.1.
 s.s. *Stal*, Clausen, ank. New York 15.1.
 s.s. *Stegelborg*, Nielsen, ank. Genua 23.12.
 s.s. *Stella*, afg. Irmingham 16.1. til Aarhus.
 s.s. *Susan Mærsk*, Petersen, ank. Mexico 14.1.
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, ank. Boston 16.1.
 s.s. *Svanholm*, Petersen, ank. Danzig 15.1.
 s.s. *Svaava*, Christensen, afg. Gibraltar 17.1. til Lissabon.
 m.s. *Svendborgsund*, Christensen, ank. Danzig 16.1.
 s.s. *Svend Pii*, Albertsen, afg. Antwerp 17.1.
 s.s. *Svend*, Karstensen, afg. Arzew 13.1. til Pernis.
 s.s. *Søborg*, Madsen, pass. St. Anneshead 18.1.
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, ank. Rosario 15.1.
 s.s. *Sønderjylland*, Lund, i Ruten København-Bogense-Vejle.

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

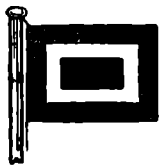
AUGUST P. MOE · PHILADELPHIA PA.

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 FFIFLG.
 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

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 59 a

T

- s.s. *T. M. Werner*, Marcker, afg. Rufisque 16.1.
 s.s. *Taarnborg*, Knudsen, afg. Newcastle 14.1.
 s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, ank. København 18.1.
 s.s. *Taasinge*, Nicolaisen, i København-Nakskov- og København-Mariagerfjord Ruterne.
 s.s. *Texas*, Dragsdahl, afg. København 18.1. til Lysekil Distrikt.
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, afg. København 19.1. til Newcastle via Nakskov, Odense og Aarhus.
 s.s. *Thyra* (Progress), Schmidt, afg. Gandia 17.1. til Dunkirk.
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. København 20.1. til Dunkirk, Havre og Bordeaux.
 s.s. *Tjaldur*, Kolster, i København-Riga Ruten.
 s.s. *Tomsk*, Mikkelsen, afg. Blyth 16.1. til Palermo.
 m.s. *Tongking*, Topp, pass. Panama Kanal 12.1. p. R. t. San Diego.
 s.s. *Transvaal*, Bronér, afg. Vladivostok 5.1. til San Francisco.
 s.s. *Trondhjem*, Pedersen, ank. København 16.1.
 s.s. *Tula*, Christensen, afg. Lissabon 15.1. til København.
 s.s. *Tyr*, Jensen, ank. Hull 18.1.

U

- s.s. *Uffe*, Jørgensen, ank. Tunis 15.1.
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, ank. Fredericia 17.1.
 s.s. *Ulla*, Jessen, afg. Swansea 10.1. til Cette.
 s.s. *Ulrik Holm*, Toft, ank. Manchester 18.1.
 s.s. *United States*, Meyer, i Dok i København siden 20.12.
 s.s. *Uranienborg*, Rasmussen, ank. Providence 13.1.

V

- s.s. *Valborg*, Thomsen, pass. Lizard 18.1. p. R. t. Swansea.
 s.s. *Vega*, Madsen, ank. Malaga 12.1.
 s.s. *Venus*, Terkildsen, ank. København 18.12.
 s.s. *Vera*, Hjorth, ank. Randers 18.1.
 s.s. *Veratyr*, Pedersen, ank. København 11.1.
 s.s. *Viborg*, Winther, afg. Genoa 15.1.
 s.s. *Vidar*, Nielsen, ank. Newcastle 18.1.
 Bark *Viking*, Ankersøe, ank. Port Victoria, Spencer Gulf 16.12.
 s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), Jacobsen, afg. Norfolk, Va, 4.1. til Esbjerg-Aalborg, København og Korsør.

W

- s.s. *Wien*, Jørgensen, afg. Kristiansund 14.1. til Methil.
 s.s. *With. Colding*, Østergaard, pass. Cabo Carvoiro 18.1. p. R. t. Cagliari.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, pass. Skagen 19.1. p. R. t. København.

Y

- s.s. *Ydun*, Jensen, i København-Randers Ruten.
 s.s. *Yokohama*, Bast, ank. Port Said 19.1.
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Rasmussen, i København-Hamburg Ruten.
 s.s. *Yrsa* (Lauritzen), ank. Methil 19.1.

Ø

- s.s. *Ørkild*, Jensen, ank. Kristiansund 18.1.
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, afg. Ayr 9.1.

POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE

- m.s. *Alfa*, Christensen, ank. Rotterdam 18.1.
 m.s. *Caroline*, Jørgensen, afg. Gent 16.1. til Immingham.
 3m.Sk. *H. C. Christensen*, Christensen, ank. Cumana 4.12.
 3m.Sk. *Fuglen*, Schmidt, ank. Skagen 12.1.
 3m.Sk. *Hans*, Christensen, afg. Sarpsborg 4.1. til Whitehaven.
 3m.Sk. *Niels*, Rasmussen, ank. Barnstable 12.12.
 Bark *Ingrid* solgt.
 4m.Sk. *Olga*, Mouritsen, afg. Stettin 16.1. til Svendborg.
 3m.Sk. *Vega*, Hansen, afg. Newlyn 15.1. til St. Brieuc.
 3m.Sk. *Zampa*, Jørgensen, afg. Dahouet 2.1. til Fowey.
 3m.Sk. *Concordia*, Henriksen, afg. Charlestown 12.1. til Granton.
 3m.Sk. *Concordia*, Møller, afg. Fjellebroen 10.1. til Dysart.
 3m.Sk. *Ørnen*, Jensen, afg. Risør 6.1. til Guernsey.
 3m.Sk. *Cathrine*, Jørgensen, afg. St. Brieuc 22.12. til Lissabon.
 3m.Sk. *Norden*, Olsen, afg. St. Brieuc 31.12. til Lissabon.
 3m.Sk. *Roma*, Petersen, afg. Dahouet 2.1. til Lissabon.
 3m.Sk. *Dagny*, Petersen, ank. Lissabon 19.12.
 3m.Sk. *Johanne*, Marcussen, ank. St. Brieuc 12.1.
 3m.Sk. *Falken*, Madsen, ank. Quimper 18.12.
 3m.Sk. *N. P. Petersen*, Hansen, ank. Svendborg 6.1.
 3m.Sk. *S. Rasmussen*, Larsen, ank. Newlyn 12.1., bestemt til Portleven.
 3m.Sk. *Neptun*, Sørensen, ank. Plymouth 8.1., bestemt til Lissabon.
 3m.Sk. *Vesta*, Kristensen, ank. Kristiansand 7.1., bestemt til Folkestene.
 3m.Sk. *Gefion*, Lund, ank. Newlyn 17.1.
 3m.Sk. *Minerva*, Sørensen, ank. Fowey 17.1.
 3m.Sk. *Elisabeth Eff.*, Nielsen, ank. St. Brieuc 13.1.
 3m.Sk. *Jens Nielsen*, Nielsen, oplagt Thuro.
 3m.Sk. *Dr. Louise*, Hansen, oplagt Thuro.
 3m.Sk. *Else*, Jensen, oplagt Thuro.
 3m.Sk. *Rossing*, Baagøe, oplagt Thuro.
 3m.Sk. *Marie*, Nielsen, oplagt Thuro.
 3m.Sk. *Pallesen*, Jensen, oplagt Thuro.
 4m.Sk. *Kaj Hvilsom*, Wulff, oplagt Thuro.

- 4m.Sk. *Nordborg*, Hansen, oplagt Thuro.
 m.s. *Willemoes*, Erichsen, oplagt Thuro.
 Philip, Petersen, oplagt Thuro.
Confidence, Hvenegaard, ank. Newlyn 17.1.
Cornwall, Madsen, ank. Gt. Yarmouth 5.1. p. R. t. Charlestown.
Dannebrog, Hansen, ank. Thuro 8.1.
Flora, Nielsen, ank. Teignmouth 11.1.
Kurt, Jørgensen, ank. Liverpool 24.12. 24.
Leif, Jørgensen, ank. Lübeck 10.1.
Ludvig, Jørgensen, oplagt Thuro.
Martin Nissen, Jensen, afg. Plymouth 9.1. til Lissabon.
Primula, Jørgensen, ank. Dysart 15.1.
Valdemar, Christensen, ank. Mauschole 29.12. 24.
Vera, afg. Charlestown 12.1. til Nantes.
N. E. Schmidt, Rasmussen, ank. Oporto 16.1.
 3m.Sk. *Astræa*, Dam, ank. Varberg 14.1.
 m.s. *Agnes*, Frederiksen, ank. Danzig 12.1.
Elisabeth, Groth, ank. Dieppe 15.1.
Frida, Jørgensen, afg. Holyhead 17.1.
Fylla, Kromann, ank. Vejle 15.1.
Galathea, Nielsen, ank. Teignmouth 12.1.
Hertha, Christoffersen, afg. Penzance 15.1.
Husavik, Hansen, afg. Oslo 16.1.
Nathalia, Eriksen, ank. St. Ives 18.1.
Nordtrafik, Friis, ank. Oporto 17.1.
 m.s. *Polarstjernen*, Hansen, afg. Kalundborg 16.1.
San, Pedersen, ank. Marstal 13.1.
Maagen, Mortensen, ank. Lissabon 13.1.
Neptun, Bastrup, afg. Dieppe 14.1. til Aarhus.
Marna, Boye, afg. Vestervik 13.1.
 3m.Sk. *Aphrodite*, A. Watson, afg. Dysart 15.1. til Rudkøbing.
 3m.Sk. *Start*, Andersen, afg. Helsingør 17.1. til Nyborg.
 3m.Sk. *Christian*, M. Rasmussen, pass. Helsingør 13.1. paa Rejse til Bandry.
 3m.Sk. *Noah*, J. E. M. Jørgensen, ank. La Rochelle 16.1.
 3m.Sk. *Garibaldi*, J. Jørgensen, afg. Charlestown 13.1. til Kirkcaldy.
 3m.Sk. *Mercur*, O. Hansen, afg. Dysart 15.1. til Svendborg.
 m.s. *Albert Mau*, Rasmussen, afg. Svendborg 16.1. t. Groeningen.
 4m.Sk. *Richard*, Petersen, ank. Cardiff 22.12. 24.
 4m.Sk. *Sigrid*, Hansen, afg. København 16.1. til Thuro.
 4m.Sk. *Ruth*, Sørensen, afg. Hangø 8.1. til Aalborg.
Johanne, H. N. Jensen, oplagt Svendborg.
 C. V. *Petersen*, Jul. Petersen, oplagt Svendborg.
 m.s. *Emanuel*, I. L. Petersen, oplagt Svendborg.
Erhardt, F. Poulsen, ligger i Lissabon bestemt til Looe.
Fortuna, A. Jørgensen, oplagt Svendborg.
Carla, R. Jacobsen, forventes til Lissabon for Ordre fra Newfoundland.

BLIDBERG ROTHCHILD CO., INC.
 DAMPSKIBS AGENTER OG SKIBSMÆGLERE

59-61, PEARL STREET Telegram-Adr.: BLIDBERG
 NEW YORK CITY

Repræsentanter for: *Blidberg Metcalfe & Co., Göteborg.*
 VARER I KONSIGNATION ØNSKES

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

Set. Anna Plads 28

AF NYBYGNINGER

KØBENHAVN K.

Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

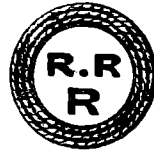
*

Telegram-Adresse: PACAO

N. C. BACHEDSV. SKIBSMÆGLER
NØRRE-SUNDBY

Telefon 1047-2161

Telegram-Adr.: BACH

A/S RANDERS REBSLÆRERIHamp- og Staaltraadstovværk • Fabrik
RANDERSTougværk af Hamp, Manila, og Cocos i alle
Dimensioner • Transmissionstouge • Jern- & Staal-
toug til Skibsbrug og Elevatorer

Oplag i København:

ANTON JENSEN • STRANDGADE 44

BOLINDERS RAAOLIE-MOTORER
FOR SKIBE OG STATIONÆR

Ingen Vandindsprøjtning.

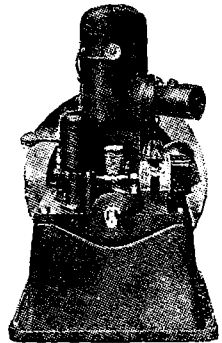
Ingen Kompressor.

Meget ringe Brændstofforbrug.

ØJEBLIKkelig IGANGSÆTNING VED ELEKTRISK GLØDESPIDS PAA RAAOLIE

OVER 15.000 BOLINDERMOTORER I DAGLIG DRIFT

ÆLDRE BOLINDERTYPER MODERNISERES



FORLANG TILBUD

Enerepræsentant for Danmark:

HARRY LEVIN
(INGENIØRAFDLG.)FREDERIKSGADE 1
KØBENHAVNTelefon: Central 59-5995
Telegram-Adresse: »FAIRLEVIN«

KIRKEGADE 7 ESBJERG TELEFON 266

TH. THYGESEN
SKIBSPROVIANTERING

GRUNDLAGT 1893

FRILAGER • VARER FOR UDFØRSEL

**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevadore-Firma i Aarhus

LØSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

V. & E. MATHIESEN
BLIKKENSLAGER • SKIBSINVENTARKabys & Baadinventar, Lanterner med
Certificat, Kompashætter. Fortinnin.ALT SKIBSARBEJDE UDFØRES
TOLDBODGADE 6, KØBENHAVN • TELEF 9145

Skibsmægler

KR. KNUDSEN

Søassurance

KRISTIANSAND, S. Telegr.-Adr.: "NESDUNK"

J. ANDERSEN & CO
SHIPS OUTFIT

TOLDBODVEJ 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

F. V. T. NIELSENSKIBSBYGNINGSINGENIØR
(fhv. Overkonstruktør ved Orlogsværftet)Udarbejdelse af Projekter og Tegninger til forskellige
Arter af Skibe og Farløjer. Raadgivende ved Værftanlæg.
Tilsyn med Nybygninger.

Store Regnegade 5III, København K • Telf.: Byen 1386 x

DANRAAOLIEMOTORER
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:

Nädendal 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 SKIBSEART

FORSIKRINGS-AKTIESELSKABET

DANSKE LLOYD

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: 1959 **ODENSE** Statetelf.: 52

Telegram-Adr.: „Staalværft“

*

KONTOR I KØBENHAVN:
KONGENS NYTORV 8

*

NYBYGNING AF STAALSKIBE
INDTIL 10,000 TONS D.W.

*

SPECIALITET:
DIESELMOTORSKIBE

FORSIKRINGS-AKTIESELSKABET

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

A/S DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

Filialer:

KØBENHAVN

BANGKOK & 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 østasiatiske og andre oversøiske Produkter, Teak- og andre Træsorter. Export til oversøiske Pladser af europæiske Produkter.
 Skov- og Savnøledrift i Siam.

Alle nærmere Oplysninger erholdes ved Henvendelse paa Kompagniets Hovedkontor, Holbergsgade 2, København K.

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

BLIDBERG ROTHCHILD CO., INC.

DAMPSKIBS AGENTER OG SKIBSMÆGLERE
 59-61, PEARL STREET Telegram-Adr.: BLIDBERG
 NEW YORK CITY

Repræsentanter for: Blidberg Metcalfe & Co., Göteborg.

VARER I KONSIGNATION ØNSKES

STEGMANN
 N.F. EDSV. SKIBSMÆGLER
 TELEFONER 18&918 TELEGRAFER „STEGMANN“
 NØRRE SUNDBY

A/S DAMPSKIBSSELSKABET

"PACIFIC"

AMALIEGADE 29 A

Telefon: 4211 · Telegram-Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH

Korre panderende Reder

FLETCHERS (STEVEDORES) LIMITED

ETABLERET I OVER 50 AAR

TELEGRAM-ADR.:
 "DISCHARGE, CARDIFF"
 TELEFON: 1899

*Stevedores og
 Kørsel*

ROYAL STUART BLDGS.,
 JAMES STREET
 CARDIFF

ALFRED CHRISTENSEN

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

*Dampskibsreder
 Dampskibs- og Havariagent
 Befragtningsforretning*

KONSIGNER DERES SKIBE TIL SCHELLEN'S SHIPPING & AGENCY CO. SOC. AN.

ROTTERDAM ANTWERPEN HAMBURG

Skibsredere, Skibsmæglere, Befragtere, Speditører,
 Toldklarere. Spec: Baltic & White Sea Befragtning

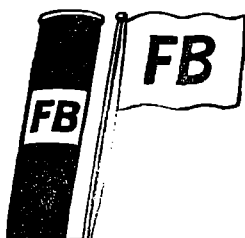
Telegram-Adresser:

Rotterdam: SCHELLEN Antwerpen: SCHELSHIP Hamburg: SCHELLENSHIP

A·N·PETERSEN

A/S DET DANSK-FRANSKE DAMPSKIBSSELSKAB
 Telef.: 1243-12845 — Telegr. Adr.: Danskfransk
 FREDERIKSGADE 9

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



DE FORENEDE BUGSERSELSKABER

Telef.: Toldboddommen: Central 5944 TELEGRAM-ADRESSE: Nattefon for Bugsering: Palæ 3034
 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. 5

FREDAG 30. JANUAR 1926

32. AARG.

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

MANGLER VI NAVIGATØRER?

V i har tidligere i en Række Artikler i *Dansk Søfartstidende* rejst Spørgsmaalet om Uddannelsen af vore Skibsofficerer og hævdede, at den rivende Tilbagegang i den danske Sejlskibstonnage — det gælder i særlig Grad de større Sejlskibe — vilde medføre store Vanskeligheder for en tilfredsstillende Uddannelse af vore Skibsofficerer, idet Manglen paa store Sejlskibe, i hvilke de vordende Befalingsmænd kunde faa den i Loven krævede Uddannelse, vilde resultere i, at den bedste Del af Befalingsmandsemnerne opgav at følge en Levevej, i hvilken Uddannelsens Tilendbringelse indenfor en rimelig Tid var saa at sige umuliggjort. Det viser sig da ogsaa, at Antallet af Styrmand, der afgaar fra vore Navigationsskoler har været i ret stærk Tilbagegang i de sidste Aar, og selv om man maaske ikke kan sige, at der derfor hidtil har gjort sig nogen Mangel gældende i vor Handelsflaade, er der dog neppe Tvivl om, at dette vil blive Tilfældet, hvis ikke Tilgangen stimuleres, enten ved at Tilbagegangen i Sejlskibsflaaden standses, ved at der tilvejebringes det fornødne Antal Skoleskibe til Uddannelsen af de unge Mænd, eller ved at Loven ændres saaledes, at de Krav, der nu stilles med Hensyn til Uddannelse i Sejlskibe enten helt stryges eller i hvert Fald nedsættes betydeligt.

Flertallet af vore Redere er jo enige om, at en fortsat Sejlskibsuddannelse ikke blot er ønskelig, men nødvendig, og i Udlandet, hvor man er stillet overfor det samme Problem, indtager man samme Standpunkt. I forskellige Lande, som f. Eks. Finland, stilles der Krav om direkte Støtte fra Statens Side, og der maa vel ogsaa siges at være en Del, der taler for, at Staten, der træder hjælpende til paa saa mange andre Omraader til Støtte for Landbrug, Handel og Industri, gav en Haandsrækning her til Hjælp for vor Sømandstand i Samarbejde med vore Rederier, der jo er direkte interesserede i, at vore unge Sømand faar den bedst mulige Uddannelse.

DE MINDRE SEJLSKIBE

S om omtalt andetsteds i Bladet har Sejlskibsrederiforeningen for mindre Skibe afholdt Aarsmøde i København i disse Dage. Der forelaa forskellige vigtige Spørgsmaal til Afgørelse af Foreningens Delegerede, og det var en Fornøjelse at høre, hvor kort og klart Flertallet af de Delegerede forstod at fremsætte deres Syn paa de forskellige Spørgsmaal, der var til Behandling.

En Forhøjelse af Fragterne var absolut nødvendig, hvis ikke en stor Del af Rederne skulde tvinges til at gaa fra deres Skibe; der var da ogsaa absolut Enstemighed for en Forhøjelse, og Uoverensstemmelserne galdt kun Størrelsen af Forhøjelsen. Bestyrelsen havde her foreslaet en Forøgelse af Fragterne med 15 pCt. med en Regulering opad for lette Varer og en Forhøjelse af kun 10 pCt. for Stenlaster fra Bornholm og Sjællandsodde samt for Murstenslaster fra Rigets Yderkanter, idet vor hjemlige Stenindustri

og Teglværksindustri ikke vilde kunne klare sig i Konkurrencen med de svenske Stenbrud og de tyske Teglværker, hvis Fragten sattes højere. Bestyrelsen handlede her ud fra det Synspunkt, at man, saafremt man ønskede Imødekommenhed fra andre ogsaa var nødt til at vise Rimelighed i sine Krav, samt at en lav Fragt for de nævnte tunge Varer i den døde Tid dog var at foretrække for at ligge stille. Fra anden Side blev der stillet Forslag om større Forhøjelser — op til 35 pCt. — men Bestyrelsens Forslag sejrede dog med stort Flertal ved den endelige Afstemning.

Lastnings- og Losningsreglerne var et andet vigtigt Punkt paa Dagsordenen. Der paalægges ofte Skibene Udgifter, som burde bæres af Befragteren eller Ladningsmodtageren, og Mødet enedes sluttelig om at kræve, at Lastnings- og Losningsudgifterne er Skibet uvedkommende, saafremt Havnearbejdernes Organisation nægter at samarbejde med Skibets Besætning.

Ligeledes vedtoges det i Certepartierne at søge indført en Klausul gaaende ud paa, at Skibet ikke kan gøres ansvarligt for en Manko ved en Kornlast, selv om Kornet er vejet ved Indladningen.

Ulykkesforsikringen hviler tungt paa de smaa Sejlskibe, idet den andrager ca. 100 Kr. pr. Mand om Aaret, eller for et lille Skib med 3 Mands Besætning, hvad de fleste har, 300 Kr. Man agter derfor at søge gennemført, at Staten ligesom tidligere betaler Halvdelen af Præmien, og da der i indeværende Maaned af Socialministeren er fremsat et Lovforslag om Ulykkesforsikring, er der rettet Henvendelse herom til Ministeriet, ligesom Folketingsmænd af de forskellige Partier, der er Medlemmer af det, angaaende Forslaget nedsatte Udvalg, paa Forespørgsel har lovet at støtte Foreningens Ønske, og der synes altsaa at være nogen Chance for, at Sejlskibsrederne vil opnaa denne Lettelse.

Hvad Skibstilsynet angaar, fremgik det af de førte Forhandlinger, at Erhvervsministeriet var villigt til i størst muligt Omfang at vise Rederne Imødekommenhed og støtte dem efter bedste Evne under Hensyn til de store Vanskeligheder, Smaaskibene har at kæmpe med.

Med Hensyn til Samarbejde med de svenske og de tyske Sejlskibsorganisationer, er Forholdet for Sveriges Vedkommende det, at Fragterne dér ligger en Del under de danske, og saafremt denne Forskel ikke udlignes, vil et Samarbejde være umuligt. Man ønsker Samarbejdet i Sverige, og vil forsøge at faa Fragterne op i den Anledning. En Repræsentant for den svenske Organisation udtalte, at han vilde virke for en Forhøjelse af de svenske Fragter og foreslog, at de danske Fragter da nedsattes i samme Grad, saaledes at de blev ens, men det maa sikkert betragtes som meget tvivlsomt, om dette vil føre til et Resultat, da de danske Fragter neppe vil kunne nedsættes og de svenske af Hensyn til Konkurrencen med Damperne ikke vil kunne sættes væsentligt op.

Hvad Samarbejdet med den tyske Sejlskibsorganisation angaar, kræves det som Betingelse for For-

handling, at Fragten fra Danmark til Hamburg skal være den samme som fra Hamburg til Danmark.

STAAR VI FORAN EN STILLE PERIODE I SKIBSFARTEN?

Ved Indgangen til det nye Aar haabede man, at Aaret vilde bringe i hvert Fald noget mere Liv i Verdenshandelen og dermed bedre Tider for Skibs-

farten end det gamle Aar. Foreløbig synes disse Forhaabninger desværre ikke at skulle gaa i Opfyldelse, i hvert Fald er man herhjemme begyndt at lægge Skibe op — der er i Øjeblikket oplagt 5 Dampere —, og efter hvad vi erfarer har Dampskibsselskabet »Myren« lagt yderligere 4 Dampere op og der kan i den nærmeste Fremtid ventes endnu flere Oplægninger.

TRAFIKKEN PAA DANZIGS HAVN I AARET 1924

Den indgaaede Trafik beløb sig i Aarets Løb til 3,312 Skibe med 1,635,010 N.R.T. mod 2,913 Skibe med 1,701,747 N.R.T. i Aaret 1923.

Den udgaaede Trafik beløb sig i Aaret 1924 til 3,330 Skibe med 1,648,023 N.R.T. mod 2,873 Skibe med 1,710,433 N.R.T. i Aaret 1923.

Af den indgaaede Tonnage indgik 1,341 Skibe med 620,087 N.R.T. i Ballast mod 1,079 Skibe med 501,550 N.R.T. i Aaret 1923, medens 378 Skibe med 161,963 N.R.T. udgik i Ballast mod 485 Skibe med 213,542 i Aaret 1923.

Det vil af disse Tal bemærkes, at Antallet af ind- og udgaaede Skibe i 1924 har været noget større, Tonnagen derimod noget mindre end i 1923. Stigningen i Antallet forklares bl. a. gennem den udvidede Kysttrafik med smaa Dampere, og den forøvrigt ubetydelige Nedgang i Tonnagen skyldes sikkert væsentligst de Vanskeligheder, Aaret 1924 frembød for Skibstrafikken, — den lange Isvinter og en 2 Maaneders Havnestrejke.

De til Danzig indgaaede Varer bestaar hovedsagelig af Stykgods, Kunstgødning, Sild, Erts og Kul, samt i Begyndelsen af Aaret en Del Bomuld, men denne sidste Indførsel er mod Slutningen af Aaret næsten ganske ophørt. Af de fra Danzig afskibede Varer indtager som før nævnt Træ den første Plads. Udførslen af denne Artikel har tiltaget betydeligt, idet der i Aarets første 10 Maaneder, — for hvilke en Statistik foreligger — udførtes 827,450 Tons mod 730,996 Tons for hele Aaret 1923.

Foruden Træ udførtes væsentligst Sukker samt Rug og Byg.

Danmark Nr. 2.

Danmarks Tonnage staar som Nr. 2 i Danzigs Havnetrafik med 415 Skibe med 300,534 N.R.T. mod 285 Skibe med 326,934 N.R.T. i 1923. Det ses altsaa, at Skibsantallet er gaaet betydeligt — næsten 50 pCt. — frem, medens Tonnagen derimod er gaaet en Ubetydelighed ned. Denne sidste Omstændighed skyldes formentlig den formindskede direkte Udvandrertrafik til Amerika under dansk Flag, der har vandsaget, at der nu paa denne Linie kun gaar to i Stedet for som i forrige Aar tre og fire Skibe. Den tyske Tonnage staar med 1,550 Skibe og 617,256 N.R.T. som Nr. 1 og viser en mindre Fremgang imod 1923, hvor Tonnagen udgjorde 528,799 N.R.T. en relativ stor Fremgang viser Fristadens egen Tonnage i afvigte Aar, nemlig 474 Skibe med 104,176 N.R.T. mod 236 Skibe med 75,658 i 1923.

Den udgaaede Trafik fordelt efter Flag viser følgende Tal:

Nationalitet	1923		1924	
	Antal	N.R.T.	Antal	N.R.T.
Amerika	22	72,403	16	52,008
Belgien	3	14,187	1	694
Danmark	285	326,934	415	300,534
Danzig	236	75,658	474	104,176
Tyskland	1,534	528,799	1,550	617,256
England	196	251,739	217	233,510
Estland	8	804	8	3,922
Finland	18	1,651	23	2,479
Frankrig	95	215,844	59	82,277
Grækenland	5	1,415	—	—
Holland	29	23,527	52	29,097

Japan	1	4,254	2	8,238
Letland	17	5,568	13	2,307
Lithauen	—	—	1	97
Memel	20	6,246	15	5,876
Norge	154	101,639	161	91,082
Polen	112	15,358	76	18,395
Rusland	2	386	3	1,700
Sverige	173	52,405	226	81,364
Serbien	1	337	—	—
St. Domingo	2	2,588	—	—

Stærk Stigning i Persontrafikken.

Persontrafikken viser en stærk Fremgang for Bade- trafikken Zoppot-Hela, men ellers i det hele og store en Nedgang, jfr. nedenstaaende Statistik. Dette er ikke alene Tilfældet med den direkte Trafik til Amerika, men den direkte Trafik til Tyskland over Pillau og Swinemünde er ligeledes gaaet væsentlig tilbage. Den i 1923 store Udvandring af polske Arbejdere til Dunkirk — 53,668 Passagerer — er i Aarets Løb næsten ophørt og indskrænker sig for hele Aarets Vedkommende til 10,443 Personer. Den indgaaede Passagertrafik fra København er steget fra 1,558 Personer til 1,729, og Nedgangen fra 3,893 til 1,234 Personer i den udgaaede Persontrafik til København hidrører formentlig fra den ringere Udvandrertrafik.

Nedenstaaende hidsættes Statistikkene over Passagertrafikken:

	Indgang		Udgang	
	1924	1923	1924	1923
Havn	14,105	658	23,281	1,178
Zoppot, Hela	2,664	5,440	2,402	5,499
Pillau	2,930	10,268	2,505	9,199
Swinemünde	170	20	56	—
Memel	685	1,696	1,442	1,933
Libau	15	13	1	—
Riga	4	272	40	5
Helsingfors	—	—	8	—
Hangö	—	—	6	—
Gefle	4	2	—	—
Malmö	133	45	46	—
Stockholm	19	1	—	—
Flensburg	1,729	1,558	1,234	3,893
København	23	86	105	1,106
Hamburg	3	170	—	1,776
Bremerhaven	105	—	—	—
Bergen	1,789	1,288	4,455	7,535
Hull	2,454	1,359	1,651	4,819
London	6	—	—	—
Antwerpen	1,257	1,165	10,443	53,668
Dunkirk	128	253	1,678	2,676
Le Havre	1	—	—	—
Cherbourg	1,447	1,814	2,382	10,072
New York	29,671	26,108	51,735	103,349

FANØ SKIBSREDERFORENING

holdt den 18. ds. Generalforsamling. Formanden, Kapt. Mejnertz, mindedes de i afvigte Aar afdøde Medlemmer, Kapt. Hans Jessen, Havnefoged Peder Clausen og Kapt. Søren Winther. Formanden afgav derefter Beretning om Foreningens Virksomhed i det forløbne Aar og oplæste det reviderede Regnskab, der godkendtes. Til Bestyrelsen valgtes Kapt. H. A. Svarrer; til Revisorer Jac. Thomsen og A. Cl. Svarrer.

DANSK SEJLSKIBSREDERIFORENING FOR MINDRE SKIBE

Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe afholdt Fredag den 23. Januar aarlig Generalforsamling i København, under Ledelse af Overretssagfører *Bohn-Christiansen*.

Foreningens Formand, Kaptajn *Christensen*, bød kort Velkommen og udtalte nogle Mindeord over Kaptajn *Justesen*, Aalborg, der var afgaaet ved Døden siden Generalforsamlingen i Fjor.

Foreningens Sekretær, Translatør *Rasmussen*, Svendborg, gennemgik Regnskabet, for hvilket der gaves Decharge. Foreningens Formue andrager ca. 68,000 Kr.

Aaret, der svandt.

Translatør *Rasmussen* aflagde derefter Aarsberetningen. Aaret var forløbet roligt og uden Gnidninger, idet der var sluttet Overenskomster med de større Befragtere, men Fragterne havde været lave og de almindelige Prisstigninger større end ventet, saa Forholdene havde været ret vanskelige for Sejlskibene. Med en af de større Befragtere »De danske Sukkerfabrikker«, havde der været Uoverensstemmelser, idet Fabrikkerne ikke ønskede at slutte nogen Overenskomst, men desuagtet forlangte Nedsættelse af Fragten. Der havde været ganske godt at bestille, men paa Grund af de lave Fragter havde Udbyttet kun været ringe, og i nogle Tilfælde havde Farten givet Tab. Ladningsmodtagerne har forsøgt at lægge Losningsudgifterne over paa Skibene, og ogsaa Spørgsmaalet om Vægtgarantien havde voldet Bryderi; Foreningen tilraader derfor sine Medlemmer i Certepartierne at tage Forbehold med Hensyn til Ansvar for Vægt.

Hvad *Ulykkesforsikringen* angaar havde der været en Del Utilfredshed, idet den tynger haardt paa de enkelte Skibe. Den andrager ca. 100 Kr. pr. Mand om Aaret eller for de fleste Smaaskibe 300 Kr. aarlig. Socialministeren havde den 13. ds. forelagt Rigsdagen et Lovforslag om Ulykkesforsikring, i hvilket der er vist Foreningen nogen Imødekommenhed, selv om Forslaget ikke netop indeholder de Bestemmelser, Foreningen kunde have ønsket.

Hvad *Skibstilsynet* angaar, udtalte Sekretæren, har vi ganske vist en Lov herom, men denne fastslaar kun Rammerne for Tilsynet, medens Afgørelsen af alle Detailspørgsmaalet laa hos de Embedsmænd, der førte Tilsynet paa Statens Vegne, og Skibene var derfor prisgivne disse; Bestyrelsen har imidlertid søgt at paavirke Administrationen.

Kaptajn *Råvall*, *Råå*, bragte en Hilsen fra de svenske Kolleger og gav en Oversigt over Forholdene i Sverige.

Fragtspørgsmaalet

var det mest brændende Spørgsmaal paa Dagsordenen. Selv om der ikke har været udelt Tilfredshed med Overenskomsterne, er der dog almindelig Stemning for at bibeholde dem. Bestyrelsen anbefaler, at de bibeholdes.

Formanden betonedede, at Overenskomsterne havde skaffet Arbejdsro, og ved Afstemning mellem Kredsformændene vedtoges det at bibeholde dem.

Om Forslaget om Forhøjelse af Fragterne meddelte Sekretæren, at man har drøftet det i Bestyrelsen to hele Dage. Paa Generalforsamlingen i Vejle i Fjor forhøjedes de med 5 pCt., men Prisstigningen i det sidste Aar har været saaledes, at der nu er stærk moralsk Berettigelse for et Krav om en betydelig Forhøjelse. En saadan maa til, om ikke adskillige af Foreningens Medlemmer skal gaa fra deres Skibe. Der maa skabes Erhvervsmuligheder for de smaa Skibe og deres Folk.

Der foreligger nu to Forslag. Det ene gaar ud paa en Grundforhøjelse paa 20 pCt. i al Almindelighed, det andet paa en Forhøjelse af 15 pCt. med en Regulering opad for de lettere Varer, hvilket vilde være

det retfærdigste. Ganske vist er der et Hensyn at tage til Svenskerne, som man gerne vil arbejde sammen med, men der er den Anstødssten, at de danske Fragter ligger væsentlig over de svenske. I Bestyrelsen er der Stemning for at tage Hensyn til de danske Industrier, Stenbruddene og de Teglværker, der ligger i Landets Yderkanter. Man kan ikke, udtalte Sekretæren, stille Krav om Imødekommenhed uden selv at vise Forstaaelse over for Industrier, der trues af Konkurrence. Bestyrelsen vil anmode om Mandat til over for Producenter af saadanne grove Varer at stille sig saaledes, at de bliver nogenlunde ligestillede med deres udenlandske Konkurrenter.

Efter en lang Diskussion herom oplyste Kaptajn *Poulsen*, *Nakskov*, at i hans Kreds er man stemt for en Forhøjelse af 20 pCt. med Regulering for lettere Varer, nogle holder endda paa 35 pCt. Man skal forlange, ikke bede eller forhandle.

Translatør *Rasmussen* udtalte: Her er ikke Spørgsmaal om Forhandling, men om et Ultimatum, og saa bør man ikke kræve det yderste, men det, der med Rimelighed kan opnaas. For billigere Fragter for grovere Varer taler Hensynet til Statsbanernes forskellige Takstklasser, og i den døde Periode er det godt at kunne ty til denne Fart og de store Afskibere i Landets Yderkanter.

Kaptajn *Jacobsen*, *Vejle*, hævdede, at Transporten af de billige Varer til en lille Fragt dog kan tjene til at holde Skibene i Fart.

Kaptajn *Nielsen*, Kredsformand i Svendborg, advarede mod at komme dertil, at Befragterne kan sige: Lad os holde os fra Danskerne.

Translatør *Rasmussen*: Det gælder om ikke blot at skaffe rimelige Fragter, men ogsaa Beskæftigelse, og det er givet, at der maa tages mere Hensyn til Virksomheder, der ikke taaler Fragtforhøjelser.

Derefter stemte man om de to Forslag. 1) en Forhøjelse af 15 pCt. med Regulering for lettere Varer, dog ikke ud over Dødvægtfragten, og 5 pCt. Afslag for Mursten og for de bornholmske Stenbrud, saa at disse ikke stilles daarligere end de svenske. 2) En Grundforhøjelse af 20 pCt.

Det første Forslag vedtoges med 9 Kredse (427 Stemmer), medens 5 Kredse (med 192 Stemmer) stemmer for de 20 pCt.

Skærpede obligatoriske Laste- og Losningsregler.

Efter en Frokostpause fortsattes Forhandlingerne, og det vedtoges at ændre de gældende Laste- og Losningsregler og at gøre Anvendelsen af de nye Regler obligatorisk. Blandt de nye Regler kan fremhæves, at det paalægges Modtageren at sørge for Losningen, saafremt Havnearbejdernes Organisation nægter at arbejde sammen med Skibets Folk.

Kontorchef *Krog* fra Erhvervsministeriet var efter Indbydelse kommet til Stede og gav en Fremstilling af Skibstilsynets Formaal og Virkemaade. Skibstilsynet var et Udtryk for Offentlighedens Indgriben for Sikkerhedens Skyld. Tilsynet havde tidligere været utilstrækkeligt, men var nu langt mere grundigt og tillige mere elastisk. Der var Plads for et Skøn, og dette Skøn maatte nødvendigvis udøves af Myndighederne, der havde Ansvaret overfor Lovgivningsmagten. Af Kontorchefens Udtalelser fik man det bestemte Indtryk, at Skibstilsynet altid vil stille sig forstaaende og imødekommende overfor de mindre Sejlskibsredere, hvor det under Hensyn til den paakrævede Sikkerhed er muligt, idet man i Ministeriet havde fuld Forstaaelse af disse Rederiers vanskelige Kaar og gerne vilde lempe sig efter dem.

Kontorchefen udtalte videre, at for uklassede Skibe virkede Tilsynet som et billigt Klassificerings-Institut, og Forstaaelsen heraf har bevirket, at Smaaskibe i

stadig stigende Antal henvender sig til Ministeriet om Godkendelse af paatænkte Forandringer ved Skibene. Dette er en absolut Fordel for Rederne, og Fart-certifikatet vinder ogsaa herigennem mere Udbredelse, saaledes at de uklassede Skibe ligestilles med de klassede.

Forskellige Talere talte derefter i Tilslutning hertil eller imod Skibstilsynet, og Kontorchef Krogh imødegik senere nogle Angreb, der var blevet rettet mod Skibstilsynet og besvarede forskellige Forespørgsler.

Ulykkesforsikringen.

Forhandlingen om Ulykkesforsikringen, der ikke var blevet afsluttet om Formiddagen, idet forskellige Folketingsmænd havde givet Tilsagn om at komme til Stede under Eftermiddagsmødet, blev nu genoptaget. De paagældende Folketingsmænd, *P. Andersen, A. Chr. D. Petersen, P. Munch* og *Jensen-Broby* udtalte sig efter indledende Bemærkninger af Sekretæren om det Forslag, der nu er forelagt Rigsdagen. Det fremgik heraf, at *P. Andersen* og *Munch* vilde arbejde indenfor deres Partier for at skabe en Stem-

ning i Redernes Favør. *A. Chr. D. Petersen* udtalte sig i samme Retning, og *Jensen-Broby* stillede sig ligeledes velvilligt.

Samarbejdet med Svenskerne og Tyskerne.

Sluttelig drøftede man Mulighederne for et Samarbejde med Svenskerne og Tyskerne. De svenske Fragter ligger imidlertid betydeligt lavere end de danske, og det vil være nødvendigt at faa de svenske Fragter sat en Del i Vejret. Hvad Tyskerne angaar, staar man paa det Standpunkt, at der skal være samme Fragt fra Danmark til Hamburg som fra Hamburg til Danmark.

Paa Svenskernes Vegne talte Kaptajn Råvall, der fremhævede de Vanskeligheder, de svenske Sejlskibe havde i Konkurrencen med Damperne. Selvfølgelig vilde de gerne have højere Fragter end de i Øjeblikket fik, og han vilde arbejde for en Forhøjelse og haabede, at det vilde lykkes at naa til en Forstaelse mellem de danske og de svenske Sejlskibsredere.

Til Mødested for næste Aars Generalforsamling valgtes Nakskov.

SVERIGES SEJLSKIBSFORENING

Sveriges Sejlskibsforening afholdt den 22. Januar Aarsmøde i Lysekil, paa hvilket man bl. a. diskuterede Spørgsmaalet om Fragtrater for 1925.

Hvad Spørgsmaalet om Minimalfragter angik, udtaltes det, at Tarifferne gennemgaaende var blevet overholdt, ikke blot af Foreningens Medlemmer men ogsaa af mange udenfor Foreningen staaende Redere. Ogsaa Købmænd, der selv ejer Skibe, havde krævet Fragt efter Tariffen, naar det ikke drejede sig om egne Laster. Der forelagdes et Forslag til Minimaltarif for 1925, der sammenlignet med det foregaaende Aars viser saavel Forhøjelser som Nedsættelser.

Godt Samarbejde med Udlandet.

Samarbejdet med de udenlandske Organisationer har været godt, og særlig den danske Forening har

staaet den svenske Forening bi med Raad og Daad i Tarifsørgsmaalene. Ogsaa med den estniske Skibsrederforening har Sveriges Sejlskibsforening haft Forbindelse, og det synes, som om den estniske Forening vil slutte sig til Tariffen. I Finland er der ikke nogen tilsvarende Forening, men de Kaptajner, der i Fjor har sejlet i Østersøfart, har i flere Tilfælde anmodet om at faa Tariffen opgivet, hvilket tyder paa, at man i Finland interesserer sig for Overholdelsen af Tariffen. Der er sket Tilnærmelse til den tyske Forening, men det har endnu ikke været muligt at faa sluttet nogen fast Overenskomst. De hollandske Sejlskibe, der har været i Fart paa Sverige, har i mange Tilfælde vist, at de fastholder Tariffen og ikke vil sejle billigere.

Foreningen har iflg. *Sv. Flagg* i Aarets Løb haft stor Tilgang af nye Medlemmer.

UDDANNELSEN I DEN SVENSK E HANDELSFLAADE

I det svenske 2. Kammer er der blevet fremsat et Forslag om en Redegørelse for Statens Støtte til Uddannelsen af Befalingsmænd i den svenske Handelsflaade.

G. H. & S. T. udtaler, at der ikke endnu foreligger noget nærmere om Forslaget eller Motiverne for det, men mener, at man sikkert kan gaa ud fra, at Forslagstillerne tilsigter Statens Indgriben til Sikring af

Muligheden for, at Eleverne faar den foreskrevne Uddannelsestid i Sejlskibe.

Bladet mener endvidere, at Diskussionen som Følge af den herskende Mangel paa Maskinister i Handelsflaaden ogsaa vil komme til at omfatte Maskinofficerernes Uddannelse og Kravet om praktisk Værkstedstjeneste.

FORHOLDENE PAA BALKAN

SALONIKI TAGER AL HANDEL FRA KONSTANTINOPEL

SALONIKI, 5. Januar 1925.

Konstantinopels kommercielle Stagnation og økonomiske Tilbagegang begynder for Alvor at optage Regeringen i Angora. Den tyrkiske Regering har anmodet fremragende Embedsmænd og ledende Finansmænd i Konstantinopel om at indsende Forslag til Forholdsregler, som det vil være nødvendigt at træffe for at frelse den gamle Hovedstad fra økonomisk Ruin, og alle disse har enstemmigt svaret, at Piræus og Saloniki truer med at berøve Konstantinopel al Handel, og at denne By kun kan reddes, hvis man lader de udviste Grækere vende tilbage.

Paa den anden Side offentliggør Bladet »Nottingham Guardian« et Brev fra en amerikansk Forretningsmand, der lige er vendt tilbage fra et Besøg i den nære Orient. I dette erklærer han, at der foregaa en voldsom økonomisk Krig mellem Tyrkiet og Grækenland. Sidstnævnte Land, udtaler han, koncentrerer, efter at Drømmen om et græsk Kejserdømme med Konstantinopel som Hovedstad er svunden, sine Bestræbel-

ser om at gøre Saloniki til en 1. Klasse Havn, til hvilken den russiske, persiske og en stor Del af den tyrkiske Handel søger, og Tyrkerne fremmer blot de græske Planer ved at føre deres Kapitaler til Angora.

TOLDBODEN I PIRÆUS

Regeringen er klar over Utilstrækkeligheden af de forhaandenværende Toldbygninger og Manglen paa Personel ved Toldvæsnet i Piræus samt over de store Tab, Handelsverdenen lider som Følge heraf, og den vil i den Anledning foretage radikale Foranstaltninger for at forbedre Forholdene. Premierministeren vil i en nær Fremtid begive sig til Piræus for i Forstaelse med de lokale Myndigheder og Repræsentanter for Handelsverdenen at bestemme, hvilke Forholdsregler der skal træffes.

Regeringen paatænker at løse Spørgsmaalet ved at ekspropriere et Stykke Land ved Piræus og der opføre store nye Toldbygninger.

OLIEPRODUKTIONEN I MEXICO

I de første 10 Maaneder af 1924 aabnedes i Mexico 1247 nye Oliekilder med en samlet daglig Begyndelsesproduktion af 129,039 cm (811,655 Tønder), hvilket sammenlignet med den samme Periode det foregaaende Aar viser en Stigning af 30 Kilder og 6,871 cm (43,218 Tønder) i den daglige Begyndelsesproduktion, hvilket Resultat er et afgørende Bevis for de mexicanske Oliefelters Rigdom trods de fremsatte Paastande om, at de var i Tilbagegang og nær ved at være fuldstændig udtømte.

De bedste Resultater er opnaaet i Egnen omkring Rio Pánuco, hvor man efterhaanden opdager nye Oliefelter, hvis Begrænsning det ikke er let at bestemme, saa meget mindre som de omfatter Egne, man hidtil ikke har anet indeholdt Olie.

Med den Forøgelse, Aaret har bragt indtil den 31. Oktober 1924, fandtes der paa dette Tidspunkt ialt 1,016 Oliekilder i Mexico med en daglig Produktion af 531,772 cm (3,344,846 Tønder), og Mexico indtager nu anden Pladsen blandt de olieproducerende Lande paa Jorden — rent bortset fra dets skjulte Forraad.

Det Resultat, der er opnaaet ved Undersøgelserne i Rio Pánuco-Distriktet er overordentlig betydningsfuldt, idet man er kommet under Vejr med Eksistensen af en Mængde Olielejer, der giver hele den undersøgte Egn den største Betydning. De Kilder, man har fundet i den nordlige Del af Distriktet, har aabnet nye Horisonter for den fremtidige Udvikling, og i en nær

Fremtid vil den olieproducerende Zone antagelig strække sig til det sydlige Distrikt af Tamaulipas. De Oliekilder, der er aabnede i Cacalilao, har givet udmærkede Resultater, men Distriktets Rigdom er saa stor, at det hidtil opnaaede sikkert ikke udgør en Fjerdedel af, hvad der kan opnaas.

Der kunde endnu nævnes en Mængde Eksempler paa de enorme Mængder af Olie, der ligger gemt i Mexicos Jord; dette turde imidlertid føre for vidt, og det kunde maaske være tilstrækkeligt særligt at fremhæve de Oliekilder, der er blevet aabnede i Distrikterne i Filisola og Capoacán paa Tehuantepec-Halvøen, da det er herfra, man faar den letteste Olie, der produceres i Mexico.

Stimulans for Mexicos Olieproduktion.

Nedgangen i den nordamerikanske Olieproduktion, der i 1924 ikke naaede det enorme Omfang, den havde Aaret forud, selv om Produktionen dog var meget betydelig, virker fremmede paa Eftersøgningen efter nye Oliefelter i Mexico. Siden Midten af August har der været en omtrent stadig Nedgang i Nordamerikas Olieproduktion, og dette har naturligt bevirket, at Opmærksomheden har vendt sig mod andre Lande, og da navnlig mod Mexico, der ejer umaadelige Olieforraad, der hidtil kun for en ringe Dels Vedkommende udnyttes.

"DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING

København, den 27. Januar 1925.

England begynder at indse, hvor urimeligt høje de forskellige Havnes Udgifter er, og hvilke elendige Ekspeditioner Skibene er udsat for. I gamle Dage betales der en lavere Rate for U.K. end for kontinentale Havne, og i Dag er det modsatte Tilfældet paa Grund af de højere Udgifter og langsomme Ekspeditioner. Som Fragtmarkedet ligger i Dag og med mere end tilstrækkelig Tonnage, er det baade godt og ondt, at Baadene bliver lastet og losset ekstraordinært hurtigt, specielt ogsaa hvis der betales Despatch; men paa den anden Side er det en stor Tilfredsstillelse med hurtige Ekspeditioner for den enkelte Reder. At Udgifterne hele Verden over maa ned, er vist alle enige om; det gælder bare om at finde Midlet, og det har der været arbejdet paa de sidste 4-5 Aar — desværre uden Held. Paa Donau er Udgifterne nu ca. $\frac{1}{2}$ af Fragten, og vi erfarer, at et Sejlskib i Australien har haft ca. £4,000.0.0 i Udlæg paa 3,800 tons Ladning à 42/6d. og selv om der købes en Del Proviant og Udstyr, maa Resultatet være oplagt.

Den sidste Uges Afslutninger er ikke opmuntrende, til Trods for at Australien og Indien ligger meget fast, da til Gengæld La Plata igen er paa Retur, og Middelhavet og Nord-Østersøen stadig er lige haabløst. Uden Tvivl vil der i Aar blive sluttet meget a head og ikke alene i Trælast, men ogsaa i de oversøiske Markeder. De Erfaringer, som mange Redere har gjort med prompte Baade, kan forsvare en saadan Politik til Trods for manges Advarsler.

Af danske Baade er en 3-4 Stykker gaaet i Oplæg, og hvor sørgeligt dette end er, kan vi ikke tro, de bliver de sidste.

TRÆLASTMARKEDET

er uforandret daarligt. Der er i disse Dage sluttet: ca. 530 prompt Riga/West Hartlepool 38/6d.; 675 f.o.w. Wiborg/London 42/6d.; 500 f.o.w. Yxpila/London 45/-; 600 f.o.w. Skellefteå/Preston 58/6d. De mange Kontrakter for Props til Øst- og Vestkyst England har ikke fundet Reflektanter til Befragternes Rater og Betingelser, og Humber Købmændene noterer stadig

deres DBB Laster paa gammelt Scanfin. Af større DBB Laster noteres et Par Ladninger ca. 2,000 Stds. hver 2/3 Nordsverige/Sydafrika à 85/-; 1/2,000 Stds. boards Danzig/New York ca. 60/- og 1,000 Stds. Danzig/3 Pladser River Plate 85/-.

Hvidehavet rapporterer endnu ikke nogen Afslutning, heller ikke DBB fra Canada, og for Props fra New Foundland er de tidligere meddelte 5 Baade à 41/3d. f.i.o. hidtil de eneste Forretninger, der er gjort.

KUL, KOKS ETC.

I Slutningen af forrige Uge blev følgende Baade sluttet i England: Forth/God dansk 3,500 Tons 5/6d. 96/800; Forth/God dansk 2,300 Tons 5/9d. 69/3 Dage, men disse Rater faas ikke i Dag paa denne Side. En 1,500 Tons Koks Baad har lige akcepteret 7/- fra London, og Mersey/København noterer 8/-; Wales/København-Helsingør 18/2,500 Kul 6/6d.-6/9d.

MIDDELHAVET ETC.

Udgaaende Kulordrer er mere end sparsomme, og Raterne holdes nede. Forth/Genoa options faar Tonnage til 9/3d. baade for 4,000 Tons og 2,000 Tons Baade. Tyne/Neapel 2,500 Tons 9/6d.; Oran 7/6d.-8/-; Malta 9/-; Wales/Genoa 8/6d.-9/-; Catania 2,800 Tons 9/3d.; Alexandria 10/- 600 Losning, 12/6d. 350 Losning; Øerne 8/-; Dakar 8/3d. 2,000 Tons Baad.

Cottonseed fra Alexandria til Hull er gaaet 6d. op — væsentlig under Indflydelse af det faste Marked i Østen, og Oliekager fra Sortehavet til U.K., option Danmark, er faste. Adskillige 5/6,000 Tons Baade har faaet ret gode Rater. Korn fra Sulina til Danmark er derimod svagere, og mod 20/6d. til 3 Havne forleden bydes der kun 19/3d.-19/6d. nu, Sverige 6d. mere. I Jordnød- og Frugtraterne er der ingen Forandring. Sfax/Helsingborg og Limhamn, Marts/April, noteres i 10/- for 3/3,500 Tons Baad.

NORD-AMERIKA, GULFEN, CANADA

Befragterne viser mere Interesse i Korntonnage, og Fragterne har Tendens til en lille Opgang. Range/Genoa-Neapel skal have betalt 19½ Cents, og en 3-4

Baade er sluttet for Mel New York/Russiske Sortehavshavne 30 Cents ned til 25 Cents, og til Leningrad kan maaske faas 32 Cents, Riga 30 Cents, mindre Baad. Kulbefragtingen til Middelhavet og River Plate viser ogsaa større Aktivitet med Doll. 3.25-3.40 Italien, Doll. 3.45 Marseille, Doll. 3.60 Buenos Aires for 3,000 Tons Baad.

Gulfen og Cuba er ret passive for U.K./Cont. Destinationer. Oliekager til Danmark betaler Doll. 6.50 Februar-Begyndelsen Marts, maaske Doll. 6.75 fra Houston, og Fosfat Curacao/Kotka 3/3,500 Tons 23/-, svensk Sundhavn 22/-.

RIVER PLATE

Over 11/4½-11/6d. er ikke betalt udgaaende Wales/lower ports, og det hjemgaaende Marked har været nedadgaaende i den sidste Tid. Paa Londons Kornbørs blev der sidste Lørdag omsat et usædvanligt stort Antal flydende Ladninger, men en stor Del gaar til Middelhavet, og Omsætningsmulighederne i Nord-europa er stadig vanskelige.

En enkelt Ordre til Pacific — Maj Lastning — noteres i 27/6d. 30/-; Hørfrø, New York Doll. 5.50; Quebracho Le Havre 32/6d. berth terms; Mobile Doll. 6.50-7.—

Den laveste Slutning i Ugens Løb er vist nok 24/-

LASTEOMKOSTNINGER I SÖDERHAMN DISTRIKT

Angaaende Lasteomkostningerne for Dampere i Söderhamn Distrikt giver Sveriges Redareforening følgende Oplysninger, modtagne fra et af Foreningens Medlemmer:

Damperen »X«, Lasteevne 1,400 Stds. Lastning i Källskär.

Lasten bestod af 1,052 Stds. Trævarer.	
Transport af Arbejdsfolk	Kr. 770.00
Leje af Lamper (skønt Damperen har elektrisk Lys og 4 Stk. store »Sole«) ..	- 312.00
	<hr/>
	Kr. 1,082.50

eller 1.03 Kr. pr. Std.

Afgifter til Söderhamn By incl. Isbryder-afgift	Kr. 1,419.35
Grundpenge i Källskär	- 234.41
	<hr/>
	Kr. 1,653.76

eller 1.57 Kr. pr. Std.

Damperen »Y«, Lasteevne 540 Stds. Lastning i Källskär.

Lasten bestod af 249 Stds. Trævarer.	
Transport af Arbejdsfolk	Kr. 350.00
Leje af Lamper	- 105.50
	<hr/>
	Kr. 455.50

Santa Fé/U.K. Bordeaux-Hamburg, hvilket svarer til 28/3d. til 3 skandinaviske Havne. Andre Baade har faaet 25/- og 25/6d., saa specielle Grunde maa have gjort sig gældende.

Efter en længere Pause har Chile taget en Baad pr. Februar til 30/- Continent, 32/6d. Skandinavien. Til U.S.A. noteres stadig Doll. 5.50 og Ore til New York Doll. 5.75; Hvede Chile/U.K.-Continent 30/- Marts.

ØSTEN

Australien fortsætter med at tage mange Baade for Marts/April til Rater varierende fra 45/6d. til 50/-, og for 31/3 Annullering bydes nu 50/9d.

Ris fra Saigon til Marseille er oppe i 37/6d. Madras/Marseille 33/9d., Continent 35/-; Bombay 28/- 28/6d. d.w.; Karachi 23/- 24/- scale. Kul og Majs fra Sydafrika uforandret i Raten men med større Efter-spørgsel.

TIME CHARTER

Ud over de vanlige Vest India Ordre, Rundrejser for Pacific og australsk Fart med enkelte Undtagelser for Regning europæiske Ruterederier, er der absolut ingen Forretning, men Tiderne kan kun afholde fra at tage Baade paa Time Charter, om Raten er aldrig saa lav.

eller 1.83 Kr. pr. Std. (Hertil kommer Ulykkesforsikring 3 pCt. af Lasteomkostningerne.)

Afgifter til Söderhamn By	Kr. 348.80
Grundpenge i Källskär	- 65.75
	<hr/>
	Kr. 414.55

eller 1.67 Kr. pr. Std.

I Forbindelse hermed udtaler Foreningen, at iflg. Meddelelse fra et andet af dens Medlemmer er Transportomkostningerne for Arbejdsfolk fra Stugsund til Vallvik og tilbage 76 Kr. pr. Dag for en hel Arbejds-kolonne paa 41 Mand. Siden der er blevet aabnet Jernbaneforbindelse mellem Ljusne og Söderhamn, er der daglig Arbejdstransporter mellem de førstnævnte Lastepladser.

NYE PESTTILFÆLDE PAA DE CANARISKE ØER

I Omegnen af Santa Cruz de Tenerife paa de Canariske Øer er der forefaldet 4 Tilfælde af Pest, hvoraf 2 med dødelig Udgang.

Der skal være truffet strænge sanitære Forholdsregler til Hindring af Sygdommens Udbredelse.

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 »

Sidebeddinge for Dampere paa indtil 300 Fods Længde

TELEGR. ADR.:
»WILTON, ROTTERDAM«

TELEFON-NR.:
7303, 7304, 7305, 7325, 6707, 6708

INVESTMENT

Advertisers, Prominent
English Firm Shipbro-
kers, willing invest in
Shipping Companies.

Apply Box 21460, Dansk Søfarts Tidende.

DANSK FLAADEBESØG I FINLAND OG BALTICUM TIL SOMMER

I Marineministeriet er der i Øjeblikket Overvejelser i Gang om et dansk Flaadebesøg i Finland og andre baltiske Lande til Sommer.

Planen, der allerede er under Udarbejdelse, omfatter for det første Helsingfors, hvorefter det er Mening, at den paagældende danske Eskadre skulde aflægge officielle Besøg i Reval og Riga, Hovedstæderne henholdsvis i Estland og Letland.

Medens danske Flaadeafdelinger i de sidste Aar ret hyppigt har været paa officielle Visiter i norske og svenske Farvande, har der endnu aldrig, siden disse Lande blev selvstændige Stater, været noget dansk Krigsfartøj paa Besøg der.

Direktøren i Marineministeriet, Kommandør *Rechnitzer*, udtaler, at den paagældende Eskadre, hvis

Besøget kommer i Stand, antagelig vil komme til at bestaa af Orlogsskibet »Niels Juel«, der vil blive Flagskib, samt af Krydserne »Hejmdal« og »Gejser« med et Følge af Undervandsbaade og Torpedobaade.

Der er endnu ikke truffet Bestemmelse om, hvem der skal føre denne Eskadre, hvis samlede Besætning vil komme til at omfatte ca. 800 Mand, heriblandt Elever fra Kadetskolen og Dæksofficerselever.

Togtet kan antages at ville strække sig over henved 3 Uger.

Som Aarsag til Togtet, anfører Kommandør *Rechnitzer*, at man har fundet Tidspunktet hensigtsmæssigt til gennem saadanne officielle Flaadebesøg at styrke Danmarks Forbindelser med disse Lande.

PROJEKTERET MODERNE HAVN VED MERSINA

Jernbanelinjen Angora-Sivas skal gaa over Césarea med en Sidelinje til Oulou-Kichla, og naar den er fuldført, vil Mersina have Forbindelse med Samsoun. Saasnart Trafikken gennem Anatolien, mellem Middelhavet og Sortehavet, er sikret, vil de nævnte to Knudepunkter komme til at spille en meget betydningsfuld Rolle i Landets økonomiske Liv, og man overvejer allerede nu Bygningen af en moderne Havn saavel i Mersina som i Samsoun.

Hvad Mersina angaar, har den Deputerede *Niazi Bey* overfor en Korrespondent til *Djumhouriet* udtalt:

Havnedirektøren i Rotterdam er bleven indbudt til at komme til Tyrkiet i Anledning af Bygningen af en moderne Havn ved Mersina. Han ventes i den nærmeste Fremtid til Angora. Direktøren, der er en fremragende Tekniker, vil foretage Undersøgelser ved Mersina og derefter aflægge Rapport til Regeringen.

Under mit Ophold i Europa har jeg sat mig i Forbindelse med forskellige Specialister, der alle har erklæret sig rede til at komme til Tyrkiet og udføre Arbejdet, og Regeringen har bevilget et Beløb af 8 Millioner til Arbejdet, der vil blive paabegyndt i en nær Fremtid.

RUSLANDS SKIBSFART I 1924

I *Ekonomitscheskaja Shisn* for den 5. Januar offentliggør Folkekommissæren for Transportvæsenet nogle Data angaaende Handelsflaadens Virksomhed i 1924.

Handelsflaaden har sidste Aar transporteret 1,091,000 Tons Varer mod 775,000 Tons i 1923. Heraf var 335,000 Tons Eksportvarer mod 172,000 Tons det foregaaende Aar. Importen paa russiske Skibe androg

137,000 Tons i 1924 mod 136,000 Tons i 1923. Der var Fremgang for de fleste Varer undtagen for Kul, hvilket skyldes Nedgang i Transporten af Kul fra Ulandet til Leningrad.

Handelsflaaden blev i Aarets Løb forøget til 52 Skibe med en samlet Lasteevne af 99,000 Tons. Forøgelsen skyldes hovedsagelig Reparation af ældre Skibe.

EN UDHAVN TIL GØTEBORG FOR FISK OG BRANDFARLIGE PRODUKTER

Ifølge »G. H. & S. T.« er der alvorlige Planer fremme om paa Hjuvik paa Hisingen at anlægge en Udhavn til Gøteborg. Den skal dels bestaa af en Dybhavn for Olietankbaade samt Losning og Lastning af mere brandfarlige Varer, og dels af en Fiskerihavn, som skal ligge indenfor Dybhavnen. Ophavsmændene til dette Projekt, som ogsaa gaar ud paa at skabe Forbindelse mellem Sannesgaardshavnen i Gøteborg og den nye Havn ved en 2 km lang bredsporet Jernbane, hævder at gennem dette Arrangement vil Staten langt bedre kunne udnytte det Omraade, som den nuværende Fiskehavn optager. Endvidere vil Trafikken med brandfarlige Varer blive ført bort fra Havneomraadet til mindre bebyggede Omraader. Indsejlingen til den planlagte Havn er ret og holder et dybgaende paa 11 til 30 Meter. I selve Havnen er Dybden 10—11 Meter.

AFMÆRKNING AF VRAG

Den 28. November 1924 er der mellem Danmark og Sverig sluttet følgende Overenskomst:

Undertegnede, behørigt dertil befuldmægtigede, er kommet overens om følgende Tillæg til Overenskomst af 14. November 1913 vedrørende ligelydende Bestemmelser om Afmærkning af Vrag, om Vrag-signaler i Sundet og Forholdsregler angaaende Passage af Vrag-fyrskib eller anden Afmærkning af Vrag:

Som sidste Punkt i Overenskomstens 2det Afsnit begyndende med Ordene: »Paa følgende Fyrskibe og Stationer . . .« indsættes:

4 grønne Balloner eller 4 Lanterner, der viser fast grønt Lys, højste i nævnte Fyrskibe eller paa nævnte Stationer, betyder:

»Der findes Vrag saavel i det nordlige Indløb til Sundet eller i Sundet Nord for Middelgrundsfortets Breddeparallel som i Sundet Syd for nævnte Breddeparallel; iagttag Forsigtighed ved Navigeringen.«

Ovenstaaende Bestemmelse træder i Kraft 3 Maanedre fra Dags Dato at regne.

C. Moltke. Joachim Beck-Friis.

NY STATS-ISBRYDER

Erhvervsministeriet har rettet en Henvendelse til Københavns Havnebestyrelse om et Tilskud til Anskaffelse af en ny Statsisbryder. Havnedirektøren indstiller til Havnebestyrelsen, at Havnevæsenet hidrager med 100,000 Kr.

ÆNDRING AF LODSTAKSTERNE I ORAN

Ifølge et af den franske Republiks Præsident i December udstedt Dekret skal Skibe tilhørende Selskaber, der regelmæssigt anløber Oran mindst én Gang i Maanedens i Lodsafgift betale pr. N.R.T.:

Ved Ankomsten 9 Centimer og ved Afsejlingen 3 Centimer. Iøvrigt er Taksterne i det hidtil gældende Dekret uforandrede.

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 Slusetarskelen 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 Fløjtelønder og flere Fyrilinier.

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 Bugsertov.

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 besørgeres af herværende Firmaer til faste Priser:

Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne.
Jernbanespor ved alle Kajer.

Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeplatforme og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen.
Specielle Bassiner for Hyttefade.

To mindre Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinge for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder.

Frilager ved Tolboden.

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 Havnevesenets M/S „Ais“ 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.

HORSEN

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

besørgeres 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.

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 uforuden.** 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.

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 Teglhølmolen 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 ovennævnte 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 Skibsfornødenheder o.v. Ind- og Udtagning af Ballast. Afgifterne opkræves indtil videre med et Tillæg af 20 %. Modereret Afgift for Ruteafbringer og reparerende Fartøjer m. m. Fartøjer, der udelukkende anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrrings- 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 Dybtegaende, 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 Lastning.** I **Frihavnen** besørgeres Losning og Lastning 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, Ophalingsbeddinge, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore, 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.

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 samt provianterende Skibe er fri. **Lods** ved Havnen og i Fyrskibet „Lappegrund“. Faste Takster. **Bugsering** efter Aftale. **Ballastpenge** 4 Øre pr. Netto Reg.-Ton. **Ballast** ca. 5 Kr. pr. m³. **Vand:** i Havnen 2 Kr.; paa Reden 4,50 Kr. pr. m³. **Losning og Lastning** til faste Takster. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhuse. — **Moderne Skibsværft:** Ophalingsbedding indtil 800 T. Vægt; 2 Tørdokker indtil 115 m Længde; Kraner til 80 T. Løfteevne.

HELSINGØR

Dybden i Indsejlingen og største Del af Søndre Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. **Skibsafgift** (pr. Reg.-Ton) 25 Øre. Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. **Lods** ved Havnen og i Fyrskibet „Lappegrund“. Faste Takster. **Bugsering** efter Aftale. **Ballastpenge** 4 Øre pr. Netto Reg.-Ton. **Ballast** ca. 5 Kr. pr. m³. **Vand:** i Havnen 2 Kr.; paa Reden 4,50 Kr. pr. m³. **Losning og Lastning** til faste Takster. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhuse. — **Moderne Skibsværft:** Ophalingsbedding indtil 800 T. Vægt; 2 Tørdokker indtil 115 m Længde; Kraner til 80 T. Løfteevne.

HOLBÆK

Dybden i den gravede Rende over Isefjordsbarren c. 6 m. Bredder 50 m, Dybden i Indsejlingsrenden i Holbæk Fjord 5,65 m, Bredder 30 m, samme Dybde i Trafikhavnen. Bolværkerne 1,9 m. over D. V. Ouruløbet 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 + Slangeafgift 2 Kr. pr. Leverance.

Losning og Lastning besørgeres af Stevedor efter faste Takster.

Jernbanespor overalt ved Bolværkerne. I den ny Trafikhavn tre-dobbelte Spor. Elektrisk Havnebelysning overalt. Gode Oplagspladser, Kornellevatore, Pakhuse og Oplag af Bunkerul.

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. Slangeafgift Kr. 5,00.

Losning og Lastning **Jernbanespor** **Pakhuspladser**
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.

TRAFIKKEN PAA HAMBORGS HAVN I MAANEDERNE OKTOBER—DECEMBER 1924

Ankommet.						Ankommet.			Afgaaet.		
	Dampskibe	Sejlsk. og Liegttere	Ialt	Netto Reg.Tons	Nationalitet	Okt.	Nov.	Dec.	Okt.	Nov.	Dec.
						Oktober	935	307	1,242	1,484,926	Danzig
November	928	307	1,235	1,377,616	Finland	2	2	—	2	1	1
December	981	208	1,189	1,462,288	Frankrig	19	16	18	20	15	21
					Grækenland	2	5	6	2	6	6
					Italien	4	4	2	2	9	1
					Japan	4	7	9	5	7	9
					Jugoslavien	1	1	—	—	2	—
					Letland	—	1	—	—	—	1
					Memel	—	1	—	—	1	—
					Nederlandene	118	110	104	106	110	116
					Nordamerika	16	18	19	15	17	15
					Norge	40	41	51	40	47	50
					Panama	3	1	1	4	1	1
					Portugal	6	4	2	6	2	4
					Rumænien	—	1	1	—	—	1
					Rusland	8	8	5	15	8	8
					Sverige	15	19	15	16	24	16
					Spanien	3	3	1	3	2	2
					Østrig	1	—	—	1	—	1
					Uruguay	—	1	—	—	—	—

Nationalitet	Ankommet.			Afgaaet.		
	Okt.	Nov.	Dec.	Okt.	Nov.	Dec.
Tyskland	704	707	674	994	1,060	876
Argentina	2	—	—	—	—	—
Belgien	2	4	3	2	3	4
Brasilien	1	1	2	1	1	2
Det britiske Rige	227	201	199	218	207	214
Checkoslovakiet	1	—	—	1	—	—
Danmark	53	66	62	60	60	58

SAMMENLIGNENDE OVERSIGT OVER TRAFIKKEN I HAMBORGS HAVN I AARENE 1913 OG 1924

1 9 2 4

Ankomne Skibe.

	Total		heraf med Ladning		Dampskibe		heraf med Ladning	
	Skibe	N.R.T.	Skibe	N.R.T.	Antal	N.R.T.	Skibe	N.R.T.
Juli	1,078	1,252,009	905	1,172,789	846	1,212,183	758	1,147,405
August	1,113	1,274,639	919	1,125,321	863	1,211,540	746	1,084,988
September	1,004	1,253,662	882	1,135,333	795	1,215,556	729	1,108,160
Oktober	1,242	1,484,926	1,061	1,386,449	935	1,429,737	855	1,350,391
November	1,235	1,377,616	988	1,262,867	928	1,311,213	830	1,231,347
December	1,189	1,462,288	947	1,305,843	981	1,417,623	853	1,284,274
	6,861	8,105,140	5,702	7,388,602	5,348	7,800,852	4,771	7,206,565

Afgaaede Skibe.

Juli	1,326	1,304,076	1,145	1,013,373	876	1,246,349	714	961,018
August	1,370	1,297,047	1,161	1,026,983	918	1,238,671	756	985,491
September	1,173	1,276,077	976	999,488	835	1,224,513	669	960,520
Oktober	1,526	1,432,094	1,311	1,108,685	935	1,366,610	739	1,049,890
November	1,596	1,483,031	1,405	1,133,051	973	1,397,476	801	1,057,574
December	1,418	1,470,021	1,222	1,114,095	987	1,403,655	804	1,053,906
	8,409	8,262,346	7,220	6,395,675	5,524	7,877,274	4,483	6,068,399

1 9 1 3

Ankomne Skibe.

Juli	1,447	1,271,752	1,124	1,156,803	926	1,174,360	863	1,102,393
August	1,352	1,153,583	1,050	1,067,035	874	1,062,126	822	1,010,351
September	1,427	1,246,556	1,212	1,168,949	917	1,165,180	860	1,108,459
Oktober	1,420	1,291,625	1,257	1,196,347	927	1,205,893	854	1,133,380
November	1,220	1,115,350	1,077	1,027,489	818	1,034,185	754	964,917
December	1,178	1,179,070	1,046	1,071,218	864	1,099,865	795	1,009,764
	8,044	7,257,936	6,766	6,687,841	5,326	6,741,609	4,948	6,329,264

Afgaaede Skibe.

Juli	1,744	1,316,101	1,468	937,741	961	1,192,140	702	823,435
August	1,575	1,239,846	1,347	928,194	933	1,128,508	711	819,459
September	1,478	1,223,305	1,229	892,173	905	1,132,756	670	807,913
Oktober	1,551	1,281,230	1,286	899,071	931	1,179,965	675	804,298
November	1,290	1,197,640	1,072	875,621	875	1,118,709	667	799,561
December	1,207	1,118,757	985	811,837	868	1,043,716	649	738,187
	8,845	7,376,879	7,387	5,344,637	5,473	6,795,494	4,074	4,798,853

FINLANDS FORHOLDSREGLER MOD MUND- OG KLOVESYGE

Det danske Gesandtskab i Helsingfors har angaaende de i Finland truffne Forholdsregler med Hensyn til Import af Dyr, Kartofler o. l. fra Lande, smittede af Mund- og Klovesyge, i Henhold til hvilke bl. a. Indførsel her fra Landet af Dyr og Raaprodukter af disse samt Korn o. l. er blevet forbudt, oplyst, at Tilladelse til Indførsel af Korn- og Foderstoffer fra Danmark vil kunne forventes meddelt, naar Varerne er ledsagede af en Erklæring fra Frihavnsaktieselskabet og Skibets Kaptajn om, at Varerne kun har været Genstand for direkte Omladning i Københavns Frihavn, og ikke under denne har været i Berøring med saadanne Oplagsrum eller Transportmidler, der kan tænkes at medføre Smittefare.

FANØ BOMBEBØSSES REGNSKAB FOR AARET 1924

er nu udsendt. Regnskabet udviser, at der ved Aarets Begyndelse indestod 215 Kr. 02 Øre paa Bankkonto mod 243 Kr. 29 Øre ved Aarets Slutning. Indkommen i Afdrag paa Laan 210 Kr., i Renter og Kontingent 353 Kr. Der er i Henhold til Vedtægterne uddelt til gamle Sømænd i Nordby 290 Kr. og til gamle Sømænd i Sønderho 26 Kr. Bombøbøssen ejede ved Aarets Begyndelse 7514 Kr. 97 Øre og ved Aarets Slutning 7493 Kr. 10 Øre, saaledes en Tilbagegang af 21 Kr. 87 Øre. Af Formue ejer Bombøbøssen paa Fanø endvidere Konsul Lauritzens Gave 100,000 Kr. anbragt i Ny jyske Købstads Kreditforeningsobligationer, og der er af de herpaa indvundne Renter udbetalt til gamle Sømænd og gamle Sømændsenker i Nordby og Sønderho henholdsvis 2060 Kr. og 1500 Kr.

KORSØR

I Indsejlingen 8 m Vand, 630 m Bolværk med 8 m Vand og 1430 m Bolværk med fra 5-6 m Vand.

Skibeafgift 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
Lodsvang 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 Arbejdsgiverforeningens Havnekontor til faste Takster. Transport, elektrisk Hejsejær m. m.

Dobbelte Jernbanespor Havnen rundt. Træskibsværft med Reparationsværksteder. Motor- og Maskinfabrik. Jernstøberi, 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 dø. for Skibe paa 70 ts Egenvægt. Havnen isfri. Svitzers Bjergnings-damper fast Station samt lokale Bjergnings- og Slæbedampere.

MARSTAL

Syd fra gennem Klørby 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. **Skibeafgift pr. Netto Reg. Ton:** Udenbys: Sejlskibe, ogsaa med Hjælpskrue, Indg. 24 Øre, Udg. 24 Øre, Damp- og Motorskibe Indg. 30 Øre, Udg. 30 Øre. **Ingen Lodsvang** uden ved Bugsering (se Lodsl.). **Bugsering** efter moderate Priser ved Motorbaade. **Ballastafgift** 4 Øre pr. Netto Reg. Ton. **Losnings- og Lastningsomkostninger** efter moderate Takster. Staalskibbyggeri og Reparationsværft. flere Træskibbyggerier og Kølhalingspladser, 2 Ophalerbeddinge til Skibe indtil 300 Tons Egenvægt og 42 m 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 Udgaende.

Ved Havnen er ansat 2 Lodser, der Lodser uden Vederlag.

Ballastpenge 5 Øre pr. Ton.

Losning og Ladning 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.

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.

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 Havnebassinet indtil 15 Fod. Bolværkernes Højde 6-6¼ Fod.

Skibsafgift pr. N. R. T.

udenbys: Sejlskibe, Lægtare og Pramme 20 Øre, Sejlskibe 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

undtagen for Skibe over 150 B. T. under Bugsering. Lods for større Skibe Nord fra ved Femø, skifter i Guldborg. Lods Syd fra i Gedser. Lodspenge ifølge Lodstakster af 1901.

Bugsering fra Havnen til Guldborg eller Gedsergaard 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 Havnebassinet, Kornsluger ved 20 Fods-Bolværket. Elektrisk Lys over hele Havnen samt Materiel til elektrisk Belysning i Skibene. Maskinfabrik, Skibbyggeri og Kølhalingsplads for mindre Skibe.

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 Hjælpskrue 32 Ø., Damp- og Motorskibe 40 Ø., for her hjemme-hørende Fartøjer betales det halve. **Vareafgift:** Moderat. **Bugser-damp. uforud.** Ingen Lodsaft., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moder. Afg. **Ballastafgt.:** 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 Lodsfrifri. 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.

RUDKJØBING

Indsejlingsløbet Nord fra til Havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. **Havneafg. pr. Reg.-T.:** Sejlskibe: Indg. 24 Øre, Udg. 24 Øre, Sejlskibe med Hjælpskrue: Indg. 30 Øre, Udg. 30 Øre, Dampskibe: Indg. 35 Øre, Udg. 35 Øre. **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.

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 Indgaende betales ½ for Udgaende.

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 Kullosningskran ved Kaj.

**SKIBS-MÆGLERE
EDSV. MÆGLERE
MÆGLER-FIRMAER****København:**

Danish Shipping Co. Ltd. A/S, Sect. 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 Eftf.

Nørre Sundby:

N. C. Bach.
N. F. Stegmann.

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

Dødsfald.

Kaptajn *Hans Christensens* Familie i Marstal fik for faa Dage siden Meddelelse om, at Kaptajnen, som for Tiden førte Damperen »Kongsdal« af København, der i Øjeblikket ligger i Rigas Havn, var faldet paa Dækket og kommet til Skade, hvorfor han var indlagt paa Byens Sygehus. Man troede straks ikke, at Kaptajnens Fald skulde faa alvorlige Følger, men der er nu kommet Telegram om, at han var død. Han havde faaet et haardt Slag i venstre Side, som havde medført indre Kvæstelser.

Kaptajn Hans Christensen blev kun et halvt Hundrede Aar gammel. Han førte under Krigen flere af de Henckelske Rederiers største Skibe og var ifølge *S. Amst.* anset for at være en af vore dygtigste Skibsførere.

Afdøde efterlader Hustru to Børn.

Mangeaarig Kaptajn i D.F.D.S., *Jens Sørensen-Jensen*, er den 14. ds. død om Bord paa Damperen »Agda«, paa Rejse til Horsens.

Afdøde, der blev 68 Aar gammel, havde flere Aar ført en af Selskabets største Dampere, »Alexandra«, der sejlede paa Middelhavet.

Døden skyldtes et Hjerteslag.

— Direktør *Wilhelm Petersen*, kommerciel Direktør i Aktieselskabet Burmeister & Wains Skibsværft, er afgaaet ved Døden i en Alder af 53 Aar. Den afdøde var en fremragende dygtig Forretningsmand og var bl. a. Medlem af Industri-raadet.

Nyt Dieselmotorskib til Sukkerfabrikkerne.

Fra Rødby Havns Skibsværft er der foretaget en vellykket Prøvetur med Dieselmotorskibet »Carl«, der er bygget til de danske Sukkerfabrikker og indrettet til Saffart.

Skibet kan laste 400 Tons Sukker i Sække eller 356 Tons Sukkersaft og er forsynet med en Motor paa 400 H.K.

Fantastisk tysk Skibsfører.

Dampskibet »Malm« af Drammen blev i Slutningen af 1924 af Skibets Redere, *Borch & Sønner*, solgt til et Rederi i Stettin, og 1. Juledag gik Skibet fra Drammen med tysk Mandskab og Mønstringschef *Holmsen*, som Repræsentant for *Sælgerne* ombord. »Malm« kom imidlertid ud i et voldsomt Uvejr, saa at Skibet efter tre Dages Drift løb ind til Larvik. Her laa Skibet i seks Dage, hvorefter det atter lettede og satte Kursen sydover. Ogsaa denne Gang kom Stormen saa voldsomt, at Damperen med Nød og næppe kom frem. Da Stormen rasede værst tog, ifølge *Drammens Tidende* den tyske Kaptajn, der var Buddhist og kastede alle Skibets Bibler og Salmebøger overbord for om mulig at blidgøre de vrede Vejrguder. Kaptajnen paastod ogsaa, at Mønstringschef *Holmsen* havde flere Egenskaber tilfælles med den gammeltestamentlige Jonas og insisterede paa, at han skulde kastes i Søen. Da han imidlertid paa det mest energiske protesterede mod en saadan Behandling, frafaldt Kaptajnen sit Krav. Ødelæggelsen af Biblerne og Salmebøgerne kunde dog have faaet alvorlige Følger. Ikke saa snart var de kastet i Søen, før der kom en forrygende Snesorm, som gav Besætningen nok at tænke paa, og som de satte i Forbindelse med Kaptajnens Opræden. Da Skibet var kommet ind under Jyllands Kyst, lagde Stormen sig, og Skibet kom til sit Bestemmelsessted uden videre Eventyr.

Sejlløbet i Limfjorden.

Aalborg Havn har hidtil baaret alle Udgifterne ved Vedligeholdelse af Sejlløbet over Hals Barre, Fyrssystemet, Isbrydning og Opsyn med Sejlløbet; men nu har Aalborg sendt Erhvervsministeriet en Opgørelse over disse Udgifter som Støtte for et Krav om, at Hals, Nørresundby, Rørdal, Norden og Andels-Cementfabrikken skal deltage forholdsvis i disse Udgifter. Der ønskes ifølge *Aalb. Stijst.* nedsat et fælles Fjordudvalg, hvorunder de fælles Opgaver skal sortere.

Solgt Bark.

Firmaet *J. J. Larsen*, Faaborg, startede under Krigen et Sejskibsrederi, »Transatlantic«, som erhvervede et Antal store Staalbarkskibe, der gik i Farten Amerika—Danmark med Foderstoffer. Konjunkturerne efter Krigen har været meget ugunstige for den Slags store Sejlere, og de fleste Rederier har skilt sig af med dem. Saaledes ogsaa »Transatlantic«.

Selskabet har i disse Dage solgt Barkskibet »Kylemore«, der i flere Aar har været oplagt i Odense Havn, til Kaptajn *Chr. Aaberg*, Korsør, og Skibsreder *Presser* i Le Havre. »Kylemore« laster 1950 Tons.

»Kylemore« vil faa Hjemsted i Marstal. Kæmner *Bager* skal være dens korresponderende Reder, og Kaptajn *Aaberg*, Korsør, skal føre Skibet.

Barken har et Dybgaende af 21,9 Fod, saa det er udelukket, at Skibet nogen Sinde kan vise sig i sin nye Hjemstedshavn.

Carnegies Heltefond.

Af Carnegies Heltefond er der tildelt Styrsmændene *Carlo Aagesen*, Fanø, og *Anker Hansen-Bragdø*, Baagø, hver 800 Kr. og Fondets Medalje i Bronze. Disse to Søsmænd udførte, medens de var Elever paa Fanø Navigationsskole, en smuk Redningsdaad i November 1923 ved 3-mst. Skonnert »Vaddor Victor's Stranding« paa Fanø, hvor hele Besætningen blev reddet. 4 Mand af Skibets Besætning var gaaet i Skibets Redningsbaad; denne kom vel gennem den høje Søgang, men kæntrade i Brændingen, dog kom de alle frelste op paa Stranden. Tilbage paa Skibet var Kaptajnen og 4 Mand, Redningsbaaden kunde ikke gaa ud i den høje Sø, og der blev da signaleret til Skibet om at kaste en Redningskrans ud med en Line. Dette skete, og Kransen drev ind imod Land, men Strømmen holdt den ude fra Kysten; da vovede de to unge Søsmænd Livet, kastede sig med en Line ud i Søen og fik fat paa Kransen, hvorefter Forbindelsen med Skibet blev etableret og Besætningen reddet. De to unge Søsmænd sejler nu med Dampere som Styrsmænd.

Magnetisk Forstyrrelse.

Kaptajnen paa Damperen »Norden« har til den svenske Lodsstyrelse indsendt Rapport om magnetisk Forstyrrelse, der skulde finde Sted et Distanceminut nord for Fyrskibet Utgrundens Station. Kompassaalens Aftigelser opgives at andrage indtil 60 Grader paa begge Sider af Kurslinjen. Disse magnetiske Forstyrrelser findes ikke optegnede blandt de lagtigelser, som blev gjort ved de magnetiske Maalinger, som Søkortvæsenet for nogle Aar siden lod foretage i Kalmarsund.

Kvindelig Radiotelegrafist.

Blandt de Elever, der for Øjeblikket uddannes til Skibs-Radiotelegrafister ved Navigationsskolen i Göteborg, er efter hvad »Sv. S. T.« meddeler, en Dame, Fru *Margot Hallberg*, der skal være første Kvinde, som er slaaet ind paa denne Levevej.

Dampskibskøb.

Rederiet *Hagen Jørgensen*, København, har købt en svensk 510 Tons Damper, som hidtil har været i Passager- og Fragtfart paa Norman Linjen. Damperen hedder »Niord«, hvilket Navn den beholder under dansk Flag. Den skal indsættes i Ruten Aarhus-Danzig med København som Mellemstation. Til Fører er antaget Kapt. *A. P. Ankersen* af Fanø.

Svensk Erstatningssag.

Svea Hovrät har afsagt Dom i en Sag angaaende det svenske Sejskib »Kvartetten«, som i 1920 blev sænket ved en Torpedo fra et svensk Krigsskib, da Sejlere passerede Karlskrona Skærgaard.

Retten nedsatte det Erstatningsbeløb, der var krævet af Skibets Ejere fra Kr. 16,745 til Kr. 8,372, fordi Skibets Fører maatte anses for delvis ansvarlig for Ulykken, fordi han ikke, som det var hans Pligt, havde haft et Eksempplar af »Underrettelser for Sjøfarende«, hvori Torpedoskydningen var anmeldt, om Bord.

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 Eft., N. Mogensens.

Helsingør:

K. F. Marstrands Eftf.

Randers:

A. L. Nielsen, ogsaa aut. Forhyringskontor.

Vejle:

W. Coops, ogsaa aut. Forhyringskontor.

Svitzers Bjergningsentreprise

vil i den nærmeste Fremtid faa en større Baad, der skal anvendes til Isbrydning i Københavns Havn. Isbryder-Bugserbaaden bygges i Frederikshavn og vil antagelig kunne tages i Brug allerede i Løbet af Februar.

Det nye Skibs, der faar Navnet »Pan«, bliver ret kraftigt, vistnok paa 225 I.H.K.

Skibsfarten mellem Frankrig og Rusland.

Den franske og den russiske Regering har nu besluttet at aabne alle Havne for den anden Parts Handelsskibe. Tidligere maatte russiske Skibe ikke anløbe Dunkerque, Rouen, Brest og Marseilles, og de franske Skibe maatte ikke anløbe fire Sortehavs-Havne.

„Merkur“ af Troense forlist.

Skonnert »Merkur« af Troense er Natten til Mandag forlist i Lysekil Skærgaard. Hele Agterskibet ligger under Vandet.

Besætningen maatte under stort Besvær redde sig i Land uden at faa sine Ejendele med.

»Merkur« tilhører et Aktieselskab med Skibsbygmester Z. P. Jacobsen, Troense, som Reder. Hr. Jacobsen har selv bygget Skibet i 1901. Det maaler 225 Brutto-Tons og er forsikret for 67,000 Kr. i Svendborg Sæssurance og Forsikrings-selskabet »Svendborg«.

Rederen har fra Konsulatet i Lysekil faaet Meddelelse om, at »Merkur« er Vrag.

»Merkur« var paa Rejse fra Dysart til Svendborg med Kul til Firmaet C. P. Lauritzen.

„Lusitania“ skal hæves.

Den engelske Bjergningsekspert Kaptajn Davis, der for kort Tid siden reddede store Skatte fra et for ca. 50 Aar siden sunket Skib, er afrejst til Irland for at træffe Forberedelser til det store Arbejde med at hæve »Lusitania«.

Forladt af Mandskabet.

I Nærheden af Aalesund har man truffet et Ishavsforløj »Isstjernen« forladt af Mandskabet. Lampen brændte i Kabytten, og Maden stod sat frem paa Bordet, da Bjergerne kom om Bord. Da Skibet syntes at være fuldkommen ubeskadiget, forstod man ikke hvorfor Besætningen og Passagererne, af hvilke man vidste der var nogle om Bord, havde forladt det, men efter hvad et norsk Blad nu oplyser, har det vist sig, at Skruesakslen var brækket, og man formoder derfor, at Skibet har været i Drift ind mod Kysten under haard Paalandsvind, hvorfor Besætningen er gaaet i Baadene og er omkommet, inden den naaede Land.

EN ERFAREN
DAMPSKIBSFØRER
søger Stilling i Nord- og Østersøfart,
kan eventuelt indskyde nogen Kapital.

Billet mrkt. »Dampskibsfører No. 14670«, modtager Bladets Kontor.

POSITIONSLISTE PR. 26. JANUAR 1925

MEDDELT AF »DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

A

s.s. A. P. Bernstorff, Nielsen, i Dok i Frederikshavn siden 14.1.
s.s. Aalborg, Egeholm, pass. Brunsbüttel 22.1.
s.s. Aalborghus, Eriksen, i København-Aalborg Ruten.
s.s. Aarhus, Jørgensen, i København-Aarhus Ruten.
s.s. Absalon, Hansen, pass. Falmouth 24.1. p. R. t. Ceuta.
m.s. Afrika, Svarrer, afg. Port Said 25.1. til Marseilles.
s.s. Aggersund, Petersen, afg. Huelva 22.1.
s.s. Agnele Mærsk, Rasmussen, afg. West Indies 18.1.
s.s. Aladdin, Nielsen, København 25.1.
s.s. Alderney, Jerne, afg. W'Hartlepool 16.1. til Cuba.
s.s. Alexandra, Holst, ank. Esbjerg 25.1.
s.s. Alf, Therkildsen, ank. Sunderland 23.1.

s.s. Alfa, Christensen, afg. Ghent 25.1. til St. Nazaire.
s.s. Alfred Hage, Danielsen, pass. Ouessant 26.1.
s.s. Algarve, Hansen, afg. Cartagena 24.1. til København via Lissabon.
s.s. Allsund, Nielsen, afg. Swansea 23.1.
s.s. Amalienborg, Hansen, afg. New York 22.1.
s.s. Angelica Mærsk, Rask, ank. Leningrad 21.1.
s.s. Anine, Risøe, ank. Savona 24.1.
m.s. Annam, Rasmussen, ank. Yokohama 25.1.
s.s. Anna, afg. Liverpool 24.1. til Belfast.
s.s. Anneberg, Korff, ank. Narvik 24.1.
s.s. Arabien, Harder, ank. Ocean Island 19.1.
s.s. Argentina, Wenck, ank. Bahia Blanca 23.1.

Grundstødningen skyldtes Lodsens.

Ved et Søforhør i Bergen over Mandskabet paa Bergensdamperen »Saturn«, der den 18. December grundstødte paa Vestkysten af Frankrig udfor Lorient, udtalte Kaptajnen, at Skibet løb med 5 Knobs Fart, og, han hævdede, at Grundstødningen skyldtes Lodsens Ukyndighed. Under den stærke Storm senere brækkede Skibet midt over og blev totalt Vrag. Af Lasten, der bestod af Træmasse, Stykgods og Brosten, bjergedes ca. 30 pCt.

Købt Skib.

3m. Sk. »Gerda« af Marstal er af et Partrederi, med Chr. Albertsen som Reder, i disse Dage bleven købt af Skibsreder V. Petersen af Marstal, Købesum ubekendt. Skibet skal føres af Kaptajn Andersen af Thurø, der tidligere førte 3m. Sk. »Triton« af Marstal.

De forenede Bugsererselskaber.

»De forenede Bugsererselskaber« præsenterede forleden for en indbudt Kreds deres Bjergnings- og Bugsermateriel, der var samlet ved Langelinjemolen.

Selskabets Flaade bestaar af Damperne »Uffe«, der har en Maskine paa 700 H.K., Radiotelegraf, en stationær Centrifugalpumpe med en Kapacitet af 900 Tons i Timen og to Motorpumper paa tilsammen 300 Tons, tre mindre Damperne, »Tyr«, »Sleipner« og »Brage« med kraftige Pumper, Spil o. s. v., og alle byggede til Isbrydning, samt 9 større og mindre Bugserbaade og 3 Lægttere. Den største af Damperne er klar til Udrykning med 2 Timers Varsel og de mindre til øjeblikkelig Udrykning Dag og Nat. Tre Skibe er stationerede i København, et i Korsør og en Bugserbaad i Rødbyhavn.

Prøvetur.

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeris Værft paa Refshaleøen foretoges den 6. ds. en vellykket Prøvetur med Dieselmotorskibet »Borgestad«, bygget for Regning Aktieselskabet »Borgestad«, Borgestad ved Porsgrund.

Skibet, bygget til Norsk Veritas, er bestemt til Fragtfart. Dets Hoveddimensioner er følgende: 350' 0" × 51' 3" × 27' 3", og Bæreevnen er 6775 Tons d.w.

Det er forsynet med Hoveddieselmotorer af nyeste Type, der tilsammen udvikler 2200 I.H.K.

Alt Dæksmaskineri er elektrisk drevet.

I Prøveturen deltog Repræsentanter saavel for Rederiet som for Værftet.

Stabelafløbning.

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeris Værft paa Refshaleøen sattes den 22. ds. et Dieselmotorskib, Værftets Byggenummer 336 til A/S Ivarans Rederi, Oslo, i Vandet.

Skibet bygges til Norsk Veritas og er bestemt til Fragtfart. Dets Hoveddimensioner er følgende:

367' 0" × 53' 6" × 27' 6",

og Bæreevnen er 7,600 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 »Primerok«. Stabelafløbningen overvåredes af Rederen, Generalkonsul Ivar An. Christensen, Oslo, med flere, og Skibet blev døbt af Fru Overretssagfører Karen Christensen.

ATLAS

^A/_s Atlas, Nørrebrogade 198 · København L.

SKIBS-DAMPTURBINER
MED
TANDHJULSUDVEKSLING
i mest moderne Udførelse.

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 Wolfs Box, København K.

m.s. *Arizona*, Sonne, ank. Odense 25.1.
s.s. *Arkansas*, Snedker, afg. Norfolk Va. 14.1. til Aalborg og
København.
s.s. *Arnold Mærsk*, Stabenow, ank. København 23.1.
m.s. *Asia*, Dahl, ank. Rotterdam 26.1.
s.s. *Astrid*, Bjark ank. St. Vincent 17.1.
s.s. *Atlantic*, Lund, pass. Sunda Strædet 18.1. p. R. t. Aarhus.
m.s. *Australien*, Møller, pass. Perim 25.1. p. R. t. Singapore.
m.s. *Avance*, Andrup, afg. Methil 24.1. til København.
m.s. *Avant*, Sørensen, afg. Isafjord til Antwerpen.
s.s. *Axel*, Maglebye, ank. København 20.1.

B

s.s. *Beira*, Kjær, ank. Korsør 25.1.
s.s. *Belgien*, Hansen, pass. Azorerne 15.1.
s.s. *Bellona*, Aggerholm. Grundstødt udfor Tornby v. Hirtshals 18.12.
s.s. *Benedikt*, Madsen, i København-Haderslev-Aabenraa-Sønderborg Ruten.
s.s. *Berghus*, Andresen, ank. Stettin 22.1.
s.s. *Berlin*, Vinding, ank. Nantes 24.1.
s.s. *Betty Mærsk*, Nielsen, ank. Venedig 19.1.
s.s. *Birgit*, Bang, ank. Cardiff 16.1.
s.s. *Birte*, Christensen, ank. Philadelphia 14.1.
s.s. *Bjarke*, Petersen, ank. Svendborg 25.1.
s.s. *Bodil*, ank. Vejle 24.1.
s.s. *Bogø*, Rasmussen, pass. Helsingør 19.1. p. R. t. Garston.
s.s. *Bolivia*, Beldring, pass. Sabang 23.1. p. R. t. Europe.
s.s. *Bornholm*, Hansen, afg. New York 22.1.
s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Aarhus 25.1.
s.s. *Botnia*, Lydersen, afg. Leith 26.1. til København.
s.s. *Bottenhavel*, Vaaben Hansen, afg. Marseilles 21.1. til Marokko.
m.s. *Brasilien*, afg. New York 24.1. til København.
s.s. *Brattingsborg*, Larsen, ank. New York 22.1.
s.s. *Bretagne*, Hartmann, afg. Gibraltar 23.1.
s.s. *Bretland*, Larsen, ank. København 26.1.
s.s. *Britta*, afg. Burriana 20.1. til Liverpool.
s.s. *Brynhil*, Huus, ank. Nakskov 24.1.
s.s. *Bryssel*, Jensen, afg. Grangemouth 15.1. til Huelva.
s.s. *Børglum*, Sørensen, pass. Gibraltar 21.1.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, i København-Oslo Ruten.
m.s. *California*, Pedersen, ank. Barry 17.1.
s.s. *Carmen*, ank. Swansea 25.1.
s.s. *Charkow*, Arel, afg. Antwerpen 23.1. til Ceuta.
m.s. *Chastine Mærsk*, Lundgreen, ank. Rotterdam 27.1.
m.s. *Chile*, Hansen, pass. Skagen 25.1. p. R. t. Hamburg.
s.s. *Chr. I. Kampmann*, Thomsen, ank. København 13.1.
s.s. *Christiansborg*, Lund, ank. La Nouvelle 21.1.
s.s. *Cimbria*, Svan, i København-Frederikshavn-Oslo Ruten.
s.s. *Cito*, Jordt, afg. Oporto 23.1. til Valencia.
s.s. *Clara*, Duyesen, ank. Kiel 5.1.
s.s. *Copenhagen*, Nielsen, pass. Finisterre 25.1. paa Rejse til Teneriffe.
s.s. *Cyril*, Duhn, afg. Immingham 26.1. til Vestindien.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), i Esbjerg-Grimsby Ruten.
s.s. *Dagmar* (J. Lauritzen), afg. Aarhus 23.1. til Helsingfors.
s.s. *Danefelt*, Simonsen, ank. Dakar 18.1.
s.s. *Danfærd*, Grøndahl, pass. Algier 25.1. p. R. t. Salonika.
m.s. *Danekonge*, Petersen, pass. Aden 19.11. paa Rejse til Wellington.
s.s. *Danelag*, Stage, ank. Korsør 25.1.
s.s. *Danemark*, Hausgaard, ank. Civita Vecchia 24.1.
s.s. *Danery*, Voss, ank. København 3.1.
s.s. *Danevirke*, Jørgensen, ank. Bahia 25.1.
s.s. *Dania*, Bencke, ank. Christianssand 25.1.
s.s. *Dansborg*, Mathiasen, ank. Salonica 16.1.
s.s. *Delaware*, Falkenberg, afg. Savannah 11.1. til København-Kallundborg og Korsør.
s.s. *Diana*, Tramp, ank. København 22.1.
s.s. *Dorrit*, ank. Rotterdam 26.1.
s.s. *Douro*, Jørgensen, ank. Libau 22.1.
m.s. *Drogden*, Hansen, ank. Morlaix 23.1.

s.s. *Dronning Maud*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Dublin*, Krogh, ank. Bremen 25.1.

E

s.s. *E. M. Dalgas*, Bloch, ank. Tyne 25.1.
s.s. *Ebba*, afg. Kotka 18.1. til London.
s.s. *Ebro*, Rosenhøj, afg. London 24.1. til København.
s.s. *Egholm*, Tønnesen, afg. Cardiff 26.1. til Palermo.
s.s. *Eleonora Mærsk*, Mortensen, ank. Penarth 20.1.
s.s. *Elie*, Schmidt, afg. Gambia 21.1. til Marseille.
s.s. *Elisabeth*, Petersen, afg. Oporto 23.1. til Valencia.
s.s. *Ella*, Nielsen, opl. i København siden 8.12.
s.s. *Ellen*, Paulsen, afg. Fowey 20.1. til Genua.
s.s. *Ellensborg*, Andersen, ank. Blyth 24.1.
s.s. *Elsborg*, Palm, ank. Tunis 23.1.
s.s. *Emilie Mærsk*, Andersen, ank. Tyne 23.1.
m.s. *Emma Mærsk*, Mærsk-Møller, ank. Java 3.1.
s.s. *Emanuel*, Svane, afg. Odense 25.1. til Riga.
s.s. *Energi*, Jensen, ank. Riga 25.1.
s.s. *England*, Stengade, afg. Rosario 30.12.
s.s. *Entigheden*, Christensen, afg. Riga 24.1. til Delfzyl.
s.s. *Erik Christensen*, ank. Grangemouth 22.1.
s.s. *Erik B.*, Jørgensen, pass. Kap Verdiske Øer 20.1. paa Rejse til Bahia Blanca.
s.s. *Erik Boye*, Mathiesen, afg. Dakar 25.1.
s.s. *Erindring*, Nielsen, ank. Windan 20.1.
s.s. *Esbjerg Snare*, Fjeldborg, i Vejle-Hamburg Ruten.
s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Aalborg-Hamburg Ruten.
s.s. *Ester*, ank. Helsingfors 20.1.
s.s. *Esther Maria*, Vilsmark, ank. Stornoway 22.12.
s.s. *Estland*, Sørensen, afg. Cardiff 21.1.
s.s. *Estonia*, Christensen, pass. København 25.1. paa Rejse til Danzig.
s.s. *Expres*, Boutrup Christensen, i København-Horsens Ruten

F

s.s. *Falken*, Pedersen, i Ruten København, sydfynske m. fl. Pl.
m.s. *Falstria*, Sørensen, ank. Antwerp 26.1.
s.s. *Fanø*, Michelsen, afg. Port Talbot 15.1. til Boston (U.S.A.).
s.s. *Ficaria*, Hansen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Fiona*, opl. i København siden 16.11.
m.s. *Fionia*, Skjoldam, afg. Colombo 21.1. til Penang.
s.s. *Flora*, Andersen, ank. Parkeston 26.1.
s.s. *Florida*, Holm, afg. Santos 24.1. til Skandinavien via Rio de Janeiro, Bahia og Madeira.
s.s. *Flynderborg*, Wendt, pass. Aalesund 25.1.
s.s. *Frankrig*, Parkes, ank. Riga 21.1.
s.s. *Fredensborg*, Hillebranth-Lund, afg. Narvik 24.1.
s.s. *Fredensbro*, Olsen, afg. Frederikshavn 25.1. til Scotland.
s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg. Henl. i København t. 29.1.
s.s. *Frederiksborg*, Larsen, ank. New Orleans 13.1.
s.s. *Frejra*, Jensen, i Aarhus-Hamburg Ruten.
s.s. *Frieda*, Westergaard, afg. Aarhus 24.1. til Rotterdam.
s.s. *Frigga*, Aage Larsen, afg. Leith 26.1. til København.
s.s. *Frode*, Juul Larsen, afg. Ardrossan 22.1. til Boston, Portland Me. & St. John.
s.s. *Fylla*, Callesen, pass. Ushant 23.1. p. R. t. Hamburg.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, afg. La Rochelle 24.1. til Havre og Dunkirk.
s.s. *Gautatyr*, Nielsen, ank. København 20.1.
s.s. *Gerda*, afg. Kotka 21.1. til Antwerp.
s.s. *Geysir*, Hansen, i Timecharter.
s.s. *Gorm*, Christensen, afg. Havana 23.1. til Golfen.
s.s. *Grønland*, Andersen, ank. Kenitra 22.1.
s.s. *Grønsund*, Nielsen, ank. Hull 22.1.
s.s. *Guðrun Mærsk*, Nielsen, afg. Durban 5.1.
s.s. *Gunver*, ank. Burriana 25.1.

H

s.s. *H. A. Hansen*, Hansen, ank. Boness 24.1.
s.s. *H. Pontoppidan*, Aggerholm, ank. Aalborg 20.1.
s.s. *Hadsund*, Hansen, pass. København 23.1. paa Rejse til W. Hartlepool.
s.s. *Halldan*, afg. Middelfart 26.1. til København.
s.s. *Halland*, Christiansen, afg. Gibraltar 22.1.
s.s. *Hamlet*, Poulsen, afg. Dakar 24.1. til Rotterdam.
s.s. *Hammershus*, Hveissel, ank. Alexandria 15.1.
m.s. *Handicap*, Bull, ank. Brisbane 23.1.
s.s. *Hans Broge*, Christensen, afg. Garston 14.1. til St. Domingo.
s.s. *Hans Mærsk*, Slavensky, afg. Glasgow 16.1.
s.s. *Hans Tausen*, Hansen, ank. Kiel 8.1. f. Klassifikation.
s.s. *Harald*, Pedersen, ank. Derindje 24.1.
s.s. *Harriet*, pass. Kielerkanal 18.1. paa Rejse til Melilla.
s.s. *Hebe*, Lauritzen, afg. Newcastle 26.1. til København.
s.s. *Hekla*, Bosch Kronika, oplagt.
s.s. *Helene*, afg. Penarth 21.1. til Reval.
s.s. *Helga*, ank. Portoempedocle 23.1.
s.s. *Hellig Olav*, Peronard, ank. New York 22.1.
s.s. *Hengest*, Ingemann Andersen, afg. København 27.1. til Libau.
s.s. *Henry Tegner*, Nielsen, afg. Cartagena 19.1. til Hamburg.

LONDON

BUNKER ENTREPRENØRER
FOR UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGLSKE KUL-AFSKIBNINGSHAVNE
BEFRAGTNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE
KULEKSPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER
FLYDENDE BRÆNDELSE

LAMBERT BROTHERS LIMITED

TELEGRAM-ADR.: 85, GRACECHURCH STREET,
LONDON E.C. 3.
LAMBERT STOCK,
LONDON

FILIALER:

CARDIFF, The Exchange	} Lamberte	Telegr.-Adr.:
Newport, Mon., 131, Dock Street		
Port Talbot, Exchange Buildings		
NEWCASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs.	} Lambrose, Newcastle.	
Tyne Dock, 67, Hud-on Street		
Blyth, 19, Ridley Street		
West Hartlepool, Victoria Terrace	} Lamberte	
GLASGOW, 78, St. Vincent Street		
Methil, 82, East High Street		
Burntisland, 20, High Street	} Lambrose	
HULL, Prudential Buildings		
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road		
Immingham, Dock Offices	} Lambrose, 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. "Carlbon, Grimsby" Hull: Central 5003 (two lines)
Ballie "Carlbon, Hull" Immingham: Central 38
"Carlbon, 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 Dampere altid kan flyde), der er udstyret med elektriske Kraner og alle moderne Losningsapparater.
Alle Oplysninger og Takster for Losning af alle Arter af Varet sendes efter Anmodning.

FRANK BROWN, DIREKTØR

LONDON

Telefoner { Grimsby No. 621
Immingham No. 31

Telegrams: "SUTCLIFFE"

FILIALER:

69 Princess Manchester
7 Chapel Street Liverpool
1 Cannon Str et. Birmin., ham
24 Charles Street. Bradford
»York House» 3/7, St.
Mary Axe London
Coin 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

GRIMSBY

GLASGOW

NORTH EASTERN MARINE ENGINEERING CO., LTD

WALLSEND-ON-TYNE SUNDERLAND

Telegr.-Adr.: »News, Wallsend» & »News, Sunderland»

Maskinbyggeri

Kedelmedie · Jernstøberi · Metalstøberi · Kobbersmedie

Krumtapaksler og Skruetaksler 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

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.: »Lipaloe»

ANDREW LEITCH & CO.

KUL EKSPORTØRER

SKIBSMÆGLERE · SPEDITØRER · BUNKERKUL

BUNKERKUL ENTREPRENØRER

DUNDEE & GLASGOW

TELEGR.-ADR.: »LEITCH, DUNDEE

GOOLE

Cameron's

SKIBSFORSYNING/FARVER
OG PATENT BUND-MALING

Alex. Cameron & Sons Ltd.
Sunderland / England

SUNDERLAND

T. SHERBURN

BEFRAGTNINGS-AGENT

SKIBSMÆGLER OG STEVEDORE

TELEGRAM-ADR.: "DORA, GOOLE"

BANK CHAMBERS,
GOOLE

s.s. *Hermod*, Clausen, ank. Harstad 15.1.
 s.s. *Hertha Mærsk*, Møller, ank. Leningrad 17.1.
 s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Manchester 24.1. til Liverpool og Swansea.
 s.s. *Hjelm*, opl. i København siden 19.7. 1924.
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. København 20.1. til Manchester, Liverpool og Swansea.
 s.s. *Holland*, Jørgensen, afg. Gedser 24.1.
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, ank. København 25.1.
 s.s. *Hugo*, Jacobsen, ank. København 26.1.
 s.s. *Hulda Mærsk*, Andersen, ank. Blyth 22.1.

I

s.s. *I. D. S. Adolph*, Krøyer, ank. Burntisland 25.1.
 s.s. *I. P. Justesen*, Flygenring, ank. Genua 14.1.
 m.s. *Indien*, Jacobsen, afg. Singapore 14.1. til Europe.
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Bordeaux 21.1.
 s.s. *Inge Mærsk*, Hansen, ank. Forth 20.1.
 s.s. *Inger*, ank. London 23.1.
 s.s. *Irene Maria*, Lisberg, ank. Rotterdam 25.1.
 s.s. *Island*, Frandsen, afg. Leith 26.1. til Island via Thorshavn.
 s.s. *Ivar*, ank. Philadelphia 21.1.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Schjøning, afg. Danzig 26.1. til København via Stettin.
 s.s. *J. C. la Cour*, Sandborg, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jacob Mærsk*, Hansen, ank. Philadelphia 23.1.
 s.s. *Jan*, Kurtzhals, ank. Sagua 23.1.
 m.s. *Java*, Knudsen, ank. København 1.1.
 s.s. *Jelling*, Andersen, afg. Jucaro 22.1.
 s.s. *Jenny*, afg. Fowey 22.1. til Savona.
 s.s. *Jessie Mærsk*, Petersen, afg. Hartlepool 23.1.
 s.s. *Johanne*, afg. Mäntyluoto 24.1. til Kotka.
 s.s. *Jolantha*, Strufve, i Stettin-København-Oslo Ruten.
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, afg. Hull 20.1.
 s.s. *Josey*, Nielsen, ank. Baltimore 10.1.
 s.s. *Jungshoved*, Horn, ank. Santa Pola 14.1.
 m.s. *Jullandia*, Kolls, ank. Nakskov 22.1.
 s.s. *Jægersborg*, Hansen, afg. Trondhjem 23.1.

K

s.s. *Kai*, Friis, ank. Manzanillo 22.1.
 s.s. *Karen*, Brinch, ank. Beckton 21.1.
 s.s. *Karla*, ank. Porto Pi 24.1.
 s.s. *Kasan*, Sørensen, i Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Katholm*, Jensen, afg. Swansea 22.1. til København, Randers og Danzig.
 s.s. *Kejserinde Dagmar*, Uldall, ank. Barry 23.1.
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, afg. Kotka 24.1. til Wifstavarf og Essvik.
 s.s. *Kina*, Nielsen, afg. Moji 24.1. til Vladivostock.
 s.s. *Kirsten Mærsk*, Bærentzen, ank. West Indies 17.1.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, i København-Aarhus Ruten.
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, afg. Nakskov 24.1. til Blyth.
 s.s. *Knud*, afg. Antwerpen 26.1. til Piræus.
 s.s. *Knud Willemoes*, Thomsen, afg. Esbjerg 25.1. til Seaham.
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, i København-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Rindby, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Kronborg*, Rise, afg. Dartmouth 25.1.
 s.s. *Kronprins Frederik*, Hejlsøe, afg. København 24.1. til Riga.
 s.s. *Kurland*, Berndsen, ank. Port Talbot 24.1.
 m.s. *København*, Mortensen, ank. London 19.1.

L

s.s. *Lars Kruse*, Bager, afg. Dakar 24.1.
 s.s. *Laura Mærsk*, Løber, ank. Leningrad 17.1.
 m.s. *Leise Mærsk*, Houmann, afg. Rosario 22.1.
 s.s. *Lexa Mærsk*, Bærentzen, ank. Leningrad 21.1.
 s.s. *Lifland*, Haure-Petersen, afg. Sagua (Cuba) 24.1.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, pass. Gibraltar 25.1.
 s.s. *Lily*, Poulsen, afg. Valencia 21.1. til Antwerpen.
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutefart København-Limfjordsstationerne.
 s.s. *Lithuania*, Jørgensen, afg. Falmouth 18.1. til New York.
 s.s. *London*, Caspersen, ank. Genoa 13.1.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Göteborg 23.1. til Wales.
 m.s. *Lynetten*, Jensen, afg. Wexford 23.1.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i Dok i Helsingør siden 20.1.
 s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. København 24.1. til Antwerpen.
 s.s. *Maine*, Andersen, afg. New Orleans 23.1. til København, Vejle og Randers.
 s.s. *Maj*, Holm Nielsen, ank. Pertusola 23.1.
 s.s. *Maja*, opl. i København siden 31.12.
 m.s. *Malaya*, Kruse, afg. Tsingtau 23.1. til Hongkong.
 s.s. *Margrete*, Mathiasen, ank. Dunston 24.1.
 s.s. *Marie*, afg. London 22.1. til Stavanger.
 s.s. *Marie Mærsk*, Kristensen, afg. Dunkirk 7.1.
 s.s. *Margit*, Jensen, afg. Bathurst 16.1. til Hull.

s.s. *Martin Carl*, Olsen, afg. København 25.1. til Genoa.
 s.s. *Martin Goldschmidl*, Lauritzen, ank. London 26.1.
 s.s. *Mary*, Stabell, ank. København 11.1.
 s.s. *Maryland*, Pape, afg. Newcastle 21.1.
 m.s. *Mexico*, Wolff Jørgensen, pass. Azores 18.1. paa Rejse til Beaumont.
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, ank. Swansea 21.1.
 s.s. *Minsk*, Egense, afg. Genua 24.1. til Marseilles.
 s.s. *Mjøltnir*, Rasmussen, afg. Akureyri 25.1. til Isafjord.
 s.s. *Moskov*, ank. Danzig 13.1.
 s.s. *Møen*, Olsen, i København-Stege og København-Nykøbing F. Ruterne.

N

s.s. *N. F. Høffding*, Klint, ank. Newport 23.1.
 s.s. *Nancy*, ank. Esbjerg 23.1.
 s.s. *Natal*, Røder, ank. Colombo 21.1.
 s.s. *Nautik*, afg. Ghent 21.1. til Marseilles.
 s.s. *Neptun*, afg. Palma 24.1. til Valencia.
 s.s. *Nerma*, afg. Beni-saf 23.1. til Valencia.
 s.s. *Nevada*, Fischer, ank. Santa Fé 9.1.
 s.s. *Nidaros*, Thomsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, ank. København 25.1.
 s.s. *Niobe*, ank. Graoalencia 24.1.
 s.s. *Nordland*, Clausen, ank. Aarhus 23.1.
 s.s. *Nordsøen*, afg. Mäntyluoto 24.1. til Kotka.
 s.s. *Normandiet*, Meinertz, afg. Livorno 22.1.
 s.s. *Norman Isles*, Matzen, afg. Rotterdam 14.1. til Cuba.

O

s.s. *Odense*, i København-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Nielsen, i Steitin-København-Göteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, Danholt, afg. Piræus 24.1. til Konstantinopel.
 s.s. *Olga*, Toft, afg. Manchester 21.1. til Aviles.
 s.s. *Oluf Bager*, Larsen, i København-Frederikshavn og København-Aalborg Ruten.
 s.s. *Oluf Mærsk*, Hansen, afg. Norfolk 6.1.
 m.s. *Oregon*, Mühldorff, afg. Cardiff 6.1. til River Plate.
 s.s. *Orion*, Bendsen, ank. Ghent 21.1.
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, i Dok i København siden 22.1.

P

s.s. *P. Madsen*, Christensen, afg. Dakar 26.1.
 s.s. *P. N. Damum*, Andersen, afg. Tyne 16.1.
 s.s. *Pacific*, Matthiesen, ank. Delagoa Bay 22.1.
 s.s. *Palnatoke*, Jacobsen, ank. Drammen 26.1.
 m.s. *Panama*, Hjernum, pass. Finisterre 23.1. paa Rejse til Rotterdam.
 s.s. *Parana*, Heisterberg, ank. Sydney 21.1.
 s.s. *Paris*, Ovesen, ank. Rotterdam 24.1.
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, afg. Norfolk Va. 19.1. til Aalborg-København-Korsør, Horsens og Aarhus.
 m.s. *Peru*, Larsen, pass. Panama Canal 14.1. p. R. t. Hamburg.
 s.s. *Peter Mærsk*, Knudsen, afg. Antwerp 7.1.
 s.s. *Phanix*, Nielsen, i Esbjerg-Hamburg Ruten.
 s.s. *Polaris*, Holm, ank. Frederikshavn 17.1.
 s.s. *Polly*, Nielsen, afg. Bremen 24.1. til Tyne.
 s.s. *Primula*, Jacobsen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
 s.s. *Prins Knud*, Koch, afg. Riga 21.1. til Grangemouth.

R

s.s. *Randi*, ank. Cartagena 23.1.
 s.s. *Rask*, Theilland, ank. Methil 23.1.
 s.s. *Rhodesia*, Madsen, afg. Bunbury 14.1. til Bari (Italy).
 s.s. *Rhone*, Thomsen, afg. København 23.1. til London.
 s.s. *Rigmor*, Jørgensen, ank. Almeria 22.1.
 s.s. *Rita*, Hav, i København-Hamburg Ruten.
 s.s. *Robert Mærsk*, Jensen, ank. København 11.1.
 s.s. *Roma*, Bejer, ank. København 23.12.
 s.s. *Romø*, Olesen, afg. Horsens 23.1. til Grimsby.
 s.s. *Rosenborg*, Jans, afg. Narvik 23.1.
 s.s. *Rota*, Rivold, ank. Odense 25.1.

S

s.s. *Saga*, Henriksen, afg. Antwerpen 25.1. til København.
 m.s. *Sally Mærsk*, Andersen, afg. San Pedro 26.12.
 s.s. *Scandia*, Simonsen, pass. Cape Race 22.1. paa Rejse til New York.
 s.s. *Seine*, Le Barzig, afg. Reval 26.1. til København.
 m.s. *Selandia*, Himmelstrup, pass. Gibraltar 23.1. paa Rejse til London.
 m.s. *Siam*, Poulsen, afg. Alexandria 26.1.
 s.s. *Sierra Leone*, Esbensen, ank. Cienfuegos 16.1.
 s.s. *Sierra Morena*, Moyell, afg. Stornoway 15.1. til Boston.
 s.s. *Sierra Nevada*, Eriksen, pass. Laspalmas 11.1. paa Rejse til Capetown.
 s.s. *Sigrid*, Madsen, ank. Castellon 23.1.
 s.s. *Sigrun*, Jensen, ank. Antwerpen 22.1.
 s.s. *Sigvald*, Andersen, ank. London 21.1.
 s.s. *Silkeborg*, Christensen, afg. Willemstad 21.1.
 s.s. *Simone*, Christensen, ank. Genoa 24.1.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. København 19.1.
 s.s. *Skagerak*, Hansen, ank. Bordeaux 24.1.
 s.s. *Skanderborg*, Petersen, afg. Monastir 23.1.

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 · 130-152 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.
 DAMPSKIBSFORSYNINGER · 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 Tele. on 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 Ase,
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

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 59 a

s.s. *Skjold*, Nielsen, afg. København 27.1. til Aalborg.
 s.s. *Skodsborg*, Grove, ank. København 23.1.
 s.s. *Skolland*, Iversen, ank. København 23.1.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, afg. Leith 26.1. til København.
 s.s. *Slesvig*, Poulsen, afg. Gibraltar 19.1.
 s.s. *Smut*, Hansen, ank. Blyth 22.1.
 s.s. *Sophie*, Thomsen, ank. Fowey 23.1.
 s.s. *Spigerborg*, Jensen, pass. Cape Wrath 24.1.
 s.s. *Stadion II*, ank. Oslo 26.1.
 s.s. *Stal*, Clausen, afg. New York 23.1. til Cienfuegos.
 s.s. *Stegelborg*, Nielsen, ank. Genoa 23.1.
 s.s. *Stella*, ank. København 25.1.
 s.s. *Susan Mærsk*, Petersen, ank. Mexico 14.1.
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, ank. St. John N. B. 24.1.
 s.s. *Svanholm*, Petersen, ank. København 24.1.
 s.s. *Svava*, Christensen, afg. Oporto 23.1. til København.
 s.s. *Svend Pii*, Albertsen, ank. Cardiff 20.1.
 s.s. *Svend*, Karstensen, afg. Rotterdam 23.1. til Wales.
 m.s. *Svendborgsund*, Christensen, ank. Danzig 24.1.
 s.s. *Søborg*, Madsen, afg. Port Talbot 23.1.
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, ank. Santa Fé 21.1.
 s.s. *Sønderjylland*, Lund, i Ruten København-Bogense-Vejle.

T

s.s. *T. M. Werner*, Marcker, pass. Lissabon 24.1.
 s.s. *Taarnborg*, Knudsen, afg. Coueron 22.1.
 s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Nakskov 26.1. til Danzig og Stettin.
 s.s. *Taasinge*, Nicolaisen, i København-Nakskov og København-Mariagerfjord Ruterne.
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, afg. Lysekil Distrikt 26.1. til Cuba.
 s.s. *Thyra* (Progress), Schmidt, pass. Ushant 24.1. paa Rejse til Dunkirk.
 s.s. *Tiber*, Nielsen, afg. Dunkirk 26.1. til Havre og Bordeaux.
 s.s. *Tjaldur*, Kolster, i København-Riga Ruten.
 s.s. *Tomsk*, Mikkelsen, pass. Gibraltar 24.1. p. R. t. Palermo.
 m.s. *Tongking*, Topp, ank. San Diego 23.1.
 s.s. *Transvaal*, Bronér, afg. Vladivostock 5.1. til San Francisco.

s.s. *Trondhjem*, Pedersen, ank. Arendal 22.1.
 s.s. *Tula*, Christensen, ank. København 22.1.
 s.s. *Tyr*, Jensen, ank. Halmstad 25.1.

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, afg. Algier 24.1. til London.
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, ank. Danzig 24.1.
 s.s. *Ulla*, Jessen, ank. Marseilles 25.1.
 s.s. *Ulrik Holm*, Toft, afg. Manchester 21.1. til Port Talbot.
 s.s. *United States*, Meyer, i Dok i København siden 20.12.
 s.s. *Uranienborg*, Rasmussen, afg. Norfolk 21.1.

V

s.s. *Valborg*, Hansen, afg. Swansea 22.1. til Melilla.
 s.s. *Vega*, Madsen, ank. Valencia 24.1.
 s.s. *Venus*, Terkildsen, ank. København 18.12. 24.
 s.s. *Vera*, Hjorth, afg. Randers 24.1. til Tync.
 s.s. *Veratyr*, Pedersen, ank. København 11.1.
 s.s. *Viborg*, Winther, ank. San Juan 20.1.
 s.s. *Vidar*, Nielsen, afg. København 26.1. til Newcastle via Nakskov, Odense og Aarhus.
 Bark *Viking*, Ankersøe, ank. Port Victoria, Spencer Gulf 16.12.
 s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), Jacobsen, afg. Galveston 26.12. til Esbjerg, Aalborg, København og Korsør.

W

s.s. *Wien*, Jørgensen, ank. Methil 24.1.
 s.s. *Wilh. Colding*, Østergaard, ank. Cagliari 24.1.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. Blyth 25.1.

Y

s.s. *Ydun*, Jensen, i København-Randers Ruten.
 s.s. *Yokohama*, Bast, afg. Port Said 23.1. til Colombo.
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Rasmussen, i København-Hamburg Ruten.
 s.s. *Yrsa* (Lauritzen), ank. København 25.1.

Ø

s.s. *Ørkild*, Jensen, ank. Kristianssund 18.1.
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. Savona 23.1.

POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE

m.s. *Alfa*, Christensen, ank. Svendborg 24.1.
 m.s. *Caroline*, Jørgensen, afg. Immingham 22.1. til Kalundborg.
 3m.Sk. *H. C. Christensen*, Christensen, ank. Cumana 4.12.
 3m.Sk. *Fuglen*, Schmidt, ank. Skagen 12.1.
 3m.Sk. *Hans*, Christensen, afg. Sarpsborg 5.1. til Whitehaven.
 3m.Sk. *Niels*, Rasmussen, ank. Cardiff 20.1.
Philip, Petersen, oplagt Thuro.
Confidence, Hvenegaard, ank. Newlyn 17.1.
Cornwall, Madsen, Gt. Yarmouth 5.1.
Dannebrog, Hansen, ank. Thuro 8.1.
Flora, Nielsen, ank. Teignmouth 11.1.
Kurt, Jørgensen, ank. Holyhead 17.1. p. R. t. Cadiz.
Leif, Jørgensen, ank. Lübeck 10.1.
Ludvig, Jørgensen, oplagt Thuro.
Martin Nissen, Jensen, afg. Plymouth 9. 1. til Lissabon.
Primula, Jørgensen, afg. Dysart 24. 1. til Tønsberg.
Valdemar, Christensen ank. Mausehole 20.12
Vera, Larsen, ank. Nantes 23.1.
 3m.Sk. *Vesta*, Kristensen, afg. Kristianssand 19.1. til Folkestone.
 3m.Sk. *Norden*, Olsen, afg. St. Brieuc 31.12. til Lissabon.
 3m.Sk. *Roma*, Petersen, afg. Dahouet 2.1. til Lissabon.
 3m.Sk. *Johanne*, Marcussen, afg. St. Brieuc 24.1. til Lissabon.
 3m.Sk. *Elisabeth Eff.*, Nielsen, afg. St. Brieuc 24. 1. til Lissab.
 3m.Sk. *Zampa*, Jørgensen, ank. Fowey 23.1.
 3m.Sk. *Concordia*, Møller, ank. Dysart 23.1.
 3m.Sk. *Ørnen*, Jensen, ank. Guernsey 22.1.
 3m.Sk. *Cathrine*, Jørgensen, ank. Lissabon 21.1.
 3m.Sk. *Vega*, Hansen, ank. St. Brieuc 18.1.
 3m.Sk. *Gefion*, Lund, Newlyn 17.1.
 3m.Sk. *Concordia*, Henriksen, ank. Grantou 19.1.
 3m.Sk. *Minerva*, Sørensen, ank. Fovey 17.1.
 3m.Sk. *P. Rasmussen*, Larsen, ank. Newlyn 12.1. for Portleven.
 3m.Sk. *Neptun*, Sørensen, ank. Plymouth 8.1. for Lissabon.
 3m.Sk. *Dagny*, Petersen, afg. Lissabon 21.1. til Faro.

3m.Sk. *Falken*, Madsen, afg. Quimper 24.1. til Plymouth.
 m.s. *Willemoes*, Erichsen, oplagt Thuro.
 4m.Sk. *Kaj Hvilson*, Wulff, oplagt her.
 4m.Sk. *Nordborg*, Hansen, oplagt her.
 4m.Sk. *Olga*, Mouritsen, oplagt her.
 3m.Sk. *N. P. Petersen*, Hansen, oplagt her.
 3m.Sk. *Jens Nielsen*, Nielsen, oplagt her.
 3m.Sk. *Dr. Louise*, Hansen, oplagt her.
 3m.Sk. *Else*, Jensen, oplagt her.
 3m.Sk. *Rossing*, Baagøe, oplagt her.
 3m.Sk. *Marie*, Nielsen, oplagt her.
 3m.Sk. *Pallesen*, Jensen, oplagt her.
 2m.Sk. *Concordia*, Møller, ank. Burntisland 23. 1.
Agnes, Frederiksen, ank. Horsens 23.1.
Elisabeth, Groth, afg. Dieppe 21.1.
Frem, Jørgensen, ank. Cahircireen 19.1.
Norden, Grube, ank. Marstal 23.1.
Nordstjernen, Hansen, ank. St. Valeryen Caur 23.1.
Venus, Boye, ank. København 22.1.
 3m.Sk. *Glory*, Christensen, afg. Frederikshavn 23.1.
 3m.Sk. *Harris*, Hansen, afg. Dysart 24.1.
 3m.Sk. *Astræa*, Dam, afg. Varberg 20.1.
Neptun, Bastrup, ank. Aarhus 19.1.
Maagen, Mortensen, afg. Lissabon 23.1.
Marna, Boye, ank. Svendborg 22.1.
Uranus, Stegmann, ank. La Nouvelle 24.1.
Albert, Clausen, ank. Larvik 21.1.
 3m.Sk. *Chr. H. Rasmussen*, M. H. Boye, afg. Dysart 24.1. til Ærøskjøbing.
 3m.Sk. *Start*, Andersen, ank. Nyborg 19.1.
 4m.Sk. *Richard*, Petersen, ank. Cardiff 22.12.
 4m.Sk. *Sigrid*, Hansen, ank. Thuro 19.1.
 4m.Sk. *Ruth*, Sørensen, ank. Aalborg 22.1.
 m.s. *Albert Mau*, Rasmussen, ank. Cuxhamn 18.1. med Havari efter Kollision med s.s. *Hettau* af Newcastle.
 3m.Sk. *Christian*, M. Rasmussen, pass. Skagen 21.1. p. R. t. Bandry.

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

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.

Import og Lager af

Maskiner · Værktøjer · Staal · Olier
samt tekniske Rekvisitter for Damp- og Motorskibe

ASBESTPAKKET KEDELBSLAG.

KLINGER'S

STEMPEL-SKYDEVENTILER.

K. F. MARSTRANDS EFTFL.

CONSUL P. SVENDSEN FORRETN. 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 SkibetTelegram-Adr.: »Marstrands«
Telefon: Kontorer: 28 · 45 · 427
Priva: 217 · 1032 · 543
Natstlf.: 427 · Statstlf.: 5


Brug
Holzapfels
Patent Farver
DEN INTERNATIONALE SKIBSFARVE-FABRIK A/S
TELEFON: 5601 ST. ANNE PLADS 16 KØBENHAVN TELEGR. ADR.: HOLZANDIA

J. ANDERSEN & CO**SHIPS OUTFIT**

TOLDBODVEJ 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

**ESBJERG TOVVÆRKS-FABRIK A/S***leverer det bedste***MANILA TOVVÆRK**

Forlang derfor vort Fabrikat hos Deres Skibshandler

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 · 5073

HOLBERGSGADE 1 · KJØBENHAVN K.

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

FREDERIKSHAVNS VÆRFT & FLYDEDOK ^{A/S}

MASKIN- & SKIBSBYGGERI

*

Enerepræsentant i Danmark for

HOWDENS
VANDRØRSKEDLER

*

TELEGRAM: VÆRFTET
STATSTELEFON

4

2 TØRDOKKER · 2 FLYDEDOKKER

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*

GENFORSIKRINGS-AKTIESELSKABET

“ROSSIA”

KØBENHAVN

tegner

SØ- & TRANSPORT-
FORSIKRINGER

*løvrigt 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

A/S DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

Filialer:

KØBENHAVN**BANGKOK & SINGAPORE**

Ægte Agenturer: Soerabaya, Shanghai, Hankow, Vladivostok, Dalny, Harbin, New York, Valparaiso, San Francisco, Durban og Johannesburg.
 Regelmæssig Rutejart paa Siam, Kina, Japan, Sydafrika, Australien, Java, Vestindien, Meksiko og Vestkysten af Nord- og Sydamerika.
 Import til Europa af østasiatiske 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.

O. J. Eskildsen & Co.Dampskibsselskabet **BOTNIA**, AktieselskabTelegr. Adresse:
»DAMOTIA«

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

OSCAR OVESEN

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

Rederi og Befragtning

KØB OG SALG AF SKIBE

DAMPSKIBSSELSKABET

PATRIA A/S**DET FORENEDE
DAMPKIBSSELSKAB**

AKTIESELSKAB

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

DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

HOLM & WONSILD

Telgram-Adr.: "Holmild"

Amaliegade 36

FLETCHERS (STEVEDORES) LIMITED

ETABLERET I OVER 50 AAR

TELEGRAM-ADR.:
"DISCHARGE, CARDIFF"
TELEFON: 1899*Stevedores og
Kørsel*ROYAL STUART BLDGS.,
JAMES STREET
CARDIFF**T. SHERBURN**

BEFRAGTINGSAGENT

SKIBSMÆGLER OG STEVEDORE

TELEGRAM-ADR.: "DORA, GOOLE"

BANK CHAMBERS,
GOOLE**CARL V. D. HUDE**

SKIBSMÆGLER

AARHUS

Statstelefon No. 3

Telegr.-Adr. Hude

A. P. MØLLER

KØBENHAVN

**REDERI · BEFRAGNING · KLARERING
DAMPKIBSEKSPEDITION · KØB OG SALG AF SKIBE
SKIBSBYGNING**Stats-Telefon: 33 · Telefoner: 514 (Omst. til samtlige Afdelinger)
Telegram-Adresse: »MERSK«*Wiltons*
ENGINEERING & SLIPWAY CO

SKIBSBYGGERE

MARINE-, ELEKTRISKE OG ALMINDELIGE
INGENIØRARBEJDER

KEDELSMEDIE · JERN- OG MESSING-STØBERIER

REPARATIONSVÆRFT2000 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 »

Sidebeddinger for Dampere paa indtil 300 Fods Længde

TELEGR.ADR.:
»WILTON, ROTTERDAM« TELEFON-NR.:
7303, 7304, 7305, 7325, 6707, 6708

SKIBE

C. P. JENSEN

St. Annæ Plads 6 TELEFON 6430 KØBENHAVN K.

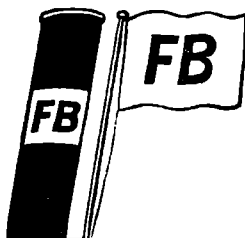
Telegram-Adr.: "FREIHTS"

A/S DAMPKIBSSELSKABET

ORION**DE FORENEDE BUGSERSELSKABER**Telef.: Toldbodommen: Central 3944 TELEGRAM-ADRESSE: Nattel. 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. 6

FREDAG 6. FEBRUAR 1925

32. AARG.

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

OVERENSKOMSTERNE OPSIGES

Tiderne er grumme triste. Allerede i vort sidste Nummer kunde vi meddele, at danske Redere var begyndt at oplægge deres Dampere, og at det lader til, at Antallet af oplagte Dampere yderligere vil stige. Den 2. Februar var Antallet af oplagte Dampere 7 med en samlet Bruttotonnage af 9,606 Tons.

Der kan vel næppe være Tvivl om, at vi desværre staar overfor en stille Periode i Skibsfarten, og intet tyder paa, at de fromme Ønsker om en Bedring i Fragtforholdene, som blev fremsat ved Aarskiftet, vil gaa i Opfyldelse i den aller nærmeste Fremtid. Sammenligner man Tallene fra statistiske Efterretninger i Januar Maaned med de tilsvarende i Foraaret 1924, kommer man da ogsaa til den triste Konklusion, at Fragtindexet laa betydelig højere paa det Tidspunkt, da de nu gældende Overenskomster blev afsluttet, end de gør i Øjeblikket.

Under saadanne Omstændigheder havde Rederne ganske naturligt haabet paa Arbejdsro. Desværre skulde det ikke blive Tilfældet. Fyrbøderne og Matroserne har tilsyneladende ment, at Øjeblikket var det rette til at sige deres Overenskomster op og opnaa bedre Betingelser — vi staar i alt Fald over for den Kendsgerning, at de har opsagt Overenskomsterne pr. 30. April i Aar.

Denne Opsigelse har haft den uafvendelige Konsekvens, at Rederne har været nødsaget til at opsiges Maskinmestre, Styrmand, Restaurationspersonale og Radiotelegrafister ligeledes pr. 30. April. I Tider som disse kan Rederne jo ikke staa med et stort Personale, hvis Fyrbøderne eller Matroserne vælger den tragiske Udvej at søge nye Lønkrav tvunget igennem ved Strejke. Det er en indlysende Nødvendighed for Rederne, at alle Overenskomster udløber paa samme Tid.

Man kan ikke nok beklage, at den vanskelige Situation indenfor den danske Skibsfart er blevet gjort endnu vanskeligere ved det Modsætningsforhold, der uvilkaarligt skabes ved Opsigelse af Overenskomster. Forholdene er som sagt fortvivlede nok i Forvejen. Fragtmarkedet er elendigt, og dette gælder ganske særligt de Markeder, hvori den danske Handelsflaade fortrinvis er beskæftiget — Østersøen og Middelhavet — og som den danske Handelsflaade efter sin Karakter og Bygning er bestemt for. Den danske Handelsflaade kæmper imidlertid ikke alene mod disse Fragt-Konjunkturer, men har ogsaa meget vanskeligt ved at klare sig i Konkurrencen med den tyske og norske Handelsflaade, hvis Lønningsniveau, navnlig for Tysklands Vedkommende, er saa meget lavere end her, til Trods for, at Prisniveauet dér ligger ikke saa lidt højere.

Vi vil derfor haabe, at Forhandlingerne om nye Overenskomster mellem Rederne i de forskellige Organisationer maa forløbe uden Bitterhed og større Gnidning, saaledes at en kunstig Arbejdsstandsning undgaas. En saadan vilde være katastrofal for alle. Heldigvis tyder meget paa, at Organisationerne ikke er særlig krigersk stemte, saa der findes vel en Vej

frem til fordrageligt Samarbejde paa Vilkaar, der ikke gør Danmarks Skibsfart helt konkurrenceudygtig.

DE DYRE HAVNE

Vi har i tidligere Artikler gjort os til Talsmand for en radikal Nedsættelse af Havnetaksterne Landet over, og vi gik ud fra som givet, at Sammenslutningen af de danske Havne, ved det her i København for nylig afholdte Møde, var sammenkaldt for at drøfte, hvor meget Havnetaksterne skulde nedsættes. Nu erfarer vi, at vi skammelig har overvurderet Sammenslutningens ædle Hensigter. De Havnetakster, som Sammenslutningen har foreslaaet Regeringen at faa vedtaget for de næste 5 Aar, er tværtimod paa intet Punkt lavere end de nu gældende, derimod paa enkelte Punkter endda højere end de gamle.

Dette er ganske absurd. Det er af vital Nødvendighed for vor Skibsfart, at vi har billige Havne. Skibsfartens Mænd er interesserede i, at vi har et pænt Antal gode Havne, men slet ikke i, at enhver dansk Havn med uhyre Omkostninger omskabes til en Miniaturudgave af en Verdenhavn. Dette er ganske upaakrævet, og Skibsfartens Mænd har Gang paa Gang protesteret herimod, senest Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart i dens enstemmige Protest mod den paatænkte kostbare og meningsløse Udvidelse af Helsingørs Havn. Flere af de danske Havne ser i denne Sag Øje til Øje med Skibsfartens Mænd. Det er saaledes ingen Hemmelighed, at Bestyrelsen for Aarhus Havn paa eget Initiativ har ønsket at imødekomme Skibsfartens berettigede Krav om billigere Havnetakster. Foreløbig lader det dog desværre til, at Sammenslutningen af danske Havne ikke vil tillade en saa forstandig Politik. Et er naturligvis, hvad Sammenslutningen af danske Havne bestemmer, noget helt andet er, om Regeringen vil sanktionere disse Havnetaksters Bestemmelser. Vi kan ikke tro det. Det er jo ikke alene Skibsfartens Interesser, der lider under de høje Havnetakster, men praktisk talt alle danske Erhverv. Dyre Havnetakster betyder for dyre Varepriser.

De nuværende Havnetakster er allermindst 25 Procent for høje. En Reduktion er paatrængende nødvendig, og vi haaber, at Regeringen vil indse dette og gøre sin Indflydelse gældende ved at nægte at sanktionere de af Sammenslutningen foreslaaede Takster. Rent bortset fra Selvfølgeligheden af en saadan Reduktion, er der skellig Grund til at fremsætte Krav om en yderligere Nedsættelse af Taksterne for Sejlskibe. Disse ligger i mange Tilfælde endda over Taksten for Dampskibe, hvad der er ganske uholdbart. Det er meningsløst og skrigende uretfærdigt, at Sejlskibene skal være med til at betale de Millionlaan, som Havnene har paadraget sig ved de store Havneudvidelser. Disse var jo ganske upaakrævet, i hvert Tilfælde for Sejlskibenes Vedkommende — Sejlskibene snarere skades end gavnes af disse Havneudbygninger, da de derved ofte udkonkurreres af Dampskibene. I

det hele taget forekommer det os, at det er de respektive Kommuner og ikke Skibsfarten, der bør betale de urentable og upaakrævede Havneudvidelser.

RATIFIKATION AF INTERNATIONALE KONVENTIONER

Folketinget har i Slutningen af Januar paabegyndt Behandlingen af tre af Socialminister *Borgbjerg* fremsatte Lovforslag om Ratifikation af internationale Konventioner om Forhyring m. m.

Under Forhandlingerne fremkom Folketingsmand *Hendriksen* (K.F.) med et indgaaende og sagligt Indlæg i Sagen, hvori han paaviste, at Regeringens Forslag er ganske upaakrævet, idet Forholdene med Hensyn til Forhyring her i Landet er tilfredsstillende, at en Ændring af dem vil paaføre Staten betydelige Udgifter, og at den moralske Forpligtelse til at ratificere Konventionerne, som Socialministeren i sin Tale gentagne Gange havde understreget, absolut ikke eksisterer, idet hidtil ikke en af de kontraherende Parter har ratificeret Konventionerne. Der var efter Talerens Mening ikke nogen som helst Forpligtelse for Danmark, hverken moralsk eller paa anden Maade, til at ratificere Konventionerne, i hvert Fald ikke saalænge Stormagterne ikke har ratificeret dem.

Folketingsmand *Hendriksen* understregede, at der for Danmarks Vedkommende ikke var Trang til en Konvention om Forhyring, idet Forhyring her i Landet fandt Sted paa fuldt betryggende Maade gennem Personer eller Institutioner, der var autoriserede dertil af Staten. En Ratifikation af denne Konvention vilde medføre en fuldstændig Omkalfatring af Landets Forhyringsvæsen og være meget kostbar, og Taleren spurgte Erhvervsministeren, idet han gik ud fra, at Socialministeren ikke sad inde med de fornødne Oplysninger, hvor store Omkostninger den Forandring i Forhyringsvæsenet, som Ratifikationen vilde medføre, vilde andrage. Han fandt det hensynsløst overfor Tinget, at Regeringen ikke samtidig med Ratifikationsforslaget havde fremsat et Lovforslag om den Nyordning af Forhyringsforholdene, der blev nødvendig, saaledes at Tingets Medlemmer kunde blive klare over, hvorledes Regeringen ønskede Forhyringsvæsenet ordnet, saafremt Konventionen ratificeredes. Herom havde Regeringen intet udtalt, og Socialministeren havde i sin Fremsettelsestale kun sagt, at Konventionsforslaget maatte ledsages af et Lovforslag, der var under Udarbejdelse i Erhvervsministeriet, men Regeringen havde ikke givet Tingets Medlemmer, i hvert Fald ikke Medlemmerne af Talerens Parti, noget Vink om, hvorledes Nyordningen skulde praktiseres.

Taleren vidste ikke, om man paatænkte at benytte det af Folketinget i 1921 behandlede Forslag, og om man vilde have Statsforhyring eller kommunal Forhyring, og hvis Regeringen heller ikke er klar over, hvorledes Forholdet bør ordnes, vilde det have været naturligere at vente med at fremsætte Konventionsudkastet, indtil man var klar over, hvad man vilde sætte i Stedet for det nuværende, og have udarbejdet et fyldestgørende Lovforslag.

En langt kostbarere Ordning.

Da Forslaget blev behandlet i 1921 af Folketinget, var man klar over, at Gennemførelsen vilde medføre store Omkostninger, men Hr. H. troede ikke, at man var klar over, hvor store de i Virkeligheden vilde blive. I Øjeblikket er Forholdet det, at Rederne betaler samtlige Omkostninger, der er forbundet med Forhyringen, medens denne ifølge Konventionen skal være vederlagsfri for begge Parter; Udgifterne paalægges med andre Ord Samfundet. Han vilde derfor anmode Socialministeren om at oplyse, hvorfra de Penge, der er nødvendige for at føre Forslaget ud i Livet, skal komme. Han kunde ikke gaa med til at paalægge Staten nye Byrder, tilmed Byrder, der ikke

er paakrævede, uden at Regeringen samtidig oplyste, hvorfra Dækningen skulde komme. Hvorledes vilde Regeringen fremskaffe de Millioner, der kræves til Gennemførelse af de mange sociale Lovforslag? Det er et klart Spørgsmaal, der kræver et klart og redeligt Svar.

Regeringen har jo selv hævdet, at det var nødvendigt, at der var Balance paa Statsregnskabet. Hvorledes er det da muligt at fremsætte disse Lovforslag uden samtidig at angive de Veje, man vil gaa for at fremskaffe de nødvendige Pengemidler eller paavise de Besparelser, der eventuelt skal gennemføres paa Statsregnskabet? Han sluttede sine Udtalelser om dette Spørgsmaal med at henstille til Ministeren at trække Forslaget tilbage under Hensyn til, at det kommer paa den internationale Konferences Dagsorden 1926. Fastholder Regeringen Forslaget, betyder det, at man forlader noget godt og gaar over til noget daarligt. Gennemførelsen af Forslaget vil ikke paa noget Punkt gavne Sømandsstanden og kræves ikke af Rederne. Hvorfor skal man da gennemføre det?

Erstatning for Arbejdsløshed ved Skibsforlis.

Med Hensyn til Ratifikationen af en international Konvention angaaende Erstatning for Arbejdsløshed i Tilfælde af Skibsforlis erklærede Hr. H., at han ikke kunde tiltræde denne. Forslaget var ligesom det foregaaende til Behandling i Folketinget i 1921 og blev da henvist til det samme Udvalg som de andre Konventionsforslag. Siden da er imidlertid Sømandsloven af 1. Maj 1923 traadt i Kraft, og denne Lov har ganske bestemte Regler med Hensyn til Erstatning til Besætningen i Tilfælde af Skibsforlis. Da Loven vedtoges, var man fra alle Sider klar over Indholdet af den internationale Konvention, der nu er til Behandling, og naar man ikke da fandt Anledning til i Loven at indføre Bestemmelser, der dækkede det i den internationale Konvention indeholdte angaaende dette Forhold, er der ikke nu nogen Grund til at ratificere Konventionen, hvilket jo ogsaa vilde medføre, at Loven et Aar efter dens Ikrafttræden maatte revideres, trods det, at den paa alle Punkter yder Skibsbesætningerne al fornøden Beskyttelse.

Iøvrigt forekom det ham ogsaa betænkeligt at lægge forøgede Byrder paa Skibsfarten. Allerede gennem Sømandslovens Bestemmelser om Hyrebetaling til Besætningen i Tilfælde af Skibsforlis i Udlandet paalægges der Skibsfarten en Erstatningspligt, der i mange Tilfælde kan komme til at hvile tungt paa det paagældende Rederi. Et Forlis kan jo iøvrigt lige saa lidt lægges Rederen som Sømanden til Last, og den førstnævnte er derfor uden Skyld i, at den sidstnævnte bliver arbejdsløs som Følge af Forlis. Rederen lider muligvis et langt føleligere Tab end Sømanden, og det er ingenlunde udelukket, at Rederen ved Skibsforlis selv bliver arbejdsløs og lige saa daarligt stillet som Sømanden, til hvem han skal yde Erstatning. Tiderne for Skibsfarten er ikke saadanne, at man kan belaste dette Erhverv, der har Vanskeligheder nok at kæmpe med, yderligere.

Lægetilsyn med Børn og unge Mennesker.

Den tredje og sidste af Konventionerne til Behandling angaar Lægetilsyn med Børn og unge Mennesker beskæftigede om Bord i Skibe. Socialministeren meddelte i sin Fremsettelsestale, at Ordningen kan gennemføres administrativt; hvad skal vi da med en Lov? Vi har i Øjeblikket en udmærket Ordning med Hensyn til Lægekontrollen, der udøves gennem Rederiforeningens Lægekantor, og saafremt Paastanden om, at Forslaget dækkes af den bestaaende Lovgivning holder Stik, kan Erhvervsministeren jo indenfor Lovens Rammer udvide denne Kontrol, saa meget han ønsker.

Vi kan give de af Folketingsmand *Hendriksen* fremsatte Synspunkter vor Tilslutning, og af de Ud-

ANTWERPEN EN AF SØHAVNENE FOR DEN TRANSEVROPÆISKE VANDVEJ DONAU—RHINEN

Den fremragende maritime Skribent *René Moreux* har i det franske Tidsskrift *Journal de la Marine Marchande* skrevet en Artikel om Antwerpens Havn og Belgiens Aspirationer med Hensyn til denne, hvoraf vi tillader os at gengive følgende:

Antwerpen prætenderer at være og ønsker ogsaa i Fremtiden at holde Stillingen som det europæiske Kontinents største Nordsøhavn, og de belgiske Blade offentliggør nu med Stolthed Statistikken for Havnen for Aaret 1924.

Skibsfarten paa Antwerpen androg 16,388,974 N.R.T., for Rotterdams Vedkommende var Tallet 15,089,283 Tons og for Hamburg 15,642,020 Tons. Hamburg, der i 1923 slog Antwerpen med over 600,000 Tons, har i Fjor maattet nøjes med at blive Nr. 2, og Rotterdam er trods en meget betydelig Fremgang kun blevet Nr. 3.

Resultatet er glimrende, men Antwerpen agter ikke derfor at hvile paa sine Laurbær. Man er i Antwerpen mindre ængstelig for Hamburg end for Rotterdam og Dunkerque, og alt, hvad disse Havne foretager sig for at forbedre deres Stilling, følges med levende Interesse. Hvis Forbedringer, som de nævnte Havne indfører, ogsaa er mulige i Antwerpen, kræves de ogsaa for denne Havn, og gennemføres med en beundringsværdig Energi.

Forbedringer i Jernbanetrafikken.

La Fédération Maritime i Antwerpen har henledt Myndighedernes Opmærksomhed paa Havnens Underlegenhed, hvad angaar Jernbanetrafikken. Dunkerque, udtaler Fédération Maritime, betjenes paa en saa fuldkommen Maade af Compagnie du Nord, at Metalproducenterne i de metalproducerende fransk-belgisk-rhinske Egne er interesserede i at afsende deres Varer til Dunkerque, selv om Tariffen er den samme til Antwerpen som til Dunkerque. Manglen paa tilstrækkelige Sporanlæg til Kajerne umuliggør, at man i Antwerpen som i Dunkerque kan føre hele Tog ned til Havnen, saaledes at Godset kan omlades direkte fra Jernbanevogn til Skib.

I Antwerpen maa man for at undgaa Overfyldning kræve, at Vognene tømmes i Løbet af 4 Timer, og de Takster, der maa betaales efter Udløbet af denne korte Frist, medfører, efter hvad Fédération Maritime meddeler, en Ekstraudgift af 2.50 Frcs. pr. Ton.

Man agter derfor at foretage store Udvidelser omfattende en mægtig Havnestation, saaledes at Antwerpen sættes i Stand til med Virkning at konkurrere med Dunkerque, men indtil dette Tidspunkt indtræder, kræver Fédération Maritime ikke blot en Nedsættelse af Jernbanefragterne paa Metalvarer, men en betydelig Nedsættelse for de samme Produkter, bestemte til Udførsel.

[Forbedringer i Rhin—Schelde Trafikken.

En anden Ting, der foruroliger Antwerpen, er Rotterdams utvivlsomme naturlige Overlegenhed, hvad

angaar Rhintrafikken. Lægterne fra Ruhr, Alsace og Schweiz, der kommer ned ad Floden, anløber uden Vanskelighed den store hollandske Havn.

Antwerpen har dog ikke villet akceptere dette Hegemoni. Inden Rhinlægterne gaar nordpaa, passerer de Dordrecht, og for at formindske Chancerne for Rotterdam, lader den belgiske Regering Lægterne slæbe gratis ad den hollandske Kanal Hansweert til Antwerpen. Men ikke nok hermed. Der staar undertiden en stærk Dønning i Scheldeflodens Delta, og Sejladsen med de lave Lægtere fra Rhinen vanskelig-gøres derved. Den belgiske Regering følger ogsaa med særlig Opmærksomhed de store Arbejder, som Tyskland i Øjeblikket har i Gang for at forbinde Rhinen med Donau ved en stor sejlbar Kanal. Den er klar over, at Lægtere i en nær Fremtid, lastede med rumænsk Korn, vil sejle ad Donau via Budapest og Wien ind i Rhinen til Mainz og uden Omladning naa frem til Nordsøen.

Belgien ønsker ikke, at denne Trafik monopoliseres af Rotterdam, og Regeringen har besluttet at bygge en Kanal fra Moerdijk i Holland til Antwerpen, hvorved Lægterne vil undgaa den Risiko, der er forbundet med Sejlads i et Floddelta, og Antwerpen venter paa denne Maade at kunne sikre sig en Del af Trafikken fra den nærmere Orient.

Antwerpens europæiske Skibsfart foregaar i Øjeblikket hovedsagelig paa England og Skandinavien. Af de 9,709 Skibe, der i 1924 har ligget ved Kajerne i Antwerpen, kom 6,321 fra Holland, England og Nord-europa. Tyrkiet og Sortehavshavnene har paa den anden Side kun deltaget i Trafikken med 128 Skibe. Antwerpen ønsker i højere Grad at deltage i Handelen fra Rusland og Balkanlandene og at faa sin Del af Trafikken fra Centraleuropa, Ungarn, Østrig, Czekoslovakiet og Sydtyskland.

Det er ikke nødvendigt at søge nogen anden Grund til den Iver, hvormed Belgien stræber efter at forbinde Schelde og Antwerpen med Rhinen over Moerdijk og tredoble Antwerpens Havns Ydeevne ved dér at foretage enorme Udvidelser.

Vore Venner lærer os saaledes ikke at ligge paa den lade Side i Erindringen om Fortiden. De vender sig energisk mod Fremtiden og vil tvinge den efter deres Ønske. De giver os i den Retning en gavnlige Lektion.

KONSTANTINOPEL OG DE CANARISKE ØER PESTSMITTEDE

Under 27. Januar har Justitsministeriet erklæret de Canariske Øer og Konstantinopel for pestsmittede, og derefter i fornødent Omfang sat Bestemmelserne i Lov om Foranstaltninger mod smitsomme Sygdommes Indførelse i Riget af 12. April 1911 i Kraft.

Disse Bestemmelser er derefter 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, Los Angeles' Havn, Azorerne, De Canariske Øer og Konstantinopel.

Med Hensyn til Kolera er herefter Bestemmelserne i Kraft overfor:

Havnene i Britisk Ostindien, Birma indbefattet, Havnene i de nederlandsk-ostindiske Kolonier, Havnene i Indochina, Havnene i Kina og Bangkok.

talelser, som Venstres Ordfører, Folketingsmand *Rudfeldt*, fremkom med, kan man slutte, at heller ikke Venstre er begejstret for det socialdemokratiske Forslag og under alle Omstændigheder vil foretrække at se Tiden an.



ER SEJLSKIBSUDDANNELSE NØDVENDIG?

Fra Kaptajn H. L. Hansen, Fører af 3-mst. Skonnert »Nordstjernen«, har vi modtaget nedenstaaende Indlæg i Spørgsmaalet om Sejlskibsuuddannelsen:

Under ovenstaaende Overskrift fremkommer Hr. Skibsreder E. Nissen i *Dansk Søfarts Tidende* Nr. 51 1924 med et Indlæg, som vistnok afviger meget fra det Syn, danske Redere i Almindelighed har paa dette Spørgsmaal.

I alt, hvad der endnu er skrevet om dette Emne fra Opponenternes Side, synes det, som Hovedvægten lægges paa Vanskeligheden ved at opnaa Sejlskibsfart; saaledes skinner det svagt igennem, at det dog er at foretrække, hvis dette aktuelle Spørgsmaal kan blive løst uden særlige Foranstaltninger eller Udgift fra nogen Side. (Herfra afviger Hr. Nissen, idet han skriver, at Sejl- og Dampskibsfart *snart* ikke har mere tilfælles end at transportere Varer over Søen, uden at lægge Tryk paa det lille Ord *snart*, saa er det dog medtaget.) For Danmarks Vedkommende behøver man endnu ikke at frygte; der er tilstrækkelige Beviser for, at der kan skaffes Sejlskibsfart nok til de vordende Navigatører. Jeg har før i Diskussioner desangaaende opstillet en Statistik fra egen Praksis ombord for de sidste 6 Aar, og det glæder mig senere at erfare, at Spørgsmaalet er undersøgt af Skibstørrerforeningen, og at det dér er konstateret, at *der aarlig afgaar 140 fuldt sejlskibsuuddannede Folk fra Sejlskibsflaaden*, hvorimod det gennemsnitlige Antal af *Styrmænd, der tager Eksamen ved samtlige Landets Navigationsskoler, kun er 113*. Disse Tal, tillige med den Kendsgerning, at der er Masser af unge, dygtige Mænd, som søger — og en Del har søgt længe — forgæves at faa en Plads som Styrmand i Dampskibe, beviser tilstrækkeligt, at vi i den Retning ikke behøver en paaskyndet Lovændring.

Sejlskibsuuddannelsen af største Interesse.

Har Damp- og Sejlskibsfart ikke andet fælles af Interesse for Rederne end at transportere Varer over Søen? Jeg skulde mene, at Uddannelsen af unge Søfolk i Sejlskibe har uvurderlige Ting tilfælles med Dampskibsedernes Interesser. Først og fremmest det *indprentede Sparesystem*, at spare paa alt Inventar, Stores etc. Økonomi er et Nutidsspørgsmaal, der raabes højt op om Verden over. At rengøre og male, som er to vigtige Ting af Arbejdet om Bord, er vel fælles, ligeledes at være hurtig i Vendingen ved Forhaling, Behandling af Trosser og Wirer samt gøre søklart, og da jeg tvivler paa anden Styring i Tramps end efter magnetisk Kompas, bliver Styring fælles saa vel som Udkiig. Falderebsknob og dobbelt Stjerneknob er gammeldags Sømandsarbejde, som er lagt paa Hylden i Sejlskibene saa vel som i Dampere, Uddannelsen gaar i en helt anden Retning nu til Dags, der skal være mere Fart i det hele for at faa Hjulet til at gaa

rundt, og Uddannelsen i Sejlskibsfart har derfor stadig saa godt som alt fælles med Dampskibsfart, og særlig med Redernes Interesser.

Uddannelse i Dampskibe neppe heldig.

At man vel kan opdrage Folk i Dampskibene til at blive Dampskibsofficerer er rimeligt nok, men jeg tvivler paa, at Opdragelsen uden et særligt System bliver saa frugtbringende for Rederne. Man behøver blot af mange andre Ting »before the mast« i Dampskibe at nævne denne, at i Dampskibslukafet vil de unge faa en grundig Fagforeningsuddannelse, med Klokkeren paa Skoddet nøje vaagende over, om der gaar 2 Minutter over, saa det kan regnes for en Times Overtid, »Rederne har jo Penge nok« o. s. v. Med denne Aand stærkt indpodet, skal den unge Mand overgaa til Officer; men her kan den i Sandhed ikke praktiseres, og slet ikke med Hensyn til Klokkeren, da han saa vilde blive af liden Værdi for sit Rederi. Utvivlsomt vil i mange Tilfælde den samme unge Mand synes, at der bliver gjort ham Uret, og i Forbindeelse med den Kendsgerning, at i mangan en Messe, ja næsten de fleste, lyder Parolen: »Bare jeg kunde faa en eller anden Plads i Land, saa Pokker i Vold med hele Søfarten,« opdager den unge Officer, at den Stilling, han har valgt, er for ham Tvang i Stedet for at han skulde have Interesse og Lyst til Arbejdet, saa at han kunde blive en god Arbejdsleder og en af Rederiet agtet Mand.

»Before the mast« i *Sejlskibe bliver det nøje indprentet de unge at varetage, skaane og behandle Ladningen saa godt som muligt*, det, som er af saa stor Værdi for Købmanden, for hele Samfundet og vore Skibes fortsatte Prestige, at Officeren fører ud i Praksis, og der kan nævnes uendelig meget andet, saa det nedsatte Udvalg vil sikkert finde Bevæggrunde nok til at holde paa Sejlskibsuuddannelsen.

Objektivt Syn paa Spørgsmaalet.

»Before the mast« i Dampskibe kan der ogsaa læres noget, det er klart, bare som før nævnt der ikke læres for meget; vore Navigationssskoler kan vel afslibe en Del, men det er ikke noget bestemt Fag indenfor Undervisningen, og det gaar lettere at dræbe Ukrudt, som ikke har sat for dybe Rødder.

Da jeg er Sejlskibsmand, vil muligvis den Tanke komme frem, at mit Indlæg er skrevet med lidt vel megen ensidig Kendskab; jeg vil derfor ikke undlade at tilføje, at jeg har faret nogle Aar som Dæksofficer i Dampskibe, baade som 3., 2. og 1. Styrmand, saa jeg skriver med nogen Erfaring, saa vel som jeg kender Parolen, der var en af Bevæggrundene til min Kovenning »but thats a log story«, som ikke kommer dette ved.

H. L. Hansen,

3-mst. Sk. »Nordstjernen«.

ENSARTEDE HAVNESIGNALER

Som bekendt har den internationale Kommunikations- og Transitkommission nedsat et Udvalg, der skulde udarbejde et Forslag om ensartede Signaler for Søhavne.

Udvalget har iflg. *Journal de la Marine Marchande* afsluttet sit Arbejde og afgivet en Indstilling, hvorefter de Signaler, der skal gøres ensartede, indeles i følgende 5 Kategorier:

1) Meteorologiske Signaler, 2) Lodssignaler (Tilkaldelse af Lodser, Mærker for Lodsbaade etc.), 3) forskellige andre Signaler, 4) Signaler ang. Vandstanden og 5) Signaler, der forbyder Indgang eller Afsejling eller visse Manøvrer fra Skibenes Side.

DØDSFALD

En indenfor dansk Skibsfart almindelig kendt Mand, Skibsreder *Alfred Christensen* afgik forleden ved Døden i en Alder af ca. 83 Aar. Den afdøde, der var født i Rudkøbing, gik som ganske ung til Søs, blev Styrmand og Fører, men opgav allerede i en Alder af godt 30 Aar Søen og startede en Mægler- og Rederiforretning, hvortil senere kom Kulimport. Han var en dygtig Forretningsmand og oparbejdede sig en stor og indbringende Virksomhed. I de sidste Aar havde han trukket sig tilbage fra Ledelsen, der var overgaaet til hans Sønner. Han var en djærv Natur og en godgørende Mand, der med Vemod vil blive husket af de mange, der i Tidens Løb traadte i Forbindelse med ham.

DE NORSKE SKIBE SKAL SELV BETALE SKIBSTILSYNET

I Handelsdepartementets Forslag til Statskontrol med Skibes Sødygtighed hedder det, at der under Budgetbehandlingen i Stortinget i 1922 fremkom Udtalelser fra en Repræsentant, om at der burde opnaas Ballance mellem Udgifter og Indtægter.

Paa Grund af den økonomiske Situation har Departementet nu optaget Spørgsmaalet til Overvejelse.

Departementet skal bemærke:

Skibskontrollens Indtægter er Certifikatgebyrer og Besigtigelsesgebyrer. Disse Gebyrer opkræves hos Rederne i Henhold til Sødygtighedsloven, og Gebyrstariffen er fastsat ved Stortingets Beslutning af 24. Februar 1917. Ved Stortingets Beslutning af 1. Juli 1920 er Gebyrtariffens Sats midlertidig forhøjet med 50 pCt.

Departementet mener, at man maa kunne gaa over til det System, at Skibene selv bærer de Udgifter, som er forbundne med Sødygtighedskontrollen.

I Budgetforslaget er Indtægterne ved Skibskontrollen derfor nu opført med 400,500 Kr. mod 180,000 Kr. som foreslaaet af Direktøren. Den Merudgift, som efter dette vil paaføres Skibene, udgør saaledes 225,000 Kr.

Departementet har endnu ikke taget endelig Standpunkt til Spørgsmaalet om, paa hvilken Maade disse

Merudgifter bør dækkes, men vil senere fremkomme med detailleret Forslag herom.

Luksusadministration.

I Anledning af ovenstaaende Forslag udtaler N. H. & S. T. i en Artikel under Overskriften »Luksusadministration«:

Der foreligger Forslag til Forhøjelse af Skibskontrollens Gebyrer af Skibsfarten.

Det er naturligvis en opsigtsvækkende Ting, at man i disse Tider gaar til at belaste Skibsfarten med forhøjede ekstra Afgifter, men Forklaringen er jo ganske let at finde, naar man erindrer den Maade, hvorpaa Handelsdepartementets Søfartsafdeling gennemførte Sparekomitéens Forslag, og naar man har været Vidne til den Udvikling, som har fundet Sted under denne Afdeling i de senere Aar.

Tør vi spørge, mener Handelsministeren, det er et passende Formaal for ny Særbeskatning af Skibsfarten at opretholde den overflødige og af Sparekomitéen dømte Departementsafdeling, hvorunder Skibskontrollen sorterer? Eller mener han, det vilde være bedre at spare paa Søfartsafdelingen, og lade Staten bære Kontroludgifterne mod de Afgifter, Skibsfarten nu betaler?

“DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

København, den 4. Februar 1925.

Med Sømændenes og Sø-Fyrbødernes Opsigelser og de dermed fra Dampskibsrederiforeningen udsendte Opsigelser pr. 30. April til Styrmands-, Maskinstretnes, Sø-Restaurations og Hovmester-Forenningerne er Spørgsmaalet om Oplægning af en stor Del af den danske Flaade bragt et stort Skridt videre.

En betydelig Reduktion i Udgifterne maa til for at holde Flaaden sejrende, med mindre en tilsvarende Opgang i Fragterne ikke snart kommer. Som det nu er, vil det være en Umulighed for en stor Del af de for Træ- og Kulfarten særlig egnede Baade at kunne sejle Balance. Desværre er Situationen den samme for andre Nationer, men de mindste Nationer har som Regel de største Vanskeligheder, og ikke mindst naar Skibsfarten er et af Landets betydeligste Erhverv. En længere Oplægning vil foruden direkte Tab for Rederne skabe Nød blandt Folkene, og da Oplægning er det sidste, en Reder tyer til, vil der sikkert blive gjort alt for at undgaa Tab af Tid og Penge, men ingen er Herre over Tidernes Ugunst.

Hvad de oversøiske Markeder angaar, er det glædeligt at se Raterne fra Australien i 55/-, Marts Annulering, og for senere Lastning kan endnu anvendes en betydelig Tonnagemængde. Australiens Fasthed er saa meget mere glædelig, idet La Plata har svigtet i det sidste, og mange Baade, som ellers var bestemt for La Plata, søger anden Beskæftigelse, hvilket har givet sig Udslag i en Forhøjelse af Kulraten fra 11/- til 14/14/6d. Først naar den nye Majshøst i La Plata er færdig til Afskibning — omkring Maj Maaned — kan der gøres Regning paa en væsentlig Bedring i Raterne. Forretningerne fra Nordstaterne Pacific og Gulven er afgjort bedre og talrigere, og de sætter deres Præg paa Markedet, ligesaa Ruslands store Indkøb af Korn og Bomuld.

TRÆLASTMARKEDET

er uforandret og stadig lige slet. De prompte Laster fra Randstaterne er ikke værd at røre ved, og for f.o.w. er Befragternes Idé for 1,000 Stds. Baade Wi-borg/London 41/-, 42/-; 6/800 Stds. 42/6d., hvortil der ogsaa er sluttet. Paa Grund af de høje Udgifter i England interesserer de danske Redere sig mere og mere

for Laster til Holland, Belgien og Frankrig, og der er gjort en Del Baade fra Finland og Leningrad.

Canada og maaske ogsaa Hvidehavet vil i Aar antagelig tiltrække mere dansk Tonnage end vanlig, men i disse Farter er det af særlig Vigtighed at have Kaptajner, som er kendt med Forholdene. Et Par 1,000 Favne Baade søges fra Uleåborg til Genoa-Savona, ca. 60/- 62/6, og i det hele taget cirkuleres ikke saa faa Kontrakter og enkelte Laster, men baade Køber og Sælger er mest tilbøjelige til at se Tiden an, og det er der sikkert god Grund til.

740 Stds. Trångsund/Calais 41/-; 500 Stds. Syd-land/Poole 50/- for tre Rejser; 475 Stds. Trångsund/Southampton 45/- er nogle af de sidste Afslutninger.

KUL, KOKS ETC.

Til de sidst anførte lave Slutninger til Danmark maa yderligere tilføjes: 1,600 Koks London/København 6/9d.; 900 Kul Forth/Odense 6/6/d.; 1,100 Kul Tyne/Aalborg 5/6d. Dagens Noteringer er 5/- 5/1½d. for 3,000 Tons Baade, 5/3d.—5/6d. 2/2,500 Tons Baade, og en 1,700 Tons Baad for 5 fortløbende Rejser er refuseret til 5/9d. Disse lave Rater levner kun Tab. Forth/Göteborg noteres saa lavt som 4/9d.—5/- for 25/2,700 Tons Baade og andre svenske Laster i Forhold hertil. Selv for Juni/Juli Lastning noteres kun 5/6d. Forth/Sundsvall. Norge betaler forholdsvis mere, og de fleste norske Importører betaler selv Losningen. Forhaabentlig følger Danmark og Sverige snart efter.

MIDDELHAVET ETC.

Det lader til, at hverken ud- eller hjemgaaende Laster kan rette sig. Jordnødsaisonen har skuffet, og Frugt fra Spanien er langt nede. De sædvanlige Erts- og Fosfatlaster kan selvfølgelig faas, og fra Sortehavet er der stadig god Efterspørgsel; men hvad nytter det, naar Fragterne næppe dækker Udgifterne, og de udgaaende Laster giver Tab.

NORD-AMERIKA, GULFEN, CANADA

De faa Cementlaster fra Danmark/Norge er meget stærkt efterspurgt, og Konkurrencen har drevet Raten ned i Doll. 2.50—2.75, Florida incl. Miami eller Cuba. For Sten fra Lysekil til Cuba er sluttet svensk 2,600 Tons Baad og dansk 2,700 Tons Baad à Doll. 3.75,

og det er ganske god Forretning og taaler ingen Sammenligning med de tilbudte Kullaster fra Tyne-Wales til Øerne (8/-) eller U.S.A. (8/6d.).

For prompt Afskibning fra Northern Range er betalt: 4/4½d. Sortehavet, fri Losning og Havneudgifter, 19½ Cents Vestitalien, Gulfen/Middelhavet 4/9d.—4/10½d., U.K. 4/3d., Bordeaux/Hamburg 4/-, og Cuba/U.K.-Cont. spot 24/- 6,000 Tons Baad; 20/9d. ultimo Februar. San Domingo 24/- 3,000 Tons Baad 1./15. Marts; Kul Baltimore/Marseille Doll. 3.35; Vestitalien Doll. 3.20, Olie. Pitchpine, Oliekager etc. til Australien, River Plate og U.K.-Skandinavien konsumerer et betydeligt Antal Baade, og Nordamerika tegner godt for Foraarsmaanederne.

SYD-AMERIKA

Ret pludselig er Kulraten kommet op i 14/- 14/6d. lower ports og Bahia Blanca, og Befragterne er nu mere end villige til at dække sig af Frygt for at alt for megen Tonnage søger andetsteds hen i Betragtning

af det lunefulde hjemgaaende Marked. Adskillige Baade har skiftet i Ballast fra River Plate til Chile, Syd Afrika og Australien, men der er stadig nok Tonnage i Markedet. Paa berth terms er sluttet til 17/6d. Antwerpen; 23/6d. Santa Fé/U.K.-Cont./Centrocon; 27/6d. Santa Fé/2 skandinaviske, full range for 3,600 Tons Baad; 25/- Santa Fé/3 skandinaviske, 7,000 Tons Baad, berth terms.

Chile uforandret.

ØSTEN

Det er ikke usædvanligt, at 8/10 store Baade sluttet paa een Dag fra Australien, og Indien følger godt med. En Rate af 45/- Sydney-Victoria er god Forretning. Rangoon/Rotterdam har betalt 30/6d. for to 10,500 Tons Baade, og Bombay Karachi ligger omkring 27/6d.—28/- og 23/6d.—24/-.

TIME CHARTER

Ud over et Par Slutninger i vestindisk Fart til sædvanlige Rater rapporteres intet.

FORURENING AF SEJLBARE KYSTFARVANDE MED OLIE

Den 7. Juni 1924 approberede Præsident Coolidge den af Kongressen vedtaget Lov angaaende Forurening af de Forenede Staters sejlbare Kystfarvande, »An Act to protect navigation from obstruction and injury by preventing the discharge of oil into the coastal navigable waters of the United States«.

Loven omfatter territorialt alle Dele af Havet, der ligger indenfor de Forenede Staters Søterritorium samt alle faktisk sejlbare Indlands-Vandveje, hvor der er Tidevand.

I Henhold til Lovens Section 3 er det forbudt at udlade eller at tillade Udladning af Olie paa hvilken som helst Maade i de nævnte Farvande fra ethvert Skib, der anvender Olie som Brændsel, eller fra ethvert Skib, der medfører Olie udover det Kvantum, der er nødvendigt til Smøring. I Henhold til Section 4 straffes den, der handler i Strid med Section 3's Bestemmelser, med Bøde paa Maximum Doll. 2,500 og Minimum Doll. 500 eller med Fængsel ikke over et Aar og ikke under 30 Dage eller begge Dele for hver Overtrædelse. Ethvert Skib (undtagen amerikanske Regeringsskibe), fra hvilket Olie er blevet udladet i Strid med Section 3 eller med Regulativer udstedte af Secretary of War hæfter for Bøderne, og Udklarering fra amerikanske Havne kan nægtes indtil Bøden er betalt. Bøden paahviler Skibet som en Hæftelse, der kan gøres gældende ved Domstolene. Straffebestemmelserne kan først bringes til Anvendelse i Overtrædelsestilfælde indtræffende 3 Maaneder efter Lovens Vedtagelse.

Loven, hvis korte Titel er »Oil Pollution Act 1924«, administreres af Secretary of War.

Spørgsmaalet behandlet i England.

The Scandinavian Shipping Gazette for 30. Januar omtaler i en Artikel den store Interesse, hvormed Forhandlingerne i en Kommission nedsat af Storbritanniens Skibsfartskammer og Foreningen af Dampskibsredere i Liverpool angaaende Omfanget af Kystfarvandets Forurening ved Olie, Aarsagerne til samme og Midlerne derimod, følges. Kommissionen mener, at en væsentlig Faktor ved Løsningen af Problemet vil være, at alle de Stater, der ikke allerede har gjort det, ligesom Storbritannien og de Forenede Stater, vedtager en Lov angaaende denne Sag. Ligeledes mener Kommissionen, at Spørgsmaalet om Udtømning af Olie i aaben Sø bør behandles internationalt og udtaler, at der ikke kan gives nogen almindelig Regel med Hensyn til den Afstand fra Kysten, i hvilken man roligt kan udtømme Olie, da dette vil afhænge af Retning og Styrke af Vind og Strøm det paagældende Sted, men at det er sandsynligt, at Olie udtømt i Havet indenfor en Afstand af 150 miles fra Land, naar Vind og Strøm bærer mod Kysten, vil naa ind til Land og drive ind i Bugter, Fjorde og andre Indskæringer.

Kommissionens Forslag.

Kommissionens Overvejelser har fundet Udtryk i følgende Udtalelser:

- 1) Tvungen Installering af Olieseparatorer er ikke ønskelig.
- 2) Ensartede Bestemmelser bør træffes og sættes i Kraft i alle Lande, der driver Skibsfart.
- 3) Bestemmelserne bør kun gælde raa Petroleum, Brændsels- og Diesellole.
- 4) Med de ovennævnte Forbehold skal det være alle Skibe, undtagen Krigsskibe, forbudt at udtømme olieblandet Ballastvand og Vand fra Tankrensning indenfor en Afstand af 150 miles fra den nærmeste Kyst.
- 5) Gennemførelsen af Bestemmelserne kontrolleres ved tvungen Indførsel i Skibets Journal om Udpumpning af olieholdigt Ballastvand og Vand fra Tankrensning.
- 6) Marinemyndighederne i de forskellige Lande skal underkaste Krigsskibe tilsvarende Bestemmelser.
- 7) Havnemyndigheder hele Verden over bør stille til Raadighed enten selv eller gennem andre Olie-Separator Pramme i tilstrækkeligt Antal, naar Havnen anløbes af Skibe, der benytter Olie som Drivkraft eller Skibe, der lastede med Olie, som falder under Bestemmelserne i Punkt 3.

150 miles fra nærmeste Kyst betyder, at der maa være mindst 300 miles mellem Kysterne, for et Skib har Lov til at udtømme sin Spildeolie. Hvis alle Skibe, der fyrer med Olie eller transporterer Olie, altid sejlede over Atlanterhavet fra Europa vilde Forslaget om at afgrænse et rent Vandareal paa 150 miles fra nærmeste Kyst være let at gennemføre, men det gør de desværre ikke. Antallet af Skibe i den nordeuropæiske Skibsfart alene, der fyrer med Olie er stort og stadig voksende, og hvis man ser paa Europakortet, viser det sig, at de europæiske Farvande, Nordsøen, Skagerak, Kattegat og Østersøen paa ingen Maade er brede nok til at tillade Gennemførelsen af denne Plan. Fra England til Danmark eller Norge er der tilstrækkelig Plads, men Overskuddet af Plads er dog saa ringe, at den udtømte Olie antagelig vil drive ind enten paa den britiske, den danske eller norske Kyst, og de andre Have, vi har nævnt, kan slet ikke komme i Betragtning. Resultatet er altsaa, at hvis disse Forslag akcepteredes af de nordeuropæiske Lande, vilde ingen Skibe kunne udtømme deres Spildeolie i europæiske Farvande.

Hele Spørgsmaalet overlades til Havnemyndighedernes Afgørelse. De skal tilvejebringe Separator Pramme, og maaske gør de det. Det er ikke godt at vide.

NORSKE BESTILLINGER I SVERIGE

Efter hvad Aftenposten meddeler, har norske Rederier bestilt 3 Motorskibe paa 7-8,000 Tons i Sverige. G. H. & S. T. oplyser i den Anledning, at det har rettet en Forespørgsel til »Götaverken« herom og faaet til Svar, at der førtes Forhandlinger mellem svenske Værfter og norske Rederier om en Del Nybygninger, men at Forhandlingerne endnu ikke var afsluttede.

REDERENS ANSVAR VED FORKERT MÆRKNING AF VARER

NORGES HØJESTERET FRIFINDER REDEREN

I følge Konnossement, dateret Malaga, 10. Juni 1919, fragtede *Olto Thoresen*, Kr.a, pr. s.s. »Malm«, 1,000 Kasser Rosiner, mærket E.B.A. fra The Malaga Packers Association, Malaga, til *E. B. Aamodt*, Kr.a. Rederiet leverede imidlertid til Aamodt kun 93 Kasser med det rigtige Mærke E.B.A., medens de resterende 907 Kasser, som Rederiet vilde levere, var mærket E.B.H. Aamodt protesterede overfor Rederiet og lod afholde retsligt Skøn over de urigtigt mærkede Kasser for at faa fastslaaet, at disse tillige var af en ringere Kvalitet. Efter Aftale overtog Aamodt Kasserne, men sagsøgte Rederiet for den konstaterede Kvalitetsdifference 14,512 Kr. med Omkostninger. Rederiet hævdede at have afleveret, hvad det modtog, og at det ikke kunde have Ansvar for, at Afskiberen tydeligvis havde mærket Kasserne fejlagtig.

Aamodt mente, at Skibet havde udvist grov Uagtsomhed, som betingede Erstatning.

Oslo Soret dømte den 3. Februar 1921 Rederiet til at betale Beløbet tilligemed 600 Kr. i Omkostninger.

Kaptajnens Fraskrivelse af Ansvar i Konnossementet for urigtig Angivelse kunde ikke opretholdes, naar der kunde lægges Skibet grov Uagtsomhed til Last.

Regelen i Søfartslovens § 132, at Kaptajnen er forpligtet til at gøre Anmærkning ved Godsets Beskædigelse eller uforsvarlige Pakning, maatte ogsaa gælde i et Tilfælde som dette ved fejl Mærkning. Naar Modtageren i Tillid til, hvad Konnossementet udviste, havde indfriet dette, maatte han af Skibet kunne forlange Erstatning for herved paaført Tab.

Højesteret ændrer Sørettens Dom.

Højesteret kom enstemmigt til et andet Resultat og frifandt Rederiet og tilkendte det 1,400 Kr. i Omkostninger. Højesteret ansaa det for godtgjort, at Afskiberne havde gjort sig skyldig i en Fejllevering. Det var ogsaa uagtsomt af Skibet ikke at være opmærksom paa Uoverensstemmelsen mellem Konnossementet og den virkelige Mærkning. Men der forelaa ingen Sammenhæng mellem denne Uagtsomhed og det Aamodt forvoldte Tab. Dette skyldtes en Kvalitetsmangel ved Partiet. Aamodt havde faaet det Parti, som var bestemt for ham. Hans Tab vilde være blevet det samme, om Kasserne havde været rigtig mærket. Ansvaret for den mangelfulde Levering kunde saaledes alene paahvile Sælgerne.

INDLØBET TIL SVENDBORGSUND

TO NYE LEDEFYR

Paa Fyrvæsenets Budgetforslag for det kommende Finansaar er søgt Bevilling til to Vinkelfyr til at lede Sejladsen i Farvandet sønden for Fyen fra den hvide Vinkel i Nakke-Odde Fyr paa Avernakø til Lehnkov-Pynten ved det vestlige Indløb til Svendborg-Sund.

Efter at Forholdene er blevet undersøgt paa Stedet, har man bestemt sig til at anlægge det ene Fyr paa Avernakø ved Munkeby, og det andet paa Taasinges N. Kyst lidt Vest for Bækkehave.

Fyrenes Karakter er fastsat til: Fast Fyr med Enformørkelse: Lys ca. 3 Sek., Mørke ca. 2 Sek., og Lysvinklerne fordeles som følger:

I Munkeby Fyr:	Grønt Lys fra ca. 78° til ca. 84°
	Hvidt — 84° — 88°
	Rødt — 88° — 90°
	Grønt — 90° — 93°
I Bækkehave Fyr:	Grønt Lys fra ca. 273° til ca. 280°
	Hvidt — 280° — 285°
	Rødt — 285° — 288°

FOSFAT- OG SVOVLKISFRAGTERNE

SPANSK KRAV OM ÆNDRING AF CERTEPARTIERNE

Det er mere end en Protest, som Rederne i Bilbao nylig har fremsat mod visse Bestemmelser i franske Certepartier, navnlig de, der drejer sig om Transport af Fosfat og Svovlkis. Ordet »Krav« er, efter hvad *Journal de la Marine Marchande* udtaler, ikke for stærkt, hvis det er rigtigt, at disse spanske Tramp-Redere har besluttet fra 1. Februar at standse al Transport for Befragtere, der ikke vil akceptere de Ændringer, de kræver.

Transporten af Fosfat fra Tunis og Algier og af Svovlkis fra Sydspanien interesserer særligt de spanske og de franske Redere, da de tre Fjerdedele af denne Transport sker under spansk eller fransk Flag.

Skønt Øjeblikket synes daarligt valgt til at stille Krav af denne Art, idet Befragterne er Herrer paa Markedet, maa man dog haabe, at de vil overveje Kravene velvilligt.

De vigtigste af de af Rederne stillede Krav er følgende:

Skibenes »Tørn« begrænses til 48 Timer fra det Øjeblik, Damperen er klar til at laste. (Undtaget er dog Skibe, der laster ved Rio Tinto Kompagniets Mole i Huelva, hvor Rederne gaar med til den sædvanlige Tørn.)

Tiden for Lastning og Losning løber altid fra Midtag eller fra Kl. 6 Morgen, eftersom Skibet er rede om Morgenen eller om Eftermiddagen. Tiden mellem Kl. 1 Lørdag Eftermiddag og Kl. 7 Mandag Morgen regnes

som Arbejdsdag, hvis man arbejder i dette Tidsrum, og det samme gælder for Helligdage.

Losning fastsættes til 500 Tons om Dagen.

Udgifter for Arbejde udenfor Arbejdstiden bæres af den, der har forlangt Overarbejdet.

Address commission skal andrage 2 pCt. i Stedet for 2½ pCt.

Der paalægges ikke despatch money ved Lastning af Svovlkis. Despatch money ved Fosfallaster begrænses til 2 Frcs. pr. Ton ved 1,000 Tons Last og 1 Frcs. ved 500 Tons Last.

Den daglige despatch ved Losning beregnes paa Basis af 1 pCt. af Fragttaksten multipliceret med Antallet af Bruttotons.

Skibene skal ikke betale Kranafgift, naar de benytter deres eget Spil eller har et saadant til Raadighed.

Overliggedagspenge beregnes til det dobbelte af de for Losning forudsatte despatch money.

Ændringerne ikke væsentlige.

Alle disse Bestemmelser tilsigter i Virkeligheden en Reduktion af despatch money Beløbet, uden at Befragterne risikerer forøgede Overliggedagspenge.

Hvis man omsætter Ændringerne i Tal og beregner deres Virkning paa Fragtsatserne, vil man se, at det drejer sig om en Forskel paa ca. 1 Frcs. for Fosfat og 1-2 Frcs. for Svovlkis pr. transporteret Ton, eftersom den ene eller den anden Form af Certeparti benyttes.

ER DER EN FREMTID FOR SEJLSKIBENE?

Den kendte engelske Skibsbygger Sir *George Hunter* har fornylig i et Foredrag om Skibsfartens Fremtid med stor Optimisme udtalt sig om Sejlskibsfartens Fremtid. Sir George Hunter udtalte bl. a.: »Jeg har længe troet, at Sejlskibene vilde komme op igen. Naar Bunkerprisen bliver for stor, bliver Driften af Sejlskibe atter lønnende, og saa høj som Prisen paa Kul og Olie er nu, synes den Tid at være nær, da Sejlskibene atter faar en Chance. Vi Skibsbyggere kan kun vente at faa gode Tider igen ved en mere almindelig Overgang til Motorer og større Anvendelse af Sejlskibe.«

Medens den engelske Skibsfartspresse kun har refereret disse Udtalelser uden Kommentarer, tager flere tyske Blade Sagen op til Drøftelse, og *Weser Zeitung* imødegaaer for en Del de fremsatte Betragtninger. Naar Sir George baserer sin Tiltro til Sejlskibenes Fremtid paa de aftagende Kulforraad og de stigende Udgifter for Skibe, der benytter Kul til Fremdrift, gør Bladet opmærksom paa, at Prisstigningen paa Kul vil blive mere end opvejet af den større Økonomi i Brugen af dette Brændsel, som vil blive udnyttet ganske anderledes i den kommende Tid.

Bedre Udnyttelse af Kullene.

Rederierne skal efter Forlydende allerede være nær Afslutningen paa Forsøgene med vigtige Forandringer, der vil sætte Skibene i Stand til at bruge Maksimum Damptryk fra 50 til 100 Atmosfærers Tryk. Det vil ikke vare længe, mener Bladet, før Kulstøv-

indsprøjtning og andre mekaniske Forbedringer vil fortrænge den nuværende uøkonomiske Fyrmetode. Denne Forandring vil ikke alene betyde, at der bliver Brug for et mindre Antal Fyrbødere, men vil samtidig betyde en mere intensiv Udnyttelse af Kedlerne. Under heldige Omstændigheder vil det ved Hjælp af det ny Maskineri være muligt at opnaa den samme Udnyttelse af Kullene, som man allerede ved Hjælp af lignende Midler med saa stort Held har opnaaet paa Dieselmotor-Omraadet.

Dampens Overlegenhed over Sejl alene synes at forøges snarere end at formindskes, og det er kun ved at anvende Hjælpemotor, at Sejlskibet kan haabe at forlænge sin Tilværelse som Lastfartøj. Vindens Upaalidelighed vil altid være et Minus for Sejlskibet, og intet System af meteorologiske Meldinger vil være i Stand til at overvinde denne Ulempe.

Rotorskibet vil, medmindre det udrustes med Hjælpemotor, være lige saa afhængigt af Vinden som det gammeldags Sejlskib.

**Sejlskibet uden Motor uhjælpelig
slaet ud.**

Bladet slutter med at udtale, at den internationale Handel ganske vist ikke kan tillade, at den Kapital, der er anbragt i Ladninger, bliver holdt svømmende paa ubestemt Tid, idet Nutiden kræver hurtig Transport og hurtig Omsætning af Kapitalen, men at en saadan Ulempe kun er forbunden med Skibe, som udelukkende maa stole paa deres Sejl.

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

Finlands Handelsbalance aktiv.

Værdien af Finlands Eksport i 1924 var 4,965.5 Millioner Fmk., af Importen 4,713.3 Millioner Fmk. eller en Overskuds-Udførselsværdi af 252.2 Mill. Fmk. I 1923 var Indførselsværdi 207.8 Mill. Fmk. større end Udførselsværdi.

Rotor-Skibet.

Flettners Skib »Buckau« med de roterende Master har fuldført en Rejse fra Kiel til Danzig med fuld Last. Gennemsnitshastigheden har været 8 Sømil i Timen med en Vindstyrke af 1—2 Sekundmeter, et Resultat, der fuldt ud svarer til Forventningerne.

Efter nogle Prøveopvisninger ved Danzig afaar Skibet til Skotland og vil vise sig i de skandinaviske Farvande paa Demonstrationstur.

Vil Havnen ved Hanstholm sande til?

For at bidrage til Besvarelsen af det yderst vigtige Spørgsmaal, hvorvidt der kan være Fare for Tilsanding af den paa-

tænkte Havn ved Hanstholm, har Biologen Magister *P. L. Kramp* sidste Sommer foretaget en indgaaende Undersøgelse af Dyre- og Plantelivet paa Havbunden ved Hanstholm. Magister Kramp gik selv ned som Dykker for at se paa Forholdene, og de Resultater, han kom til, var af stor Betydning for Spørgsmalets Løsning. — Om dette Emne vil Magisteren holde et Foredrag (med Lysbilleder) i »Politikens« Foredragsaal Tirsdag den 10. Februar Kl. 8.

INVESTMENT

Advertisers, Prominent English Firm Shipbrokers, willing invest in Shipping Companies.

Apply Box 21460, Dansk Søfarts Tidende.

**EN ERFAREN
DAMPSKIBSFØRER**

søger Stilling i Nord- og Østersøfart,
kan eventuelt indskyde nogen Kapital.

Billet mrkt. »Dampskibsfører No. 14670«, modtager Bladets Kontor.

POSITIONSLISTE PR. 2. FEBRUAR 1925

MEDDELT AF »DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Nielsen, i Dok i Frederikshavn siden 14.1.
s.s. *Aalborg*, Egeholm, ank. London 26.1.
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i København-Aalborg Ruten.
s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i København-Aarhus Ruten.
s.s. *Absalon*, Hansen, ank. Ceuta 31.1.
m.s. *Afrika*, Svarrer, ank. Marseilles 30.1.
s.s. *Aggersund*, Petersen, ank. Fredericia 2.2.
s.s. *Agnete Mærsk*, Rasmussen, afg. West Indies 16.1.
s.s. *Aladdin*, Nielsen, ank. København 25.1.
s.s. *Alderney*, Jerne, afg. W. Hartlepool til Cuba.
s.s. *Alexandra*, Holst, ank. Frederikshavn 31.1.

s.s. *Alf*, Thorkildsen, afg. Sunderland 29.1.
s.s. *Alfa*, Christensen, ank. St. Nazaire 28.1.
s.s. *Alfred Hage*, Danielsen, ank. Rotterdam 29.1.
s.s. *Algarve*, Hansen, afg. Lissabon 27.1. til København.
s.s. *Alssund*, Nielsen, afg. Swansea 23.1. til Catania.
s.s. *Amalienborg*, Hansen, afg. New York 30.1.
s.s. *Angelica Mærsk*, Rask, afg. Leningrad 28.1.
s.s. *Anine*, Risøe, ank. Valencia 1.2.
m.s. *Annam*, Rasmussen, ank. Tsingtau 1.2.
s.s. *Anna* ank. Penarth 28.1.
s.s. *Anneberg*, Korff, afg. Narvik 29.1.
s.s. *Arabien*, Harder, afg. Occan Island 29.1. til Australia.

s.s. *Argentina*, Wenck, ank. Bahia Blanca 23.1.
 m.s. *Arizona*, Sonne, ank. Aarhus 30.1.
 s.s. *Arkansas*, Snedker, ank. Aalborg 31.1.
 s.s. *Arnold Mærsk*, Stabenow, ank. København 23.1.
 m.s. *Asia*, Dahl, ank. Antwerp 29.1.
 s.s. *Astrid*, Bjark, ank. Bathurst 30.1.
 m.s. *Atlantic*, Lund, pass. Minikoi 29.1. p. R. t. Aarhus.
 m.s. *Australien*, Møller, pass. Perim 25.1. p. R. t. Singapore.
 m.s. *Avance*, Andrup, afg. København 30.1. til Methil.
 m.s. *Avant*, Sørensen, afg. North Island 3.1. til Northingham.
 s.s. *Axel*, Maglebye, oplagt.

B

s.s. *Beira*, Kjær, ank. Windau 29.1.
 s.s. *Belgien*, Hansen, ank. Manzanillo 31.1.
 s.s. *Bellona*, Aggerholm, ank. Frederikshavn 29.1.
 s.s. *Benedikt*, Falk, i København-Haderslev-Aabenraa-Sonderborg Ruten.
 s.s. *Bergenhus*, Andresen, ank. København 30.1.
 s.s. *Berlin*, Vinding, afg. Nantes 2.2. til Cardiff.
 s.s. *Betty Mærsk*, Nielsen, ank. Venedig 19.1.
 s.s. *Birgit*, Bang, ank. Cardiff 16.1.
 s.s. *Birte*, Christensen, ank. St. Johns 31.1.
 s.s. *Bjarke*, Petersen, ank. Svendborg 25.1.
 s.s. *Bodil*, afg. Vejle 30.1. til London.
 s.s. *Bogø*, Rasmussen, ank. Garston 26.1.
 s.s. *Bolivia*, Beldring, afg. Sabang 23.1. til Europa.
 s.s. *Bornholm*, Hansen, afg. Liverpool (Nova Scotia) 29.1.
 s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Grangemouth 30.1.
 s.s. *Botnia*, Lydersen, ank. København 29.1.
 s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, ank. Ceuta 30.1.
 m.s. *Brasilien*, afg. New York 24.1. til København.
 s.s. *Brattingsborg*, Larsen, afg. New York 30.1.
 s.s. *Bretagne*, Hartmann, ank. Rufisque 30.1.
 s.s. *Brelland*, Larsen, ank. Blyth 31.1.
 s.s. *Britta*, ank. Liverpool 31.1.
 s.s. *Brynhild*, Huus, ank. Randers 1.2.
 s.s. *Bryssel*, Jensen, ank. Huelva 26.1.
 s.s. *Børglum*, Sørensen, ank. Livanc 26.1.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, i København-Oslo Ruten.
 m.s. *California*, Pedersen, ank. Barry 17.1.
 s.s. *Carmen*, afg. Swansea 30.1.
 s.s. *Charkow*, Arel, afg. Melilla 1.2. til Oran.
 m.s. *Chastine Mærsk*, Lundgreen, afg. Rotterdam 28.1.
 m.s. *Chile*, Hansen, ank. Antwerp 31.1.
 s.s. *Chr. I. Kampmann*, Thomsen, ank. København 13.1.
 s.s. *Christiansborg*, Lund, afg. Huelva 1.2.
 s.s. *Cimbria*, Svan, i København-Fr.havn-Oslo Ruten.
 s.s. *Cito*, Jordt, ank. Valencia 18.1.
 s.s. *Copenhagen*, Nielsen, ank. Teneriffe 29.1.
 s.s. *Cyril*, Duhn, pass. Finisterre 31.1. p. R. t. West Indies.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.) i Eshbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Dagmar* (J. Lauritzen) ank. Kotka 29.1.
 s.s. *Danefjell*, Simonsen, afg. Dakar 30.1. til Carontes.
 s.s. *Danefjærd*, Grøndahl, pass. Algier 25.1. p. R. t. Saloniki.
 m.s. *Danekonge*, Petersen, pass. Aden 19.11. paa Rejse til Wellington.
 s.s. *Danelag*, Stage, ank. Masned Sund 27.1.
 s.s. *Danemark*, Hausgaard, ank. Civita Vecchia 24.1.
 s.s. *Dancry*, Voss, ligg. i København.
 s.s. *Danevirke*, Jørgensen, ank. Bahia 15.1.
 s.s. *Dania*, Bencke, ank. Ardrossan 31.1.

s.s. *Dansborg*, Mathiasen, pass. Constantinopel 1.2.
 s.s. *Delaware*, Folkenberg, afg. Savannah 11.1. til København, Kalundborg og Korsør.
 s.s. *Diana*, Tramp, afg. Newcastle 2.2. til København.
 s.s. *Dorrit*, pass. Dungeness 27.1. p. R. t. Marseilles.
 s.s. *Douro*, Jørgensen, afg. Libau 28.1. til London.
 m.s. *Drogden*, Hansen, ank. Fowey 27.1.
 s.s. *Dronning Maud*, Rasch, i Eshbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Dublin*, Krogh, ank. Bremen 25.1.

E

s.s. *E. M. Dalgas*, Bloch, afg. Tyne 28.1.
 s.s. *Ebba*, ank. Hull 30.1.
 s.s. *Ebro*, Rosenhøj, afg. København 30.1. til London.
 s.s. *Effe Mærsk*, Thun, ank. London 30.1.
 s.s. *Egholm*, Tønnesen, afg. Cardiff 27.1. til Palermo.
 s.s. *Eleonora Mærsk*, Mortensen, afg. Penarth 27.1.
 s.s. *Elie*, Schmidt, ank. Marseille 2.2.
 s.s. *Elisabeth*, Petersen, ank. Burrianna 28.1.
 s.s. *Ella*, Nielsen opl. i København siden 8.12.1924.
 s.s. *Ellen*, Poulsen, ank. Genua 1.2.
 s.s. *Ellensborg*, Andersen, afg. Blyth 28.1.
 s.s. *Elsborg*, Palm, afg. Philippeville 31.7.
 s.s. *Emilie Mærsk*, Andersen, afg. Newcastle 27.1.
 m.s. *Emma Mærsk*, Mærsk-Møller, afg. Java 25.1.
 s.s. *Emanuel*, Svane, ank. Riga 26.1.
 s.s. *Energi*, Jensen, afg. Riga 31.1. til Sharpness.
 s.s. *England*, Stengade, pass. St. Vincent 27.1.
 s.s. *Enighed*, Christensen, ank. Amsterdam 1.1.
 s.s. *Erik*, Christensen, ank. Newcastle 28.1.
 s.s. *Erik B.*, Jørgensen, pass. St. Vincent 19.1.
 s.s. *Erik Boye*, Mathiesen, afg. Dakar 25.1.
 s.s. *Erindring*, Nielsen, pass. Brunsbüttel 2.2. paa Rejse til Cardiff.
 s.s. *Esbjerg Snare*, Fjeldborg, i Vejle-Hamburg Ruten.
 s.s. *Eshbjerg*, Jensen, i Aalborg-Hamburg Ruten.
 s.s. *Ester*, afg. Kotka 29.1. til Råfsö.
 s.s. *Esther Maria*, Vilsmark, strandet Stornoway 22.12.24.
 s.s. *Estland*, Sørensen, afg. Ceuta 1.2.
 s.s. *Estonia*, Christensen, ank. Danzig 26.1.
 s.s. *Expres*, Boutrup-Christensen, i København-Horsens Ruten

F

s.s. *Falken*, Pedersen, i Ruten København-syddfynske m. fl. Pladser.
 m.s. *Falstria*, Sørensen, ank. Rotterdam 30.1.
 s.s. *Fana*, Michelsen, afg. Port Talbot 15.1. til Boston U.S.A.
 s.s. *Ficaria*, Hansen, i Eshbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Fiona*, opl. i København siden 16.11.24.
 m.s. *Fionia*, Skjøldam, ank. Singapore 29.1.
 s.s. *Flora*, Andersen, i Eshbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Florida*, Holm, afg. Bahia 1.2. til Skandinavien via Madeira.
 s.s. *Flynderborg*, Wendt, ank. Ardrossan 30.1.
 s.s. *Frankrig*, Parkes, afg. Riga 28.1.
 s.s. *Fredensborg*, Hillebranth Lund, ank. Antwerp 31.1.
 s.s. *Fredensbro*, Olsen, ank. Grangemouth 27.1.
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, afg. Oslo 30.1. til New York.
 s.s. *Frederiksborg*, Larsen, ank. Kingston 30.1.
 s.s. *Frejr*, Jensen, i Aarhus-Hamburg Ruten.
 s.s. *Frieda*, Westergaard, ligger i Korsør.
 s.s. *Frigga*, Aage Larsen, afg. København 2.2. til Leith via Odense, Aarhus og Aalborg.
 s.s. *Frode*, Juul Larsen, afg. Ardrossan 22.1. til Boston, Portland M. og St. John.
 s.s. *Fylla*, Callesen, afg. Hamburg 1.2. til Gloucester.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, afg. Dunkirk 1.2. til København.
 s.s. *Gautatyr*, Nielsen, oplagt.
 s.s. *Gerda*, afg. Antwerp 31.1. til Ghent.
 s.s. *Geysir*, Hansen, i Timecharter.
 s.s. *Gorm*, Christensen, ank. Galveston 27.1.
 s.s. *Grønland*, Andersen, afg. Kenitra 27.1.
 s.s. *Grønsund*, Nielsen, pass. Dover 2.2. p. R. t. Cardiff.
 s.s. *Gudrun Mærsk*, Nielsen, afg. Durban 5.1.
 s.s. *Gunver* afg. Spain 31.1. til Bristol.

H

s.s. *H. Pontoppidan*, Aggerholm, afg. Aalborg 27.1.
 s.s. *Hadsund*, Hansen, ank. Sunderland 31.1.
 s.s. *Halfdan* i Dok i Helsingør siden 29.1.
 s.s. *Halland*, Christiansen, ank. Drogheda 29.1.
 s.s. *Hamlet*, Poulsen, afg. Las Palmas 29.1. til Rotterdam.
 s.s. *Hammershus*, Hveissel, ank. Alexandria 15.1.
 m.s. *Handicap*, Bull, ank. Sydney 30.1.
 s.s. *Hans Broge*, Christensen, afg. Garston 14.1. til St. Domingo.
 s.s. *Hans Mærsk*, Slavensky, afg. Oran 27.1.
 s.s. *Hans Tavsén*, Hansen, ank. Kiel 8.1. f. Klassifikation.
 s.s. *Harald*, Pedersen, afg. Derindje 31.1. til Sulina.
 s.s. *Harriet*, ank. Melilla 29.1.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, ank. København 30.1.

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. Schou & Co. Telgr.-Adr. »Schou«. Stats Tlf. 17.
 P. Saxbergs Efff., N. Mogensen. Tlf. 244 & 482.

Helsingør:

K. F. Marstrands Efff.

Randers:

A. L. Nielsen, ogsaa aut. Forhyringskontor.

Vejle:

W. Coops, ogsaa aut. Forhyringskontor.

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 Dampere 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-AFSKIBNINGSHAVNE
BEFRAGNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE
KULEKSPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER
FLYDENDE BRÆNDEL**LAMBERT BROTHERS
LIMITED**TELEGRAM-ADR.: 85, GRACECHURCH STREET,
»LAMBERT STOCK, LONDON«

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«, Grimbsby

NEW YORK: 17, STATE ST. BILBAO: ESTACION 5
PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA

LONDON

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)	Grimbsby: Central 2073 & 2871	
A.B.C. "Carlbon, Grimsby"	Hull: Central 5083 (two lines)	
Baltic "Carlbon, Hull"	Immingham: Central 38	
"Carlbon, Newcastle-on-Tyne"	Newcastle: City 144	

110, FENCHURCH STREET, LONDON E. C. 3.

J. A. FINZI & YOUNG8, FENCHURCH BLDGS.
LONDON, E. C. 3
TELEFON: AVENUE 8289

SKIBSMÆGLERE OG BEFRAGTERE

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

GRIMSBY

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

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: »Vonnrehrens«

SKIBSMÆGLERE · BUNKERKUL ENTREPRENØRER

Agent for Norge:

ROB. NILSON & NYQUIST, Christiania.
Telefon: 14346, 33647 H · Telegr.-Adr.: »Lipalox«Telegrams: »Mactaggarts«, 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. 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. *Hekla*, Bosch Kronika, oplagt.
 s.s. *Helene* ank. Reval 30.1.
 s.s. *Helga* afg. Porto Empodocle 27.1. til Bilbao.
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, afg. New York 1.2. til København.
 s.s. *Hengest*, Ingemann Andersen, afg. København 3.2. til Libau via Königsberg.
 s.s. *Henry Tegner*, Nielsen, ank. Hamburg 29.1.
 s.s. *Hermod*, Clausen, afg. Narvik 31.1.
 s.s. *Hertha Mærsk*, Møller, pass. Helsingør 30.1.
 s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Liverpool 2.2. til København, Odense, Randers og Danzig via Swansea.
 s.s. *Hjelm* opl. i København siden 19.7.24.
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Manchester 2.2. til Liverpool og Swansea.
 s.s. *Holland*, Jørgensen, afg. Boness 30.1.
 s.s. *Hroar*, Oest Jacobsen, ank. Hull 1.2.
 s.s. *Hugo*, Thorkelin, oplagt.
 s.s. *Hulda Mærsk*, Andersen, ank. Odense 31.1.

I

s.s. *I. D. S. Adolph*, Krøyer, afg. Burntisland 28.1.
 s.s. *I. P. Juslesen*, Flygenring, pass. Gibraltar 31.1. paa Rejse til Casablanca.
 m.s. *Indien*, Jacobsen, afg. Singapore 14.1. til Europa.
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Bordeaux 21.1.
 s.s. *Inge Mærsk*, Hansen, pass. Dover 30.1.
 s.s. *Inger* ank. Blyth 28.1.
 s.s. *Irene Maria*, Lisberg, ank. København 29.1.
 s.s. *Island*, Frandsen, ank. Reykjavik 31.1.
 s.s. *Ivar* ank. Baltimore 30.1.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Schjønning, afg. Stettin 29.1. til London.
 s.s. *J. C. la Cour*, Sandborg, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jakob Mærsk*, Hansen, afg. Norfolk 29.1.
 s.s. *Jan*, Kurtzhals, ank. New Orleans 31.1.
 m.s. *Java*, Knudsen, ank. København 1.1.
 s.s. *Jelling*, Andersen, afg. Galveston 1.2.
 s.s. *Jenny* afg. Fowey 22.1. til Savona.
 s.s. *Jessie Mærsk*, Petersen, afg. W. Hartlepool 23.1.
 s.s. *Johanne* afg. Kotka 28.1. til Grimsby.
 s.s. *Jolantha*, Strufve, i Stettin-København-Oslo Ruten.
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, ank. Reykjavik 28.1.
 s.s. *Josey*, Nielsen, afg. New York 30.1. til Havana.
 s.s. *Jungshoved*, Horn, ank. Cadiz 31.1.
 m.s. *Jullandia*, Kolls, afg. Nakskov 2.1. til København.
 s.s. *Jægersborg*, Hansen, afg. Narvik 28.1.

K

s.s. *Kai*, Friis, afg. Manzanillo 26.1. til New York.
 s.s. *Karen*, Brinch, pass. Falmouth 29.1. p. R. t. Genua.
 s.s. *Karla*, ank. Grao 31.1.
 s.s. *Kasan*, Sørensen, i Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Katholm*, Petersen, ank. Randers 1.2.
 s.s. *Kejserinde Dagmar*, Uldall, afg. Wales 28.1. til Dakar.
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, ank. Essvik 29.1.
 s.s. *Kina*, Nielsen, afg. Vladivostock 1.2. til Europa.
 s.s. *Kirsten Mærsk*, Bærentzen, afg. West Indies 25.1.
 s.s. *Kjøbenhavn (D.F.D.S.)*, Christensen, i København-Aarhus Ruten.
 s.s. *Kjøbenhavn (Pacific)*, Larsen, ank. Frederikshavn 2.2.
 s.s. *Knud*, afg. Antwerpen 27.1. til Piræus.
 s.s. *Knud Willemoes*, Thomsen, i Esbjerg-Hamburg Ruten.
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, i København-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Rindby, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Kronborg*, Rise, pass. Terceira 31.1.
 s.s. *Kronprins Frederik*, Hejlsø, ank. Riga 27.1.
 s.s. *Kurland*, Berndsen, afg. Port Talbot 28.1.
 m.s. *København*, Mortensen, ank. London 19.1.

L

s.s. *Lars Kruse*, Bager, afg. Rufisque 24.1.
 s.s. *Laura Mærsk*, Løber, pass. Hammershus 29.1.
 m.s. *Leise Mærsk*, Houmann, afg. Rosario 22.1.
 s.s. *Lexa Mærsk*, Bærentzen, afg. Leningrad 28.1.
 s.s. *Lifland*, Haure-Petersen, afg. Sagua (Cuba) 24.1.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, ank. Salerno 30.1.
 s.s. *Lily*, Poulsen, ank. Antwerpen 31.1.
 s.s. *Limfjorden* i Rutefart København-Limfjordsstationerne.

s.s. *Lithuania*, Jørgensen, ank. New York 28.1.
 s.s. *London*, Caspersen, afg. Genoa 29.1. til Valencia.
 m.s. *Louisiana* ank. Newport Mon 27.1.
 m.s. *Lynellen*, Jensen, afg. Fowey 31.1. til Rouen.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i Dok i Helsingør siden 20.1.
 s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. Antwerpen 31.1. til København.
 s.s. *Maine*, Andersen, afg. Norfolk Va. 31.1. til København, Vejle og Randers.
 s.s. *Maj*, Holm Nielsen, afg. Pertusola 30.1. til Valencia.
 s.s. *Maja* opl. i København siden 31.12.
 m.s. *Malaya*, Kruse, ank. Singapore 2.2.
 s.s. *Manø*, Rathje, afg. Helsingør 30.1.
 s.s. *Margrele*, Mathiasen, afg. Tyne 30.1. til Genua.
 s.s. *Marie* pass. Helsingør 2.1. paa Rejse til Memel.
 s.s. *Marie Mærsk*, Kristensen, ank. Portland 28.1.
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Hull 30.1.
 s.s. *Mary*, Stabell, ank. København 11.1.
 s.s. *Maryland*, Pape, afg. Newcastle 21.1. til New York.
 m.s. *Mexico*, Wolff Jørgensen, pass. Azores 18.1. paa Rejse til Beaumont.
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, afg. Swansea 30.1. til Barletta.
 s.s. *Minsk*, Egense, afg. Cadiz 2.2. til Lissabon.
 s.s. *Mjølner*, Rasmussen, ank. Reykjavik 30.1.
 s.s. *Moskov* i Dok i Danzig f. Havarireparation indt. 3.3.
 s.s. *Møen*, Olsen, i København-Stege og København-Nykøbing F. Ruterne.

N

s.s. *N. F. Høfding*, Klint, afg. Newport 28.1.
 s.s. *Nancy* ank. Blyth 30.1.
 s.s. *Natal*, Røder, afg. Colombo 26.1. til Europa.
 s.s. *Nautik*, pass. Gibraltar 28.1. p. R. t. Marseilles.
 s.s. *Neptun* pass. Gibraltar 1.2. p. R. t. Antwerp.
 s.s. *Nerma* afg. Grao 29.1. til Hamburg.
 s.s. *Nevada*, Fischer, ank. Buenos Aires 28.1.
 s.s. *Nidaros*, Thomsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, ank. København 1.2.
 s.s. *Niobe* pass. Gibraltar 30.1. paa Rejse til Bristol.
 s.s. *Nordland*, Clausen, afg. Aarhus 28.1.
 s.s. *Nordsøen* pass. Brunsbüttel 1.2. paa Rejse til Calais.
 s.s. *Normandiet*, Meinertz, afg. Oran 26.1.
 s.s. *Norman Isles*, Matzen, afg. Rotterdam 3-4.2. til Sagua.

O

s.s. *Odense* i København-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-København-Göteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, Danholt, ank. Havdar Pacha 28.1.
 s.s. *Olga*, Toft, ank. Aviles 26.1.
 s.s. *Oluf Bager*, Larsen, i København-Fr.havn og København-Aalborg Ruterne.
 s.s. *Oluf Mærsk*, Hansen, afg. Oran 28.1.
 m.s. *Oregon*, Mühlendorff, ank. Buenos Aires 31.1.
 s.s. *Orion*, Bendsen, ank. Ghent 21.1.
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, i Dok i København siden 22.1.

P

s.s. *P. Madsen*, Christensen, afg. Rufisque 26.1.
 s.s. *P. N. Damm*, Andersen, pass. Azores 25.1.
 s.s. *Pacific*, Matthissen, afg. Durban 31.1. til Straits Settlement.
 m.s. *Panama*, Hjernum, ank. Hamburg 1.2.
 s.s. *Parana*, Heisterberg, ank. Sydney 21.1.
 s.s. *Paris*, Ovesen, pass. Plymouth 2.2. p. R. t. New York.
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, afg. Norfolk Va. 19.1. til Aalborg-København-Korsør, Horsens og Aarhus.
 m.s. *Peru*, Larsen, pass. Azorerne 31.1. p. R. t. Hamburg.
 s.s. *Peter Mærsk*, Knudsen, afg. Antwerp 7.1.
 s.s. *Polaris*, Holm, ank. Frederikshavn 17.1.
 s.s. *Polly*, Nielsen, afg. Tyne 29.1. til Bastia.
 s.s. *Primula*, Jacobsen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
 s.s. *Prins Knud*, Koch, ank. Grangemouth 28.1.

R

s.s. *Randi* afg. Barcelona 31.1. til Tarragona.
 s.s. *Rask*, Theilland, ank. Odense 30.1.
 s.s. *Rhodesia*, Madsen, afg. Colombo 31.1. til Bari (Italien).
 s.s. *Rhone*, Thomsen, afg. London 30.1. til København via Aalborg.
 s.s. *Rigmor*, Jørgensen, ank. Valencia 29.1.

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 · 130-152 Commercial Street · Nat-Telf.: 1520

PORTLAND,
MAINE

Telegram Adresse: OSHIPCO · Alle Coder benyttes
 Telefon: Broad 17534-5

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.

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

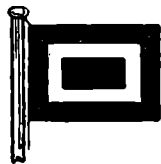
AUGUST P. MOE · PHILADELPHIA PA.

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

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 59 a

s.s. *Rita*, Hav, i København-Hamburg Ruten.
 s.s. *Robert Mærsk*, Jensen, ank. Danzig 30.1.
 s.s. *Roma*, Bejer, ank. København 19.12.
 s.s. *Romø*, Olesen, afg. København 25.1. til Genoa.
 s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. Antwerp 30.1.
 s.s. *Rota*, Rivold, ank. Leith 2.2.

S

s.s. *Saga*, Henriksen, afg. København 31.1. til Antwerpen.
 m.s. *Sally Mærsk*, Andersen, afg. San Pedro 26.12.
 s.s. *Scandia*, Simonsen, afg. New York 29.1. til Nyborg.
 s.s. *Seine*, Le Barzig, afg. København 28.1. til Dunkirk-Havre og Bordeaux.
 m.s. *Selandia*, Himmelstrup, ank. London 31.1.
 m.s. *Siam*, Poulsen, pass. Malta 30.1. paa Rejse til Dunkirk.
 s.s. *Sierra Leone*, Esbensen, ank. Cienfuegos 16.1.
 s.s. *Sierra Morena*, Moyell, pass. Horta 29.1. p. R. t. Baltimore.
 s.s. *Sierra Nevada*, Eriksen, pass. Las Palmas 11.1. p. R. t. Cape Town.
 s.s. *Sigrid*, Madsen, afg. Castellon 28.1. til Hamburg.
 s.s. *Sigrun*, Jensen, afg. Antwerpen 30.1. til Aarhus, Vejle, Middelfart og Odense.
 s.s. *Silkeborg*, Christensen, afg. Willemstad 21.1.
 s.s. *Simone*, Christensen, ank. Valencia 31.1.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Hook of Holland 1.2.
 s.s. *Skagerak*, Hansen, afg. Bordeaux 29.1. til Oporto.
 s.s. *Skanderborg*, Petersen, pass. Gibraltar 28.1.
 s.s. *Skjold*, Nielsen, afg. Aalborg 29.1. til Antwerpen.
 s.s. *Skodsborg*, Grove, ank. København 23.1.
 s.s. *Skotland*, Iversen, ank. Methil 30.1.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, ank. København 29.1.
 s.s. *Slesvig*, Poulsen, afg. Ardrossan 27.1.
 s.s. *Smut*, Hansen, afg. København 31.1. til Blyth.
 s.s. *Sophie*, Thomsen, afg. Fowey 30.1. til Genua.
 s.s. *Spigerborg*, Jensen, ank. Manchester 30.1.
 s.s. *Stadion II* ank. Stettin 2.2.
 s.s. *Stal*, Clausen, ank. Cienfuegos 30.1.
 s.s. *Stegelborg*, Nielsen, ank. Genoa 31.1.
 s.s. *Stella* ank. København 25.1.
 s.s. *Susan Mærsk*, Petersen, ank. Mexico 26.1.
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. St. John N. B. 30.1. til København og Danzig.
 s.s. *Svanholm*, Petersen, ank. Aberdeen 31.1. f. Havarireparation.
 s.s. *Svava*, Christensen, ank. København 30.1.
 s.s. *Svendborgsund*, Christensen, afg. Danzig 29.1. til Horsens.
 s.s. *Svend Pii*, Albertsen, afg. Cardiff 28.1.
 s.s. *Svend*, Karstensen, ank. Cardiff 27.1.
 s.s. *Søborg*, Madsen, afg. Port Talbot 23.1.
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, ank. Santa Fé 21.1.
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, i København-Bogense-Vejle Ruten.

T

s.s. *T. M. Werner*, Marcker, ank. London 29.1.
 s.s. *Taarnborg*, Knudsen afg. Newport Mon. 29.1.
 s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, ank. Danzig 29.1.
 s.s. *Taasinge*, Nicolaisen, i København-Nakskov og København-Mariagerfjord Ruterne.
 s.s. *Texas* afg. Newcastle 31.1. til Cuba.
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, afg. København 2.2. til Newcastle via Nakskov, Odense og Aarhus.
 s.s. *Thyra* (Progress), Schmidt, ank. Blyth 31.1.
 s.s. *Tiber*, Nielsen, afg. Havre 29.1. til Bordeaux.
 s.s. *Tjaldur*, Madsen, i København-Riga Ruten.
 s.s. *Tomsk*, Mikkelsen, ank. Palermo 29.1.
 m.s. *Tongking*, Topp, ank. San Francisco 1.2.
 s.s. *Transvaal*, Bronér, afg. San Francisco 1.2. til Europa.
 s.s. *Trondhjem*, Pedersen, afg. Trondhjem 2.2. sydpaa.
 s.s. *Tula*, Christensen, afg. Aarhus 29.1. til Middelhavet via Antwerpen.
 s.s. *Tyr*, Jensen, ank. Hull 2.2.

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, afg. Algier 24.1. til London.
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, afg. Riga 2.2. til København via Reval.
 s.s. *Ulla*, Jessen, ank. Valencia 28.1.
 s.s. *Ulrik Holm*, Toft, afg. Port Talbot 31.1. til Lisbon.
 s.s. *United States*, Meyer, i Dok i København siden 20.12.24.
 s.s. *Uranienborg*, Rasmussen, ank. Houston 29.1.

V

s.s. *Valborg*, Hansen, ank. Melilla 1.2.
 s.s. *Vega*, Madsen, ank. Gandia 30.1.
 s.s. *Venus*, Terkildsen, ank. København 18.12.24.
 s.s. *Vera*, Hjorth, afg. Tyne 28.1. til Oran.
 s.s. *Veratyr*, Pedersen, oplagt.
 s.s. *Viborg*, Winther, afg. Gibraltar 30.1.
 s.s. *Vidar*, Nielsen, ank. Newcastle 2.2.
 Bark *Viking*, Ankersøe, afg. Port Victoria, Spencer Gulf 2.2. til Europa.
 s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), Jacobsen, ank. Aalborg 2.2.

W

s.s. *Wien*, Jørgensen, afg. Methil 31.1. til Savona.
 s.s. *Wilh. Colding*, Østergaard, afg. Cagliari 29.1. til Valencia.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, afg. Blyth 31.1. til København.

Y

s.s. *Yokohama*, Bast, afg. Port Said 23.1. til Colombo.
 s.s. *Yrsa* (Lauritzen) ank. København 27.1.

Ø

s.s. *Ørkild*, Jensen, afg. Christianssund 31.1.
 s.s. *Ørneberg*, Rasmussen, ank. Savona 23.1.

POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE

m.s. *Alfa*, Christensen, afg. Svendborg 29.1. til Königsberg.
 m.s. *Caroline*, Jørgensen, afg. Kalundborg 2.2. til Kiel.
 3m.Sk. *H. C. C. Christensen*, Christensen, ank. Cumana 4.12.
 3m.Sk. *Fuglen*, Schmidt, ank. Langesund 31.1.
 3m.Sk. *Hans*, Christensen. Til Ankers Isle of Man 31.1. paa Rejse til Whitehaven.
 3m.Sk. *Niels*, Rasmussen, ank. Cardiff 20.1.
Philip, Petersen, oplagt Thurø.
Confidence, Hvenegaard, ank. Newlyn 17.1.
Cornwall, Madsen, ank. Gl. Yarmouth 5.1.
Dannebrog, Hansen, ank. Thurø 8.1.
Flora, Nielsen, afg. Teignmouth 31.1. til Porsgrund.
Kurt, Jørgensen, afg. Holyhead 25.1. til Cadiz.

Leif, Jørgensen, ank. Lübeck 10.1.
Ludvig, Jørgensen, oplagt Thurø.
Martin Nisson, Jensen, ank. Lissabon 28.1.
Primula, Jørgensen, ank. Tønsberg 31.1.
Valdemar, Christensen, ank. St. Brieuc 26.1.
Vera, Larsen, ank. Nantes 23.1.
 4m.Sk. *Richard*, Petersen, ank. Cardiff 22.12.24.
 4m.Sk. *Sigrid*, Hansen, ank. Thurø 19.1.
 4m.Sk. *Ruth*, Sørensen, ank. Aalborg 22.1.
 m.s. *Albert Mon*, Rasmussen, ank. Cuxhaven 18.1.
 3m.Sk. *Noah*, J. Jørgensen, ank. Charlestown 28.1.
 3m.Sk. *Garibaldi*, J. Jørgensen, afg. Dysart 1.2. til Svendborg.
Naula, Knudsen, ank. Oporto 27.1.
Neptun, Bastrup, afg. Aarhus 31.1.
 3m.Sk. *Arietis*, Rasmussen, ank. Frederikshavn 28.1.
 3m.Sk. *Start*, Andersen, ank. Marstal 27.1.
 3m.Sk. *Aphrodite*, Watson, ank. Rudkøbing 26.1.
 3m.Sk. *Astræa*, Dam, ank. Marstal 27.1.
 3m.Sk. *Harris*, Hansen, ank. Tønsberg 31.1.
Agnes, Frederiksen, afg. Fredericia 2.2.
Galathea, Nielsen, afg. Teignmouth 28.1.
Merkur, Hansen, ank. Benic 27.1.
Noah, Hansen, ank. Ærøskøbing 1.2.
Polarstjernen, Hansen, ank. København 28.1.
Venus, Boye, afg. København 28.1.

BLIDBERG ROTHCHILD CO., INC.
 DAMPSKIBS AGENTER OG SKIBSMÆGLERE
 59-61, PEARL STREET Telegram-Adr.: BLIDBERG
 NEW YORK CITY

Repræsentanter for: *Blidberg Metcalfe & Co.*, Göteborg.
 VARER I KONSIGNATION ØNSKES

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. 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

N. C. BACHEDSV. 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-
tougge til Skibsbrug og Elevatorer

Oplag i København:

ANTON JENSEN · STRANDGADE 44

BOLINDERS RAAOLIE-MOTORER
FOR SKIBE OG STATIONÆR

Ingen Vandindsprøjtning.

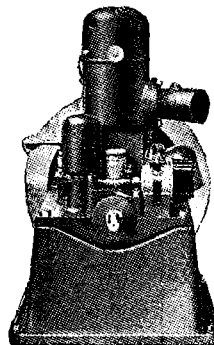
Ingen Kompressor.

Meget ringe Brændstofforbrug.

ØJEBLIKKELIG IGANGSÆTNING VED ELEKTRISK GLØDESPIDS PAA RAAOLIE

OVER 15.000 BOLINDERMOTORER I DAGLIG DRIFT

ÆLDRE BOLINDERTYPER MODERNISERES



FORLANG TILBUD

Enerepræsentant for Danmark:

HARRY LEVIN

(INGENIØRAFDLG.)

FREDERIKSGADE 1

KØBENHAVN

Telefon: Central 59-5995

Telegram-Adresse: »FAIRLEVIN«

KIRKEGADE 7 ESBJERG TELEFON 266

TH. THYGESEN

SKIBSPROVIANTERING

GRUNDLAGT 1893

FRILAGER · VARER FOR UDFØRSEL

**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte

Stevadore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

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.

Skibsmægler
KR. KNUDSEN
Søassurance

KRISTIANSAND, S. Telegr.-Adr.: "NESDUNK"

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 Værftankæg.
Tilsyn med Nybygninger.

Store Regnegade 5 III, København K · Telf.: Byen 1386 x

DANRAAOLIEMOTORER
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 »
Strömme inner road 16 »
 « outer road 20 »
Hakkala. 19 »

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

FORSIKRINGS-AKTIESELSKABET

DANSKE LLOYD

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:

FORSIKRINGS-AKTIESELSKABET 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

A/S DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

Filialer:

KØBENHAVN

BANGKOK & SINGAPORE

Ægte 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 østasiatiske 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.

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-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 " " " " " " " " 120 " " " "			4,500 "

Sidebeddinger for Dampere paa indtil 300 Fods Længde

TELEGR.-ADR.:

»WILTON, ROTTERDAM«

TELEFON-NR.:

7303, 7304, 7305, 7325, 6707, 6708

P. Brown jun. & Co

Amaliegade 45 · København · Danmark

Befragtning & Rederi

Dampskibsselskabet »Norden«

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 Hvreansvar i Sygdoms- eller Forlistilfælde · 3) Forsikring af Ansvaret for Besætningens Effekter i Forlistilfælde · 4) Strike- forsikring 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

KONSIGNER DERES SKIBE TIL SCHELLEN'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	SCHESHIP	SCELLENSHIP

DAMPSKIBSSELSKABET

»TORM«

Kontor: ST. STRANDSTREDE 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

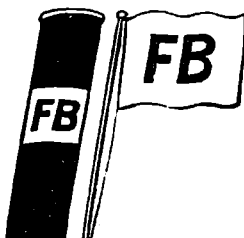
"PACIFIC"

AMALIEGADE 29A

Telefon: 4211 · Telegram-Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder



DE FORENEDE BUGSERSELSKABER

Telef.: Toldbodhemmen: Central 3944 TELEGRAM-ADRESSE: Nattelefon for Bugsering: Palæ 3034
Kontor: Central 291 · 13101 · 10592 »TUGBOATS« Nattelef. i Stranding, tilfælde: Strand 1302

Bugsering · Bjergning · Vandforsyning

STØRST OG ÆLDST I KØBENHAVN

AMALIEGADE 36

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFÅRT

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM · 7

FREDAG 13 · FEBRUAR 1925

32 · AARG.

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

LIGESAA HOS OS, HERRE!

I disse Spalter har vi ikke saa faa Gange hamret løs paa den ejendommelige Mani for alt for mange kostbare Havneudvidelser og Havneudbygninger, som har besjælet dette Land lige siden Krigens letsindige og pengelige Dage. Vi har ligeledes dokumenteret, at de fleste af disse Havneudvidelser paa ingen Maade var paakrævet, og at ikke alene Skibsfartens Folk, men ogsaa de andre Erhvervs Tillidsmænd kraftigt har protesteret mod at anvende offentlige Midler til disse Udslag af lokal Forfængelighed. Overalt i Danmark har man tilsyneladende været af den Opfattelse, at en forbedret Havn var ensbetydende med en større Trafik, medens man har lukket Øjnene for den maaske ikke særlig populære Kendsgerning, at Trafikken paa en Havn i allerhøjeste Grad er afhængig af Størrelsen og Købedygtigheden af vedkommende Havns Opland.

Vi har forhaabentlig ogsaa slaæet fast med Tre-tommersøm, at hvad Tiden kræver, er *billige* Havne. Resultatet af de mange Havneudvidelser har imidlertid været, at vi har faaet *dyre*, meget dyre Havne. Selv de Havne, hvor ingen Uddybninger eller Forbedringer er blevet foretaget, har i Ly af Sammenlutningen af danske Havne følt sig berettiget til at sætte deres Takster og Afgifter op, medens de Havne, hvis Ledelse indsaa, at Tidens Krav gik i den modsatte Retning, ikke fik Tilladelse til at byde Skibsfarten bedre Betingelser.

Denne Mani for Havneudvidelser er imidlertid ikke noget nationalt dansk Fænomen. Vi har tidligere omtalt, hvorledes Svenskerne har ladet sig lokke til at ofre uhyre Summer paa nye Havne og Havneudvidelser, der i alt Fald ikke i overskuelig Fremtid er Brug for. Paa en Rejse, som Forfatteren af disse Linier lige har foretaget til de baltiske Havnebyer, var Spørgsmaalet om Havneudvidelser ogsaa særdeles brændende til Trods for den Kendsgerning, at Transithandelen paa Rusland over disse Havne langt fra havde det Omfang som tidligere. I disse Lande var Diskussionen imidlertid af en behagelig akademisk Natur, og de paagældende Regerin-

ger agter ikke at efterkomme de urimelige Krav — som hos os har de Anvendelse for offentlige Midler til langt mere tiltrængte Reforme, ligesom hele den økonomiske Situation dér som her peger i Retning af formindskede og ikke forøgede Statsudgifter.

I Amerika, hvor Pengene er rigeligere end andre Steder, har man ogsaa fremsat Projekter om nye Havne og store Uddybninger og Udvidelser af de allerede eksisterende. Men det er vel ikke tilfældigt, at der er rigeligt med Penge i Amerika. Det skyldes sikkert i første Række en forstandig Økonomi. Der er man utilbøjelig til at give Penge ud, som man ikke kan vente at faa forrentede i en meget nær Fremtid. Denne sunde Sans har da ogsaa givet sig Udslag i meget skarpe Protester imod at binde store Kapitaler i urentable Havneanlæg. Kampagnen mod disse støttes kraftigt af ledende offentlige Organer, deriblandt *New York Times*, Amerikas mest indflydelsesrige Dagblad. Dette Blad hævder, at de Forenede Stater har et tilstrækkeligt Antal store Havne til paa en tilfredsstillende Maade at opfylde alle Eksportens og Importens Krav. Det vilde være meningsløst, siger

Bladet, at bygge nye Havne og udvide de eksisterende. Derimod, siger Bladet, bør alle Kræfter sættes ind paa at gøre de eksisterende Havne billigere, og skabe et Samarbejde med Jernbanerne, hvorved Transitfragterne vilde blive mere rimelige, end de er i Øjeblikket.

Det er velgørende at læse Betragtninger af denne Art, særligt naar de kommer fra en Kant, hvor man ikke behøver at gøre en Dyd af Nødvendighed, men hvor Pengene er rigelige og lette at skaffe til Veje. Man kan kun af Hjertet ønske, at en saadan økonomisk Common Sense maa finde Vej til dem, der har Ansvaret for offentligt Initiativ i dette Land.

DANMARKS SKIBSLISTE 1925

Ministeriet for Industri, Handel og Søfart har nu udsendt den officielle Fortegnelse over danske Krigs- og Handelsskibe med Kendingssignaler samt Register over Handelsskibene for 1925.

Aarbogen fremtræder i

EN AF VORE FØRSTEMÆND



SKIBSREDER A. O. ANDERSEN

Det Forenede Dampskibs Selskabs populære Direktør, som i Søndags fejrede sin 50 Aars Fødselsdag. Direktør A. O. Andersen nyder berettiget og stor Anseelse i internationale Skibsfartskredse og var i mange Aar Næstformand i Dansk Dampskibsrederiforening

den kendte Form med en Indledning, hvori findes korte Afhandlinger over »Internationale Kendingssignal-Lister over Krigs- og Handelsskibe«, »Det internationale Kendingssignal-System«, »Signalering med internationale Signalstationer«, »Danske Kystsignalstationer«, »Danske Stormvarsels Stationer«, »Engelske Kyst-Signalstationer« og »Oplysning og Forklaring angaaende Benyttelse af Registret«.

Afdeling I i Aarbogen indeholder en Fortegnelse over Kendingssignaler for Skibe under dansk Flag, og Afdeling II et Register over Handelsskibe under dansk Flag. Paa Bogens sidste Side findes desuden en Tabel over Antal og Tonnage af de i Afdeling II opførte Skibe m. m.

Danmarks Skibsliste eller *Flagbogen*, som den populært kaldes, vilde utvivlsomt yderligere øge sin Popularitet, hvis den udvidede sine Rammer saaledes, at den indeholdt noget mere statistisk Materiale. Vi savner saaledes en Tabel, der viser den egentlige Handelsflaades Størrelse og Fordeling (altsaa med Udeladelse af Regeringsskibene). Ligeledes en Tabel over Afgang og Tilgang samt statistisk Illustration af Tilgangen, visende, hvor mange af Nybygningerne, der er danske og hvor mange udenlandske. Af stor Værdi og stærkt paakrævet vilde ogsaa være en Tabel over Skibenes Art, Størrelse, Materiale og Alder, ligesom man i høj Grad savner en Tabel, der viser Skibenes Klasse og Anvendelse, og hvor mange Skibe og hvilke, der ikke er klassificerede.

DIPLOMATIET OG VORE ERHVERV

Under Krigen og umiddelbart efter bestemte Regering og Rigsdag, at Danmark af Hensyn til den betydelige Interesse, der for Landets fremtidige Økonomi knytter sig til Handelsforbindelsen med Mexico, de mellemamerikanske Republikker samt Republikkerne i det Caribiske Hav, navnlig Cuba, skulde repræsenteres diplomatisk i disse Lande. Saa sent som i Maj 1921 bestemte man endda ved Lov at oprette et dansk Gesandtskab i Mexico, hvis Chef tillige skulde akkrediteres i andre af de ovenfor nævnte Lande. Under Hensyn til de vanskelige økonomiske Forhold, der siden Lovens Ikrafttræden har raadet her i Landet, har den nuværende og den foregaaende Regering ment det rettest at udskyde Oprettelsen af et saadant Gesandtskab. I Stedet for har Udenrigsministeriet i disse Dage akkrediteret vor Gesandt i Rio, Hr. *Mohr*, tillige i Havana, dog saaledes, at han fortsat vil have sin Bolig det førstnævnte Sted, men hvert Aar vil tilbringe nogen Tid paa Cuba, hvis Samhandel med Danmark i de senere Aar har været i stærk Fremgang. Minister *Mohr* er i disse Dage rejst til Havana, hvor han foreløbig vil opholde sig i to Maaneder i det nyoprettede Gesandtskab i 102, Havana street.

Det er vanskeligt at afgøre, hvor meget eller hvor lidt Ansættelsen af en Gesandt i et fremmed Land betyder kommercielt set. Det afhænger antagelig ikke saa lidt af vedkommende Gesandts Personlighed og Forstaaelse af kommercielle Forhold, og vel i endnu højere Grad af, om en Vareudveksling mellem de to Lande i det hele taget ligger inden for Mulighedernes Grænse. Vi gaar ud fra, at Samhandlen mellem Danmark og Cuba kan forøges yderligere, men paa den anden Side kan vi ikke lukke Øjnene for den Kendsgerning, at de Varer, som Danmark kan eksportere til Cuba hovedsagelig — i alt Fald fra et cubansk Standpunkt — er Luksusvarer som Smør og anden Hermetik, og at en Forøgelse af denne Eksport næppe øges ad diplomatisk Vej. Bortset fra disse Luksusvarer er dansk Cement vor største Eksportartikel, hvoraf Cuba aftager for omtrent en halv Million Kroner om Aaret. Indtil for nylig var Cuba et af de faa Lande, der importerede mere fra Danmark (ca. 2 Millioner Kroner), end vi importerede fra Cuba (ca. 100,000 Kroner). Dette Forhold er nu ændret, forhaabentlig kun midler-

tidig, idet vi i 1923 importerede for ikke mindre end 11.8 Millioner Kroner cubansk Sukker.

Vi kan imidlertid ikke se bedre, end at hvis man vilde udvide vor diplomatiske Repræsentation i Henshold til Loven af 6. Maj 1921, havde det været bedre at træffe et lignende Arrangement i Mexico City. Mulighederne for yderligere at udvide vor Samhandel med Mexico er langt større end med Cuba. I de senere Aar er vor direkte Handel paa Mexico gaaet enormt fremad — dette gælder baade Import og Eksport — og nu da Mexico sikkert gaar en meget rolig Udvikling i Møde under Præsident *Calles's* dygtige Ledelse, havde det sikkert været fornuftigere at anvende Statens Midler paa diplomatisk Repræsentation dér — de tusind Muligheders Land.

LA FOLLETTE-LOVEN

La Follette-Loven er et udmærket Sidestykke til de Forslag, som Socialminister *Borghjerg* har forelagt den danske Rigsdag, og med hvilke vi beskæftigede os indgaaende i sidste Nummer af *Dansk Søfarts Tidende*. Loven har Gang paa Gang foraarsaget saavel amerikanske som udenlandske Redere store Udgifter, og bidraget til at gøre Forholdene i den internationale Skibsfart usikre. Man faar et Indtryk af, hvor løst Loven er opbygget og formet, naar man hører nedenstaaende Sag. I det foreliggende Tilfælde afviste Dommeren heldigvis Sagen, men hvad vilde det ikke have betydet, hvis Dommeren ikke havde afvist den? Desuden er der endelig det, at selv om Dommeren har givet Rederen Ret, er der dog tilføjet denne Skade ved de Omkostninger, der er løbet paa, og ved Forsinkelse af Skibet, og hvad kan det nytte, at Rederen faar Dom over 4 Sømænd?

Sagens Omstændigheder er følgende:

En Dommer, *D. Lawrence Groner*, i Newport News, U.S.A., har i en Kendelse, han for kort Tid siden afgav i en Sag, der var anlagt mod det svenske Dampskib »Roxen«, erklæret, at de amerikanske Domstole ikke har Jurisdiktionsmyndighed i Konflikter mellem udenlandske Sømænd og udenlandske Skibe i Spørgsmaal angaaende Disciplinen om Bord i Skibene. Dommer *Groner* eragtede, at La Follette-Loven ikke tvang amerikanske Domstole til at paatage sig Jurisdiktionsmyndighed i en saadan Tvist og afviste en Klage, som 4 svenske Sømænd havde rejst mod Skibet.

Den svenske Damp »Roxen« ankom til Hampton Roads den 15. September 1924 for at indtage Bunkers. Under de da gældende Toldbestemmelser skulde Skibet, der kun anløb for Bunkers, ikke løbe ind for at klarere og betale Tonnageafgift, medmindre der skulde foretages Forandringer i Mandskabslisten, og da Kaptajnen vidste, at Skibet kun vilde forblive i Newport News nogle faa Timer, gav han Ordre til, at alle skulde forblive om Bord, og satte Vagt for at paase Ordrens Overholdelse, idet Muligheden for Desertion under Landlov jo altid er til Stede, og hvis nogen deserterer, vil det medføre Forandring i Mandskabslisten.

Den følgende Dag anlagde 4 Mand af Besætningen Sag ved Retten i Newport News, idet de hævdede, at Kaptajnen ulovligt holdt dem tilbage paa Skibet, og Resultatet blev, at Folkene fritoges for at bøje sig for den af Kaptajnen udstedte Ordre. Derefter indsendte de 4 Sømænd en Klage til Retten mod Skibet, Kaptajnen og Vagten og forlangte 20,000 Dollars i Erstatning for paastaet ulovlig Tilbageholdelse.

Fra Skibets Side rejstes der Indsigelse mod Klagen under Paaberaabelse af, at Sagen drejede sig om en Konflikt mellem udenlandske Sømænd og et udenlandsk Skib angaaende Disciplinen om Bord paa Skibet, og at U.S.A.'s Distrikts Domstole ikke burde tage sig af Sagen, der burde overlades til Afgørelse af den sven-

UDDANNELSEN I DEN SVENSKKE HANDELSFLAADE

I *Dansk Søfarts Tidende* af 30. Januar meddelte vi, at der i det svenske 2. Kammer var fremsat et Forslag om Redegørelse for Statens Støtte til Uddannelsen af Befalingsmænd i den svenske Handelsflaade.

Tidsskriftet *Svensk Flagg* bringer nu en Artikel om Sagen, hvoraf fremgaar, at Forslaget skyldes Medlem af 2. Kammer, *Röing*, der efter at have gjort Rede for de Krav, der efter Forordningen af 29. Marts 1912 stilles for Opnaelse af Kompetencebevis, hvilke Fordringer ogsaa stilles for Indtrædelse i Navigationsskolerne, fremhæver, at hvis man vil opretholde disse Krav til de svenske Skibsbefalingsmænds praktiske og teoretiske Uddannelse, maa man sikre sig, at der i tilstrækkeligt Omfang er Mulighed for at opnaa den krævede praktiske Uddannelse, og fortrinsvis paa svenske Skibe. Nogen større Vanskelighed ved at erhverve den Sejlskibstjeneste, som kræves for at faa Skipperbrev af 1. og 2. Klasse foreligger ikke og vil neppe komme til at foreligge i den nærmeste Fremtid. Anderledes stiller sig derimod Spørgsmaalet om den Sejlskibstjeneste, som kræves for at faa Styrmandsbevis og Kaptajnsbevis, og Forslagsstilleren gav her en statistisk Opgørelse over Nedgangen i den svenske Sejlskibstonnage siden 1913.

Tjenesten paa Sejlskibe, navnlig store Sejlskibe, anses jo ikke uden Grund som særlig egnet til at skabe gode Sømænd. Det er derfor af stor Interesse saa vidt muligt at opretholde Kravet om Sejlskibuddannelse som Betingelse for at opnaa de forskellige Kompetencebeviser, og med Hensyn til Styrmandsbeviset maa der stadig tillægges Kravet om Tjeneste paa større Sejlskibe Betydning. Den stadige Tilbagegang i den svenske Sejlskibstonnage nødvendiggør imidlertid Vedtagelsen af særlige Forholdsregler til Sikring af den fornødne Rekruttering af de højere Dæksbefalingsmænd, navnlig da Mulighederne for at faa Ansættelse som saadanne paa udenlandske Skibe bliver stadig mindre som Følge af, at Sejlskibsflaaden ogsaa i Ud-

landet er i stærk Tilbagegang og nu kun giver Plads for det paagældende Lands egne Sømænd.

Er Skoleskibe Løsningen?

Blandt de Forholdsregler, der kunde være Tale om, kommer Uddannelsen i særlige Skoleskibe i første Række. Foruden den Rydbergske Stiftelses Skib »Abraham Rydberg« synes kun 3 Skibe, nemlig »C. B. Pedersen« paa 2,141 Tons, »Beatrice« paa 2,106 Tons og »Manhem« paa 2,022 Tons, der tilhører Rederiet »Transatlantic«, som sælger samtlige sine Sejlskibe, at egne sig som Skoleskibe.

Hvad angaar »C. B. Pedersen« og »Beatrice« har de allerede paa visse Betingelser faaet bevilget en Statsstøtte af højst 500 Kr. pr. Elev, dog ikke udover 10,000 Kr. samt desuden et rentefrit Laan paa 7,000 Kr., hvilke Beløb skal udredes af Handels- og Skibsfartsfonden. Da der ikke kan regnes med yderligere Midler fra denne Fond, da denne er formindsket med ca. $\frac{1}{6}$ ved Bidrag til en Statsisbryder og yderligere aarligt udreder 70,000 Kr. til svenske Rederier til Opretholdelse af visse Ruter, vil det derfor antageligt blive nødvendigt at henvende sig til Staten om Støtte for vedblivende at sikre Befalingsmændene den fornødne Uddannelse i større Sejlskibe.

Denne Støtte kunde ydes paa forskellig Maade, f. Eks. ved at Staten bidrog til Uddannelsen ved at udruste et eller flere Skoleskibe, hvilket for saa vidt vilde være naturligt, da Staten paa andre Omraader yder Støtte til Uddannelse. Skulde Staten imidlertid af økonomiske Grunde for Tiden ikke kunne paatage sig de heraf flydende Udgifter, kunde man tænke sig Hjælpen ydet under Form af Understøttelse af Sejlskibsredere, der ved Siden af at drive Fragtfart, vilde anvende deres Fartøjer som Skoleskibe. Indtil videre burde man regne med et Elevantal af ca. 50 om Aaret, og Forslagsstilleren mener, at man nøje bør overveje, hvilken Fremgangsmaade, der vil være den mest praktiske, inden Rigsdagen træffer en Afgørelse i Sagen.

ET SKIB, DER IKKE KAN SYNKE

Paa *Constance Søn* i Tyskland er der i den sidste Tid bleven foretaget Forsøg med et Skib, der ikke kan synke. Opfindelsen skyldes en tysk Ingeniør *Liebetau*, der i nogen Tid har arbejdet med Problemet, og han hævder nu, at man ved Hjælp af den ham gjorte Opfindelse kan forhindre et hvilket som helst Skib, der er sprunget læk, i at synke. For nogle Dage siden demonstrerede han, efter hvad der meddeles *Lloyds List* fra Berlin, en »Skibskatastrofe en miniature«, idet han benyttede en Baad, der var 4 m lang og var forsynet med en Ballast paa henvend 300 kg. Apparatet synes at have fungeret fuldt tilfredsstillende. Man fjernede nogle i Baaden indsatte Propper, hvorefter denne sank paa 7 Favne Vand, efter at Opfinderen forinden havde indstillet Apparatet til at virke i Løbet

af en Time. Klokken var ti Minutter over tre, da man aabnede for Vandet, og otte Minutter efter var Baaden forsvundet. Opfinderen forsikrede Tilskuerne, at Baaden ved Hjælp af hans Opfindelse automatisk atter vilde hæve sig i Løbet af en Times Tid.

Tilskuerne ventede taalmodigt, til Klokken var ti Minutter over fire, og var netop begyndt at udveksle skeptiske Blikke, da Baaden pludselig Kl. 4.14 løftede Stævnen og derefter Resten af Skroget over Overfladen, indtil den tilsidst atter flød nogenlunde normalt paa Vandet. Baaden var saa let bygget, at Hr. *Liebetau* ikke turde sænke den paa dybere Vand, da Trykdet der vilde være større, end den kunde taale, men han lovede i en nær Fremtid at demonstrere nogle større og stærkere byggede Fartøjer.

16 Apparater til en 10.000 Tons Baad.

Alt, hvad han ønskede at sige med Hensyn til Opfindelsens Natur, var, at den, naar den var installeret i et Skib, kunde bringes til at virke, saasnart der trængte Vand ind, og at Apparatet kunde uddrive 60 Kubikmeter Vand og gengive det lække Skib dets Opdrift. I større Skibe, udtalte Opfinderen, vil det være nødvendigt at anvende et tilsvarende større Antal af Apparaterne. Apparatet kan betjenes ved Hjælp af en elektrisk Kontakt paa Kommandøbroen og bringes til at virke saaledes, at Vandets Indtrængen i de indre Dele af Skibet hindres.

Opfinderen udtalte, at en 10,000 Tons Damper for at være synkefri maatte forsynes med 16 saadanne Apparater.

ske Konsul eller saadan anden Domstol, som svensk Lov foreskrev.

Her over for paastod Sømændenes Sagfører, at amerikanske Domstole ifølge La Follette-Loven stod udenlandske saavel som amerikanske Sømænd aabne, og at Retten burde tage sig af Sagen.

I den Kendelse, Dommer Groner afsagde, udtalte han, at amerikanske Domstole ikke ifølge La Follette-Loven var tvungne til at skride ind i en saadan Konflikt, og at Klagen derfor vilde være at afvise.



FORHOLDENE I DET ÆGÆISKE HAV OG SORTEHAVET

Salonikis Havn.

Skibsfarten paa Saloniki er steget stærkt i de tre sidste Maaneder. Vareindførslen har andraget 132,220 Tons, hvilket er 30 pCt. mere end i det foregaaende Kvartal og 45 pCt. mere end i det første Kvartal af 1924.

444 Skibe med en samlet Tonnage af 351,849 Tons har anløbet Havnen i de sidste tre Maaneder, og Hovedmassen af Trafikken er besørget af græske, engelske, italienske, hollandske, tyske, amerikanske, svenske og danske Skibe, der har transporteret 127,000 af de indførte 132,000 Tons.

Trafikken er stadig stigende, og i November indførtes der til Salonikis Havn 60,525 Tons Varer.

Voldsomme Storme i Sortehavet.

I Sortehavet har der iflg. Meddelelser fra Konstantinopel raset voldsomme Storme, ligesom ogsaa den tyrkiske Kyst af det Ægæiske Hav er blevet hjem-søgt af meget haardt Vejr. Den tyrkiske Damp-er »Djunhouriet« er gaaet under ved Samsoun og Dam-

peren »Nifaan« savnes. Dampere »Jeune Turquie« er forlist i Nærheden af Adalia, og »Anatolie« er strandet ved Aivalie.

De russiske Sortehavshavne.

I November Maaned er der gennem Odessas Havn passeret over 1 Million Pud Varer, og i Løbet af samme Maaned er 13 Dampere afgaaet derfra til Udlandet med 488,000 Pud Varer. Ad Flodvejene er der til Odessa ankommet 296 Skibe med 1 Mill. Pud Produkter, hovedsagelig Nafta, Kul, Salt og Træ. 312 Skibe er afgaaet fra Havnen med 317,000 Pud Varer, hovedsagelig Sukker, Mel og Kvæg.

Nikolaieff er næsten naaet op paa samme Højde som før Krigen. Der er dér Lagerplads for 128,000 Tons Korn, og Regeringen paatænker at bygge nye Siloer, saaledes at der ialt kan rummes 250,000 Tons.

I Kherscen er der 21-23 Fod Vand ved de fire Kajer, og der er 10 flydende Elevatorer, der kan behandle 4,800 Tons om Dagen. Havnens Varehuse kan rumme 8,000 Tons og Byens 12,000 Tons.

SØASSURANCEFORENINGEN "ÆRØ"

Søassuranceforeningen »Ærø« afholdt aarlig Generalforsamling den 6. ds.

Formanden, Navigationslærer *H. J. Christensen*, bød velkommen og mindedes de Sømænd, som, siden man sidst var samlet, fandt Døden derude. Ære være deres Minde! Forsamlingen rejste sig.

Forretningsfører *Emil Holm* oplæste Regnskabet. Vindings- og Tabs-Kontoen paa Hovedregnskabet balancerede med Kr. 168,289.85 og udviste et Underskud paa Kr. 22,975.60.

Balancekontoen udviste, at Reservefondet i Løbet af Aaret er gaaet tilbage fra Kr. 229,621.60 til Kr. 193,455.96.

Der er i Aarets Løb forlist 4 Skibe, solgt 3, udmeldt 2 af og indmeldt 9 i Afdelingen.

Den 31. December 1923 var der 114 Skibe med 7,688 Tons, og Assurancensummen udgjorde 2,120,400 Kr.

Den 31. December 1924 var der 114 Skibe med 7,622 Tons og en Assurancensum paa 2,085,700 Kr.

De indtegnede Skibes Br. Tonnage er 18,849 Tons. Takst 5,991,000 Kr.

II Afdelings Regnskab:

Vindings- og Tabskontoen balancerede med Kr. 59,446.10 og udviste et Underskud paa Kr. 14,855.42. Afdelingens Reservefond er i Aarets Løb gaaet tilbage fra 72,155.44 til Kr. 43,566.74.

Der er i Aarets Løb forlist 4 Skibe, solgt 2, udmeldt 2 og indmeldt 1.

Den 31. December 1923 var der i Afdelingen 73 Skibe med 1,995 Tons, som var assureret for 614,300 Kr. Den 31. December 1924 var der 72 Skibe med 1,979 Tons, og Assurancensummen udgør 603,700 Kr.

Efter at Regnskabet for begge Afdelinger var godkendt, behandlede iflg. *Ærø Avis* nogle Lovændringer.

Af Bestyrelsen afgik *C. K. Hansen* og *H. L. Hansen*, som Bestyrelsen indstillede til Genvalg. Fra Interessenternes Side foresloget *E. B. Kromann* og *F. H. Eriksen*. Ved den skriftlige Afstemning valgtes *H. L. Hansen* med 30 St. og *E. B. Kromann* med 28 St.; derefter fik *C. K. Hansen* 27 og *F. H. Eriksen* 22 St.

Til Suppleanter valgtes Mægler *Alfr. Petersen* og *R. Østermann*.

Revisoren *E. A. Schmidt* genvalgtes. Ligeledes de Delegerede til »Dansk Sejlskibsrederi-Forening«, d'Hrr. *Vald. Petersen*, *And. E. Rasmussen* og *R. Østermann*.

Til Slut aflagde *A. E. Rasmussen* Beretning om »Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kredsafdelings Arbejde i det forløbne Aar.

SKIBSTRAFIKKEN PAA DANZIGS HAVN I DECEMBER MAANED 1924

Antallet af de til Danzig indgaaede Skibe var i December Maaned 284 med 159,554 N.R.T. mod 317 Skibe med 165,601 N.R.T. i November Maaned.

For udgaaede Skibes Vedkommende var Antallet 288 med 164,805 N.R.T. mod 332 Skibe med 160,979 N.R.T. i November Maaned.

Af de i December indgaaede Skibe indgik 126 Skibe med 63,514 N.R.T. i Ballast, medens 28 Skibe med 10,875 N.R.T. udgik i Ballast.

Til Sammenligning med December Maaned 1923 anføres, at Antallet af da indgaaede Skibe var 284 med 154,370 N.R.T. og af da udgaaede Skibe 246 med 136,614 N.R.T.

Den danske Tonnage staar med 45 Skibe med 33,990 N.R.T. paa anden Plads efter den tyske med 126 Skibe med 59,290 N.R.T.; i ret betydelig Afstand følger den engelske Tonnage med 22 Skibe med 21,880 N.R.T.

Den udgaaede Trafik fordelt efter Flag viser følgende Tal:

Nationalitet	Antal Skibe	Tonnage
Amerika	1	3,529
Danmark	45	33,990
Danzig	26	9,960
Tyskland	126	59,290
England	22	21,880
Estland	1	833

Finland	2	118
Frankrig	3	2,663
Holland	5	3,530
Japan	1	4,013
Letland	5	541
Memel	1	437
Norge	23	11,592
Polen	6	1,175
Sverige	17	6,003

Passagertrafikken er gaaet noget fremad i Forhold til November Maaneds Passagertrafik, nemlig fra 949 til 1,112 Passagerer for den indgaaede, fra 1,706 til 1,831 Passagerer for den udgaaede Traffiks Vedkommende. Passagertrafikken paa København har været forholdsvis stor, nemlig 111 indgaaede, 134 udgaaede Passagerer.

Passagertrafikken androg ialt:

Indgang	Udgang
257 Pillau	286
37 Libau	43
3 Stockholm	1
411 Swinemünde	409
111 København	134
203 London	177
52 Hull	606
38 New York	175
1,112	1,831

“HAVET” OG DENS FORFATTER

Det hænder ikke saa sjældent, naar man har læst den Bog, at man lægger den fra sig med en Følelse af, at Forfatteren ikke har det rette Kendskab til det Stof han har behandlet, og at han derfor burde have ladet den ligge. Dette Indtryk faar man ikke ved at læse *Knud Andersens* Bog »Havet«. Han har valgt et Emne, som han behersker fuldtud. Sømandens Liv i al Almindelighed er haardt, men Heltens, Regnar Graadybs, Skæbne synes én fortvivlende haard. Man følger ham med den største Sympati og inderligste Medfølelse i hans mandige Sorg over sit forspildte Liv, ikke mindst fordi han i Ængstelse for at gøre Uret støder alt, hvad der kunde have forsødet Livet for ham, fra sig og kæmper den haarde Kamp alene. Forfatteren har, føler man, givet det bedste i sig for at gøre Regnar til et levende og kæmpende Menneske, hvis Tanker og Skæbne man følger



KNUD ANDERSEN

fra Side til Side med den mest vaagne Interesse og med et lille Haab om, at der dog maatte vise sig en eller anden Udvej, saaledes at han kan slippe fra den haarde Dom, han har fældet over sig selv. Men der er ingen Udvej; stædigt og sammenbidt lader Forfatteren Regnar kæmpe, indtil hans Kamp ender i den sidste Viljeanspændelse, der giver Bogen dens tragiske Udgang.

Trods denne og den realistiske Skildring af det haarde Liv til Søs, er Bogen dog fra først til sidst en Lovsang til Havet, samt et Vidnesbyrd om Forfatterens store Kærlighed til Sejlskibet; man finder ligeledes det Venskab, der kan herske mellem Mænd, skildret paa en Maade, der faar én til at tænke paa Kiplings »The Light that failed« eller samme Forfatters Digt »The Thousandth Man«, og naar man efter endt Læsning lukker den, er det med Ønsket om snart at se en ny fra Forfatterens Haand.

“DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

København, den 10. Februar 1925.

TRÆLASTMARKEDET

For de allerede afsluttede Forretningers Vedkommende — saavel for f.o.w. som for senere Afskibninger — har dette Marked som bekendt slaact sin egen Rekord fra sidste Aar, hvad Fragternes Lavmaal angaar. Det er tidligere i disse Spalter fremhævet, at Sandsynligheden taler for en stærkt forringet Produktion af Trælast, saavel i Finland som i Sverige, med Afskibning i den kommende Sæson for Øje. Siden da har man yderligere oplevet en »Vinter« saa mild som næppe siden langt tilbage i det foregaaende Aarhundrede, og som bl. a. har haft til Følge, at Trælastladninger, der var bestemte for Overvintring, er blevet afskibet i de foregaaende sidste 2 à 3 Maaneder. Fra mange Distrikter foregaar endog endnu jævnligt Afskibninger, omend til ubetinget ruinerende Fragtrater.

At Vanskelighederne er store og Situationen alvorlig for Trælastafskiberne og herved ogsaa for Skibsfarten, er hævet over enhver Tvivl, og en Artikel i et finsk Dagblad under Overskriften »Blidvintrens Konsekvenser« er da ogsaa præget af den sorteste Pessimisme fra først til sidst.

Trælastmarkedet er imidlertid — heldigvis — ikke Redernes eneste Virkefelt, og dette Markeds Rater vil meget afhænge af de andre europæiske og forøvrigt ogsaa de oversøiske Markeders Stilling under Sæsonen, og da Raterne fra Østersøen vanskeligt kan bringes yderligere ned, ifald der da ikke skal sejles med direkte Tab, saa er der saavist ingen paatrængende Nødvendighed, der paabyder at slutte op allerede nu.

Der er mange Befragtere aabne for Tonnage per f.o.w. og senere, og der er bl. a. sluttet følgende: 1,000 Stds. Wiborg/London, 41/- DB few Boards, paa nyt Scanfin; 665 Trångsund/London 45/-, old Scanfin; 600 Trångsund/London 42/-, nyt Scanfin; 450 Trångsund/Southampton 45/-, nyt Scanfin; 300 Skellefteå/Gt. Yarmouth 58/6d., nyt Scanfin; 600 Söderhamn/La Rochelle Maj/Juni 47/-; 1,000 Favne Pulpwood 1/2 Gl. Karleby/Genoa eller Savona, Juni, 59/- i.p.f.

Det nye Scanfin Charter bliver desværre kun i de færreste Tilfælde akcepteret helt rent af de engelske Befragtere. Humber-Købmændene nægter pure at slutte paa det, og London-Købmændene forlanger som Regel § 10 slettet og erstattet med det gamle Certeparti's tilsvarende §, ligesom de næsten alle forlanger Fire- & Demurrageclause. Til Forth noteres nogle Smaalaster til minimale Rater — ca. 37/6d., 38/- — fra Trångsund pr. 15/6. Fra Archangel rapporteres sluttet ca. 18,000 Favne Pulpwood til Holland eller Tyskland à 55/- per i.p.f., Juli/September, norsk Tonnage, som vistnok staar i nær Forbindelse med Befragterne.

KUL, KOKS ETC.

Det milde Vejr gør sig stadig gældende, og Raterne ligger uforandrede. Sverige betaler endnu mindre end Danmark, og dertil maa dog de højere Udgifter tages i Betragtning. Der rapporteres i Dag sluttet fire Rejser à 2,150 Tons fra Forth eller Østkyst til Danmark at afskibe fra Marts/April, 6/- med 400 T. Losning, en Rate, der er ganske uopnaelig for Februar Lastning. Til Sammenligning kan nævnes, at en 1,700 Toner er sluttet Forth/Sønderborg til 5/3d. Koks fra London til København eller Aarhus betaler 6/9d., maaske 7/-, med 500 T. Losning.

MIDDELHAVET ETC.

Der sluttet mange Baade udgaaende til Rater mellem 9/-, 9/6d., alt efter Størrelsen, fra Øst- og Vestkysten til Italien. Cardiff/Piræus 11/- for 4/5,000 Toner; Wales/Marseilles 9/-, 1,600 T.; Cadiz 8/9d., 1,600 T.; Gibraltar 7/1½d., 2,500 T. Wales/Øerne betaler stadig kun 8/- for 24/2,500 Tonnere med 350 Losning à 2/-, og der er faa Laster i denne Retning.

Hjemgaaende er sluttet fra Sortehavet bl. a.: Sulina/Continent 17/6d., Option U. K. 18/-, Option Danmark Basis 19/-, Februar. Fragt fra Spanien noteres i £720 for 45,000 cbf. Baad, U.K./Cont., og nogen Opgang i Alexandria Raterne kan ventes. Endvidere er der sluttet 3,000 T. Fosfat Tunis/Aberdeen 8/9d. og 1,900 T. Esparto Sfax-Susa/Aberdeen 18/-, 18/6d.

NORD-AMERIKA, GULFEN, CANADA

Fra Northern Range er der en Del Ordre i Mar-
det, og der noteres 18½ Cents pr. 100 lbs. til Vest
Italien, 24 C. til Adriaterhavet. Der er sluttet 7,000 T.
tungt Korn til U.K./Cont. 3/6d. Lastning første Halv-
del Februar. Kul fra Hampton Roads betaler 3.50 Doll.
til Vest Italien og 3.40 Doll. til Rio de Janeiro. Fra
Cuba sluttet en Del Baade til U.K./Cont. til Rater om-
kring 23/6d., 23/9d. for 3/3,500 Tonnere, og 22/- for
5,500 Tonnere, 25/2, 5/3. Oliekager fra Gulfen til Dan-
mark ligger omkring de 6½ Doll. til 3 danske Havne,
Februar, Begyndelsen Marts.

For Lumber fra Gulfen er der god Efterspørgsel,
og der noteres Pitchpine til Buenos Aires til 150/-;
Syd Afrika 147/6d.

SYD-AMERIKA

Stigningen i Kulraten holdt sig ikke i den forløbne
Uge, men dalede henimod 1/-. 5,000 Tonner er sluttet
til 13/3d. til Buenos Aires eller La Plata pr. 20/2. For
hjemgaaende er Markedet forbedret noget, idet Ton-
nagemængden er blevet en Del mindre paa Grund af
de Baade, der — lokket af de høje Rater fra Austr-
alien og Afrika — er gaaet derud i Ballast. Prompt
3,600 Tonner er dog refuseret til 27/6 Santa Fé/1 dansk

Havn, 9d. extra 2 Havne. Der er sluttet 7,000 Tonner
fra Nitrate ports til Galveston-Wilmington range til
5.60 Doll. pr. Marts.

ØSTEN

Efterspørgselen efter prompte Baade fra Austr-
alien — hvilket forudsætter ballastgaaende fra River
Plate eller Middelhavet — er stadig ganske god, og
55/- kan vel endnu opnaas med 31/3 Annullering.

For senere Afskibning er Raten imidlertid en Del
lavere, og helt ned til 48/- for April, Basis Syd Au-
stralien eller Victoria. Fra vestligere Havne er der
sluttet til 42/6d. April Lastning.

Saigon/Havre eller Dunkirk har taget 7,500 Ton-
ner pr. Maj for Ris til 37/6d. med Option af St. Na-
zare 1/3d. ekstra.

For Maj/Juni er Befragterne ivrige efter Tonnage
fra Karachi-Bombay, hvorimod prompt Tonnage har
mindre Interesse.

TIME CHARTER

I Trans-Atlantic-Trade er sluttet 7,200 Tonner,
tweendeck, à 4/2d. for 2/3 Maaneder, delivery Ham-
burg medio Februar.

I vestindisk Fart er sluttet et Par Baade til de
sædvanlige Rater.

D. F. D. S.' BEGRAVELSESKASSE

Fra D. F. D. S. Begravelseskasse har vi modtaget
Beretning og Regnskab for Aaret 1924.

Begravelseshjælpen er paa et Bestyrelsesmøde den
13. Januar 1925, i Henhold til Lovens § 6, fastsat til
Kr. 500 pr. Dødsfald for Tidsrummet fra 1. April 1925
til 1. April 1926.

Medlemsantallet var den 31. December 1924 1,091.

KASSEREGNSKAB FOR AARET 1924

<i>Indbetalt:</i>	
Kassebeholdning den 1. Januar 1924	165 83
Kontingent og Indskud	11,730 00
Renter af Formue	Kr. 3,685 92
+ Depositorgebyr	37 00
	3,648 92
Hævet i Sparekassen til Begravelseshjælp	6,000 00
I Aarets Løb indgaaede Restancer	225 00
	Indbetalt ialt .. 21,769 75
	Udbetalt ialt .. 21,496 25
Kassebeholdning den 31. December 1924	273 50

<i>Udbetalt:</i>	
Begravelseshjælp	6,000 00
Kranse	184 00
Leje af Boxer i Sparekassen	20 00
Forretningsførerens Gage og Dyrtidstillæg	847 30
Agitation og Vikar for Forretningsføreren i dennes Forfald	100 00
Inkassation og Dyrtidstillæg til Inkassatoren	625 75
Tryksager (leveret til halv Pris af Firmaet Fr. G. Knutzson)	433 08
Generalforsamlinger og Bestyrelsesmøder	286 00
Porto	110 50
Diverse	0 50
Kautionsforsikring for Forretningsføreren og Inkas- satoren	12 50
Paradering med Fanen	24 00
Assurance af Fanen	3 70
Indsat i Sparekassen (inklusive ikke-hævede Renter)	12,848 92
	Udbetalt ialt .. 21,496 25

OVERSIGT OVER FORMUEN

<i>Pr. 1. Januar 1924:</i>	
Kontant	Kr. 165.83
Obligationer til Paalyd. Kr. 47,000 i Østifternes Kreditforenings 7de Serie til 4½ pCt. indkøbt for	- 43,719.17
Obligationer til Paalyd. Kr. 2,000 (Genforeningslaanet) indkøbt for .	- 1,998.06
15-aarige Statsgældsbeviser af 1917 til 5 pCt. til Paalydende Kr. 10,000 indkøbt for	- 9,925.00
Obligationer til Paalyd. Kr. 15,000 i Østifternes Kreditforenings 11te Serie til 4½ pCt. indkøbt for ..	- 12,937.50
I Sparekassen	- 5,231.32
Kontingentrestancer	- 261.00
	Kr. 74,237.88

<i>Pr. 31. December 1924:</i>	
Kontant	Kr. 273.50
Obligationer til Paalyd. Kr. 47,000 i Østifternes Kreditforenings 7de Serie til 4½ pCt. indkøbt for	- 43,719.17
Obligationer til Paalyd. Kr. 2,000 (Genforeningslaanet) indkøbt for .	- 1,998.06
15-aarige Statsgældsbeviser af 1917 til 5 pCt. til Paalydende Kr. 10,000 indkøbt for	- 9,925.00
Obligationer til Paalyd. Kr. 15,000 i Østifternes Kreditforenings 11te Serie til 4½ pCt. indkøbt for ..	- 12,937.50
I Sparekassen	- 12,080.24
Kontingentrestancer	- 271.00
	- 81,204.47
	Formuefremgang 1924 .. Kr. 6,966.59

VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og
BefragtningsagenterSpecialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.
Telegram-Adr.: VINKECO · Codes: Scotts, Watkins, Bentleys.

Egne Godsskure, Dybvandskaj,
Varehuse, Flydekraner,
Motorlægtøer og
Rhin-Baade
*
Telegram-Adresse:
VELTENÅAR, ROTTERDAM

B. WELTENAAR & CO.

ETABLERET 1880

STEVEDORES · AUT. VEJERE · SPEDITØRER

ROTTERDAM · AMSTERDAM · ZAANDAM

HOVEDKONTOR: ROTTERDAM MAASSTRAAT 17b

Entreprenører for
Kornelevator Kompagniet
Adm. Direktører for
»ACCURAAAT« CO., Ltd.
Korporationen for ædsvorne
Vejere, Maalere og Tællere
i Rotterdam

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

Et Neger Rederi.

En af Negrenes Førere i U.S.A., *Marcus Garvey*, har nylig faaet dannet et Aktieselskab af Negre, der har købt et Dampskib paa 5,300 Tons. Damperen, der har faaet Navnet »Booker T. Washington«, afgik forleden fra New York paa sin første Rejse, og flere Tusinde Negre havde indfundet sig paa Kajen for at se Skibets Afgang. Negrene i New York har ogsaa tidligere ejet eget Skib, men da alle Stillinger om Bord skulde indehaves af Negre, forliste Skibet hurtigt, og denne Gang har man iflg. *Nord Tid*. derfor antaget en norsk Fører, *Jacob Hjort*, ligesom de fleste af Officererne er norske.

G. H. & S. T. meddeler nu fra New York, at *Marcus Garvey*, der kalder sig Præsident for den afrikanske Republik, er blevet arresteret.

Garveys Arrestation betyder, at hans Drøm om at føre Amerikas Negre tilbage til Afrika og dér danne en Republik, hvis Præsident han skulde være, ikke vil gaa i Opfyldelse, i hvert Fald ikke i de første 5 Aar, som han skal tilbringe i Fængslet. For at gennemføre sin Plan dannede Garvey et Rederi-Aktieselskab »Den sorte Stjernelinje«, hvis Baade skulde føre Negrene til det forjættede Land, hvorfra de stammer, og til dette Formaal havde han blandt Negrene samlet et Beløb af 10 Millioner Dollars. Garvey er imidlertid kommet i Konflikt med Bedrageriloven og idømtes 5 Aars Straffe-arbejde. Dommen blev appelleret, men er nu blevet stadfæstet.

Prøvetur.

Den officielle Prøvetur med Københavns Flydedoks Nybygning Nr. 146, M/S »Heinac«, bygget for Regning A/S J. Ludwig Mowinckels Rederi, Bergen, afholdtes den 4. Februar i Sundet.

Skibet er bygget til Det Norske Veritas højeste Klasse, og har følgende Hoveddimensioner:

Længde mellem Perpendikulærerne	375' — 0"
Bredde paa Spant	52' — 0"
Dybde til Hoveddæk	27' — 6"

og det er forsynet med et 2,300 I.H.K. Burmeister & Wain Dieselmotoranlæg.

Prøveturen forløb tilfredsstillende.

En Bjergning.

Kort før Jul strandede S/S »Ester Marie« af Esbjerg ved Stornoway paa Hebriderne.

Skibet var lastet med Træ, paa Rejse fra Sundsvall til Garston. Det strandede under en haard Storm paa Klippekysten og blev straks læk, hvorved saavel Last som Maskinrum fyldtes med Vand.

Besætningen blev bjergtet i Land, men gik efter nogle Dages Forløb atter om Bord. Det saa en Tid ud til, at Skibet skulde blive Vrag, men Assurandørerne rekvirerede Svitzers Bjergningsdamper »Gejser«, der har Station paa Island, og for nogle Dage siden kom Bjergningsdamperen fra Reykjavik til Strandingsstedet, hvor den straks tog fat paa det vanskelige Bjergningsarbejde. Der er iflg. *Sub. Amtst.* Sandsynlighed for, at det vil lykkes at bjerge det værdifulde Skib og hele Ladningen.

En smuk Redningsdaad.

Den svenske Minister i Norge har henledt sin Regerings Opmærksomhed paa en smuk Daad, som Besætningen paa det norske Skib »Knut Skaarluren« udførte ved at redde Besætningen paa Helsingborgdamperen »Orient«, der den 18. Oktober i Fjor forliste i Nordsøen udfor Farsund.

Da »Orient« forliste, var det haard Storm med høj Sø, hvorfor det var meget vanskeligt for det norske Skib at sætte Baade i Vandet. Da Baadene naaede frem til den nødstedte Damper, lykkedes det tre af Besætningen at fire sig ned i dem, men samtidig begyndte »Orient« hurtigt at synke. Da hele Forskibet indtil Broen var under Vand, sprang Resten af Besætningen, elleve Mand, over Bord. »Knut Skaarluren« manøvreredes hen til Stedet, og Redningsbaaden optog de seks nærmeste, der klamrede sig til Vragstykker, og straks derefter reddedes yderligere tre Mand. Den svenske Kaptajn og Messedrengen blev derpaa i meget udmattet Tilstand reddet af det norske Skibs Pram, og det lykkedes at bringe alle frelst om Bord.

Kaptajnen paa »Orient« G. E. Nilsson har i en Skrivelse til Kommerskollegiet udtalt, at hele »Orientes« Besætning utvivlsomt vilde være omkommet, hvis ikke Nordmændene saa hurtigt og uforfærdet var kommet til Hjælp.

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. Schou & Co. Telgr.-Adr. »Schou«. Stats Tlf. 17.
P. Saxbergs Eftf., N. Mogensen. Tlf. 244 & 482.

Helsingør:

K. F. Marstrands Eftf.

Randers:

A. L. Nielsen, ogsaa aut. Forhyringskontor.

Vejle:

W. Coops, ogsaa aut. Forhyringskontor.

AUKTION

Hr. JACQ. PIEROT, jun.

udbyder til Salg ved Auktion

TIRSDAG DEN 10. MARTS 1925, KL. 2¹/₂,

i Auktionslokalerne i

EXCHANGE BUILDINGS, ROTTERDAM,

den nye Spand-Muddermaskine »No. 134«

Klassificeret i Bureau Veritas \times 1³/₄ D. 1. 1.

Dim. 137"10" x 26"3" x 10"2"

I Stand til at arbejde op til 52'6"

Spandene rummer 600 Liter

Henvend Dem om yderligere Enkeltheder angaaende
Plan og Pris m. m. til

JACQ. PIEROT, JUN., ROTTERDAM

ÉDSVOREN MÆGLER

Køb og Salg af Dampere og Skibe

Tlgr.-Adr.: Pierot—Rotterdam

DAMPER ELLER LÆGTER

Den bornholmske Jernbane ønsker Tilbud paa en eventuel Befordring fra Frederikshavn eller Skagen til Rønne af: 5 Lokomotiver, 3 Person-Boggivogne, 1 Kupé-Personvogn, 16 lukkede Godsvogne og 17—19 aabne Godsvogne; alt metersporet.

Nærmere Oplysninger om Størrelse, Vægt m. m. faas ved Henv. til Banernes Hovedkontor i Rønne.

KUNSTFYRVÆRKER FRITZ BUSCH

anbefaler sig med ved Holger Pedersen.

SIGNALERINGSFYRVÆRKERI AF ENHVER ART

Leverander til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriften Søfartsafd.

Laboratorium: KONGENS ENGHAVE. V. Tlf. Cent. 6031

Tlgr.-Adr.: „Raket“, København. Privattlf. Nora 2393

BEFRAGTER

Virkelig dygtig ung Befragter kan faa Ansættelse hos østjydsk Skibsmæglerfirma, straks eller fra 1ste Marts. — Ansøgning bilagt Kopi af anbefalinger under Billet mrk. »Befragter« til dette Blads Kontor.



Johan Madsen

Telf. Central 4735

St. Kongensgade

103

AARHUS

STEGMANN
 N.F. EDSV. SKIBSMÆGLER
 TELEFONER 18&918 TELEGRAFER „STEGMANN“
 NØRRE SUNDBY

NØRRE SUNDBY

**J. CHR. PETERSENS
 PAPIRHANDEL**

„Hvælvingen“ ved Nikolaj Taarn

Telefon:

Central: 243 · 8876 · 7656

Hovedforhandler af Statens Papir

KØBENHAVN

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

BRUG

Holzapfels
 Patent Farver

DEN INTERNATIONALE SKIBSFARVE-FABRIK ½
 TELEFON: 5601 ST. ANNÆ PLADS 16 TELEGR. ADR.:
 KØBENHAVN 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

★

BJØRCH-JENSEN & Co.

SKIBSPROVIANTERING

KØBENHAVN K · HOLBERGSGADE 24

TELEGR.-ADR. BJØRCHJENSEN

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

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

POSITIONSLISTE PR. 9. FEBRUAR 1925

MEDDELT AF DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING.

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Nielsen, i Dok i Frederikshavn siden 14.1.
 s.s. *Aalborg*, Egeholm, ank. København 5.2.
 s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i København-Aalborg Ruten.
 s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i København-Aarhus Ruten.
 s.s. *Absalon*, Hansen, afg. Ceuta 7.2. til St. Domingo.
 m.s. *Afrika*, Svare, pass. Gibraltar 5.2. paa Rejse til Le Havre.
 s.s. *Agnele Mærsk*, Rasmussen, ank. Liverpool 5.2.
 s.s. *Aladdin*, Nielsen, opl. i København.
 s.s. *Alexandra*, Holst, afg. Frederikshavn 9.2. til Antwerpen.
 s.s. *Alf*, Thorkildsen, afg. København 1.2.
 s.s. *Alfa*, Christensen, afg. St. Nazaire 2.2. til Malta.
 s.s. *Alfred Hage*, Danielsen, afg. Rotterdam 5.2.
 s.s. *Algarve*, Sundvig, afg. København 7.2. til Newcastle.
 s.s. *Amalienborg*, Hansen, afg. New York 22.1.
 s.s. *Angelica Mærsk*, Rask, afg. Riga 4.2.
 s.s. *Anine*, Risøe, ank. Valencia 1.2.
 m.s. *Annam*, Rasmussen, ank. Dairen 8.2.
 s.s. *Anna*, afg. Cardiff 3.2. til Marseilles.
 s.s. *Arabien*, Harder, afg. Ocean Island 29.1. til Australien.
 s.s. *Argentina*, Wenck, afg. Bahia Blanca 6.2. til Skandinavien.
 m.s. *Arizona*, Sonne, i Dok i København siden 5.2.
 s.s. *Arkansas*, Snedker, ank. København 5.2.
 s.s. *Arnold Mærsk*, Stabenow, pass. Holtenau 6.2.
 m.s. *Asia*, Dahl, afg. Antwerpen 4.2. til Port Said.
 s.s. *Astrid*, Bjark, afg. Bathurst 7.2. til Rotterdam.
 s.s. *Atlantic*, Lund, pass. Perim 5.2. til Aarhus.
 m.s. *Australien*, Møller, pass. Galle 3.2. p. R. t. Singapore.
 m.s. *Avance*, Andrup, afg. Methil 7.2. til København.
 m.s. *Avant*, Sørensen, afg. Nordenham 9.2. til Frederikshavn
 f. Oplægning.
 s.s. *Axel*, Maglebye, oplagt.

B

s.s. *Beira*, Kjær, afg. Libau 4.2. til London.
 s.s. *Belgien*, Hansen, ank. Manzanillo 31.1.
 s.s. *Bellona*, Aggerholm, ank. Frederikshavn 29.1.
 s.s. *Benedikt*, Falk, i København-Haderslev-Aabenraa-Sønderborg Ruten.
 s.s. *Bergenhus*, Andresen, afg. Bergen 9.2. til Vestnorge.
 s.s. *Berlin*, Vinding, ank. Newport Mon 4.2.
 s.s. *Bertha*, Lassen, afg. Bordeaux 4.2. til Rouen.
 s.s. *Betty Mærsk*, Nielsen, afg. Venedig 31.1.
 s.s. *Birgit*, Bang, afg. Cardiff 5.2. til Casablanca.
 s.s. *Birle*, Christensen, ank. St. Johns 31.1.
 s.s. *Bjarke*, Petersen, reparerer i Svendborg.
 s.s. *Bodil*, afg. London 6.2. til Ystad.
 s.s. *Boga*, Rasmussen, ank. Port Talbot 4.2.
 s.s. *Bolivia*, Beldring, ank. Adén 4.2.
 s.s. *Bornholm*, Hansen, afg. New York 5.2.
 s.s. *Bothal*, Hansen, afg. København 9.2. Grangemouth.
 s.s. *Botnia*, Lydersen, afg. København 8.2. til Leith.
 s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, afg. Casablanca 5.2.
 m.s. *Brasilien*, pass. Cape Wrath 7.2.
 s.s. *Brattingsborg*, Larsen, afg. New York 30.1.
 s.s. *Bretagne*, Hartmann, ank. Kaolack (Vest-Afrika) 1.2.
 s.s. *Brelland*, Larsen, ank. København 8.2.
 s.s. *Britta*, ank. Swansea 7.2.
 s.s. *Brynhild*, Huus, i Dok i Frederikshavn siden 5.2.
 s.s. *Bryssel*, Jensen, afg. Huelva 5.2. til Nantes.
 s.s. *Børglum*, Sørensen, afg. Gibraltar 7.2.

G

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, i København-Oslo Ruten.
 m.s. *California*, Pedersen, afg. Barry 4.2. til Montevideo.
 s.s. *Carmen*, ank. Oran 8.2.
 s.s. *Charkow*, Arel, afg. Tunis 8.2. til Neapel.
 m.s. *Chastline Mærsk*, Lundgreen, afg. Rotterdam 28.1.
 m.s. *Chile*, Hansen, ank. Antwerpen 31.1.
 s.s. *Chr. I. Kampmann*, Thomsen, afg. København 10.2.
 s.s. *Christiansborg*, Lund, ank. Rotterdam 7.2.
 s.s. *Cimbria*, Svan, afg. Frederikshavn 10.2. til København.
 s.s. *Cito*, Jordt, afg. Valencia 31.1. Newcastle.

s.s. *Copenhagen*, Nielsen, afg. Teneriffe 4.2. til U. S. A.
 s.s. *Cyril*, Duhn, pass. Finisterre 31.1. p. R. t. Vest Indien.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.) i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Dagmar* (J. Lauritzen), afg. 4.2. til Scotland.
 s.s. *Danefelt*, Simonsen, pass. Las Palmas 5.2. paa Rejse til Carontes.
 s.s. *Danfærd*, Grøndal, ank. Saloniki 2.2.
 m.s. *Danekonge*, Petersen, ank. Wellington 3.2.
 s.s. *Danelag*, Stage, ank. Helsingør 5.2.
 s.s. *Danemark*, Hausgaard, ank. Tunis 8.2.
 s.s. *Danery*, Voss, afg. København 6.2. til Methil.
 s.s. *Danevirke*, Jørgensen, afg. Bahia 7.2. til Newport News.
 s.s. *Dania*, Bencke, afg. Ardrossan 3.2. til Philadelphia-Baltimore og Norfolk Va.
 s.s. *Dansborg*, Mathiesen, ank. Tuapse 8.2.
 s.s. *Delaware*, Falkenberg, ank. København 6.2.
 s.s. *Diana*, Tramp, ank. København 6.2.
 s.s. *Dorrit*, ank. Marseilles 4.2.
 s.s. *Douro*, Jørgensen, afg. London 5.2. til Danzig.
 s.s. *Dronning Maud*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Dublin*, Krogh, afg. Bremen 7.2. til Cardiff.

E

s.s. *E. M. Dalgas*, Bloch, ank. Teneriffe 8.2.
 s.s. *Ebba*, ank. Copenhagen 6.2.
 s.s. *Ebro*, Rosenhøj, afg. London 7.2. til København.
 s.s. *Effe Mærsk*, Thun, pass. Lizard 3.2.
 s.s. *Egholm*, Tønnesen, ank. Palermo 6.2.
 s.s. *Eleonora Mærsk*, Mortensen, ank. Algier 5.2.
 s.s. *Elie*, Schmidt, afg. Marseille 6.2. til Huelva.
 s.s. *Elisabeth*, Petersen, afg. Valencia 31.1. til Bristol.
 s.s. *Ella*, Nielsen, oplagt i København siden 8.12.24.
 s.s. *Ellen*, Poulsen, ank. Genua 1.2.
 s.s. *Ellensborg*, Andersen, afg. Trondhjem 7.2.
 s.s. *Elsborg*, Palm, pass. Finisterre 8.2.
 s.s. *Emanuel*, Svane, pass. Frederikshavn 8.2. paa Rejse til Grangemouth.
 s.s. *Emilie Mærsk*, Andersen, pass. Finisterre 2.2.
 m.s. *Emma Mærsk*, Mærsk-Møller, afg. Java 25.1.
 s.s. *Energi*, Jensen, pass. Helsingør 3.2. p. R. t. Sharpness.
 s.s. *Enighed*, Christensen, afg. Amsterdam 6.2. til Methil.
 s.s. *England*, Stengade, afg. St. Vincent 27.1.
 s.s. *Erik*, Christensen, afg. Newcastle 5.2. til Neapel.
 s.s. *Erik B.*, Jørgensen, paa Rejse til Bahia Blanca.
 s.s. *Erik Boye*, Mathiesen, afg. Dakar 7.2.
 s.s. *Erindring*, Nielsen, ank. Cardiff 6.2.
 s.s. *Esbern Snare*, Dreyer, i Vejle-Hamborg Ruten.
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Aalborg-Hamborg Ruten.
 s.s. *Ester*, afg. Mantyluoto 3.2. til Thames.
 s.s. *Esther Maria*, Vilsmark, ank. Stornoway 8.2.
 s.s. *Estland*, Sørensen, afg. Ceuta 1.2.
 s.s. *Estonia*, Christensen, afg. Newcastle-on-Tyne 7.2. til New York.
 s.s. *Expres*. Boutrup-Christensen, i København-Horsens Ruten.

F

s.s. *Falken*, Pedersen, i Ruten København-syddfynske m. ll. Pladser.
 m.s. *Falstria*, Sørensen, afg. Rotterdam 2.2. til Colombo via Suez Kanal.
 s.s. *Fans*, Michelsen, afg. Port Talbot 15.1. til Boston U. S. A.
 s.s. *Ficaria*, Hansen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Fiona*, Petersen, oplagt i København siden 16.11.24.
 m.s. *Fionia*, Skjoldam, ank. Bangkok 2.2.
 s.s. *Flora*, Andersen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Florida*, Holm, afg. Bahia 1.2. til Skandinavien via Madeira.
 s.s. *Flynderborg*, Wendt, ank. Glasgow 4.2.
 s.s. *Frankrig*, Parkes, afg. Riga 28.1.
 s.s. *Fredensborg*, Hillebranth Lund, pass. Dungenes 6.2.
 s.s. *Fredensbro*, Olsen, pass. Dover 8.2. p. R. t. Livorno.
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, afg. Oslo 30.1. til New York.
 s.s. *Frederiksborg*, Larsen, ank. San Domingo 8.2.
 s.s. *Frejr*, Jensen, i Aarhus-Hamborg Ruten.
 s.s. *Frieda*, Westergaard, afg. Korsør 7.2. til Rotterdam.
 s.s. *Frigga*, Larsen, afg. Leith 9.2. til København.
 s.s. *Frode*, Juul Larsen, ank. Boston 5.2.
 s.s. *Fylla*, Callesen, afg. Hamburg 1.2. til Gloucester.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, afg. København 9.2. til Danzig-Riga og Reval.
 s.s. *Gautatyr*, Nielsen, oplagt.
 s.s. *Gerda*, ank. Aarhus 9.2.
 s.s. *Geysir*, Hansen, i Timecharter.

BRØDRENE LEVY

KØBENHAVN
 TELEFON: CENTRAL
 472 · 492
 TELEGR.-ADRESSE:
 PROVISION

LONDON

BUNKER ENTREPRENØRER
FOR UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGLSKE KUL-AFSKIBNINGSHAVNE
BEFRAGTNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE
KULEKSPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER
FLYDENDE BRÆNDESEL

LAMBERT BROTHERS LIMITED

TELEGRAM-ADR.: 85, GRACECHURCH STREET,
LONDON E.C. 3.
LONDON

FILIALER:

CARDIFF, The Exchange	} »Lambert«	Telegr.-Adr.:
Newport, Mon., 131, Dock Street		
Port Talbot, Exchange Buildings		
NEWCASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs.	} »Lambro«	
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	»Lambro«	
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road	} »Lambro«	
Immingham, Dock Offices		Grimbsby

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.

DIREKTØREN: 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:
Walkins' "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.

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

Telefoner { Grimsby No. 621
Immingham No. 51

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 Fch. 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

GRIMSBY

GLASGOW

NORTH EASTERN MARINE ENGINEERING CO., LTD

WALLSEND-ON-TYNE SUNDERLAND

Telegr.-Adr.: »News, Wallsend« & »News, Sunderland«

Maskinbyggeri

Kedelsmedie · Jernstøberi · Metalstøberi · Kobbersmedie

Krumtafnakslser og Skruetakslser leveres fuldt færdige.

Smedearb-jde 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: »Vonmehren«

SKIBSMÆGLERE · BUNKERKUL ENTREPRENØRER

Agent for Norge:

ROB. NILSON & NYQUIST, Christiania.

Telefon: 14346, 33647 H · Telegr.-Adr.: »Lipaloc«

WALLSEND-ON-TYNE

ANDREW LEITCH & CO.

KUL EKSPORTØRER

SKIBSMÆGLERE · SPEDITØRER · BUNKERKUL

BUNKERKUL ENTREPRENØRER

DUNDEE & GLASGOW

TELEGR.-ADR.: »LEITCH, DUNDEE

GOOLE

Cameron's

SKIBSFORSYNING/FARVER
OG PATENT BUND-MALING

Alex. Cameron & Sons Ltd.
Sunderland / England

SUNDERLAND

T. SHERBURN

BEFRAGTNINGS-AGENT

SKIBSMÆGLER OG STEVEDORE

TELEGRAM-ADR.: "DORA, GOOLE"

BANK CHAMBERS,
GOOLE

s.s. *Gorm*, Christensen, afg. Galveston 3.2. til Nørre Sundby, København og Nykøbing F.
 s.s. *Grønland*, Andersen, ank. Saloum River 3.2.
 s.s. *Gudrun Mærsk*, Nielsen, pass. Port of Spain 2.2.
 s.s. *Gunver*, ank. Bristol 9.2.

H

s.s. *H. Pontoppidan*, Aggerholm, ank. Cardiff 5.2.
 s.s. *Halfdan*, Ørbech, i Dock i Helsingør siden 29.1.
 s.s. *Halland*, Christiansen, ank. Barry 7.2.
 s.s. *Hamlet*, Poulsen, ank. Rotterdam 8.2.
 s.s. *Hammershus*, Hveissel, afg. Alexandria 7.2.
 m.s. *Handicap*, Bull, ank. Melbourne 9.2.
 s.s. *Hans Broge*, Christensen, ank. St. Domingo 5.2.
 s.s. *Hans Mærsk*, Slavensky, ank. Venedig 5.2.
 s.s. *Harald*, Pedersen, afg. Sulina 9.2. til danske Havne.
 s.s. *Harriel*, afg. Carthage 9.2. til Tarragona.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, afg. Newcastle 9.2. til København.
 s.s. *Hekla*, Bosch Kronika, oplagt.
 s.s. *Helene*, ank. Kotka 8.2.
 s.s. *Helga*, ank. Bilbao 7.2.
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, afg. Oslo 9.2. til København.
 s.s. *Hengest*, Ingemann Andersen, afg. København 10.2. til Memel og Libau.
 s.s. *Henry Tegner*, Nielsen, afg. Hamburg 3.2. til Wales.
 s.s. *Hermod*, Clausen, ank. Narvik 31.1.
 s.s. *Hertha Mærsk*, Møller ank. Dundee 5.2.
 s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Swansea 4.2. til København, Odense-Randers og Danzig.
 s.s. *Hjelm*, oplagt i København siden 19.7.24.
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Liverpool 10.2. til Swansea.
 s.s. *Holland*, Jørgensen, ank. Aarhus 2.2.
 s.s. *Hroar*, Oest Jacobsen, afg. Hull 7.2. til København.
 s.s. *Hugo*, Thorkelin, oplagt.
 s.s. *Hulda Mærsk*, Andersen, ank. København 5.2.

I

s.s. *I. D. S. Adolph*, Krøyer, ank. Gibraltar 6.2.
 s.s. *I. P. Justesen*, Flygenring, afg. Casablanca 3.2. til Rierne.
 m.s. *Indien*, Jacobsen, pass. Port Said 3.2. p. R. t. Hamburg.
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Barry 7.2.
 s.s. *Inge Mærsk*, Hansen, pass. Dover 30.1.
 s.s. *Inger*, ank. Copenhagen 6.2.
 s.s. *Irene Maria*, Lisberg, ank. Lysekil 8.2.
 s.s. *Island*, Frandsen, afg. Reykjavik 9.2. til København via Thorshavn og Leith.
 s.s. *Ivar*, afg. Norfolk Va. 7.2. til Skandinavien.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Schiønning, afg. London 7.2. til Aalborg-Nørre Sundby.
 s.s. *J. C. la Cour*, Sandborg, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jakob Mærsk*, Hansen, afg. Savannah 4.2.
 s.s. *Jan*, Kurtzhals, ank. Mobile 6.2.
 m.s. *Java*, Schmith, ank. Aalborg 9.2.
 s.s. *Jelling*, Andersen, ank. Port Arthur 8.2.
 s.s. *Jenny*, afg. Savona 7.2. til Bona.
 s.s. *Jessie Mærsk*, Petersen, afg. W. Hartlepool 22.1.
 s.s. *Johanne*, ank. Hull 7.2.
 s.s. *Jolantha*, Struive, afg. København 10.2. til Stettin.
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, ank. Reykjavik 25.2.
 s.s. *Josey*, Nielsen, afg. New York 30.1. til Cuba.
 s.s. *Jungshoved*, Horn, ank. Cadiz 31.1.
 m.s. *Jullandia*, Kolls, afg. Aalborg 7.2. til Hamburg.
 s.s. *Jøgersborg*, Hansen, ank. Ardrossan 7.2.

K

s.s. *Kai*, Friis, afg. New York 7.2. til Cuba.
 s.s. *Karen*, Brinch, afg. Beckton 27.1. til Genua.
 s.s. *Karla*, afg. Burriana 7.2. til Bristol.
 s.s. *Kasan*, Sørensen, i Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Katholm*, Petersen, ank. Danzig 5.2.
 s.s. *Kejserinde Dagmar*, Uldall, afg. Barry Dock 27.1. til Dakar.
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, afg. Esvik 2.2. til Boston og Baltimore.
 s.s. *Kina*, Nielsen, afg. Omuta 5.1. til Europa.
 s.s. *Kirsten Mærsk*, Barentzen, afg. West Indies 25.1.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, i København-Aarhus Ruten.
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, afg. Frederikshavn 5.2. til Immingham.
 s.s. *Knud*, afg. Algier 5.2. til Piræus.

s.s. *Knud Willemoes*, Thomsen, afg. W. Hartlepool 7.2. til Nørre Sundby.
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, i København-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Rindby, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Kronborg*, Rise, pass. Terceira 31.1.
 s.s. *Kronprins Frederik*, Hejlsø, pass. Kielkanal 8.2. paa Rejse til Hull.
 s.s. *Kurland*, Berndsen, afg. Oporto 8.2.
 m.s. *København*, Mortensen, ank. London 19.1.

L

s.s. *Lars Kruse*, Bager, ank. Antwerp 6.2.
 s.s. *Laura Mærsk*, Løber, afg. Ghent 5.2.
 m.s. *Leise Mærsk*, Houmann, pass. Cape Roque 6.2.
 s.s. *Lexa Mærsk*, Barentzen, afg. Stettin 5.2.
 s.s. *Lifland*, Haure Petersen, ank. St. John N. B. 4.2.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, afg. Salerno 6.2.
 s.s. *Lily*, Poulsen, afg. Antwerp 6.2. til Cardiff.
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutefart København-Limfjordsstationerne.
 s.s. *Lithuania*, Jørgensen, afg. New York 3.2. til Danzig via København.
 s.s. *London*, Caspersen, ank. Cartagena 6.2.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Newport Mon 4.2. til Buenos Aires Roads.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i Dok i Helsingør siden 20.1.
 s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. København 8.2. til Antwerpen.
 s.s. *Maine*, Andersen, afg. Norfolk Va. 31.1. til København-Vejle og Randers.
 s.s. *Maj*, Holm Nielsen, ank. Valencia 2.2.
 s.s. *Maja*, opl. i København siden 31.12.24.
 m.s. *Malaya*, Kruse, afg. Singapore 4.2. til Marseille via Suez Kanal.
 s.s. *Manø*, Rathje, afg. Esbjerg 7.12. til Dunston.
 s.s. *Margrete*, Mathiasen, pass. Gibraltar 8.2. p. R. t. Genua.
 s.s. *Marie*, pass. Kielkanal 5.2. paa Rejse til Pasages.
 s.s. *Marie Mærsk*, Kristensen, afg. Portlane Ma. 5.2.
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Newcastle 5.2.
 s.s. *Martin Carl*, Olsen, pass. Blyth 28.1. p. R. t. Genoa.
 s.s. *Mary*, Stabell, ank. København 11.1.
 s.s. *Maryland*, Pape, ank. New York 8.2.
 m.s. *Mexico*, Wolff Jørgensen, ank. Beaumont 6.2.
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, pass. Gibraltar 6.2. p. R. t. Barletta.
 s.s. *Minsk*, Egense, afg. Lissabon 5.2. til København.
 s.s. *Mjalnir*, Rasmussen, afg. Reykjavik 7.2. til Spanien.
 s.s. *Moskov*, afg. Danzig 6.2. til London.
 s.s. *Møen*, Olsen, i København-Stege- og København-Nykøbing F. Ruterne.

N

s.s. *N. F. Høffding*, Klint, ank. Gibraltar 5.2.
 s.s. *Nancy*, pass. Helsingør 3.2. paa Rejse til Kotka.
 s.s. *Natal*, Røder, pass. Perim 4.2. p. R. t. Oran via Suez Kanal.
 s.s. *Nautik*, afg. Marseilles 5.2. til Burriana.
 s.s. *Neptun*, afg. Antwerpen 9.2. til Amsterdam.
 s.s. *Nerma*, afg. Burriana 29.1. til Hamburg.
 s.s. *Nevada*, Fischer, afg. Buenos Aires 3.2. til Skandinavien via Rio de Janeiro-Bahia og Madeira.
 s.s. *Nidaros*, Thomsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, afg. Danzig 8.2. til København.
 s.s. *Niobe*, afg. Bristol 9.2. til Cardiff.
 s.s. *Nordland*, Clausen, ank. København 7.2.
 s.s. *Nordøen*, ank. Rouen 7.2.
 s.s. *Normandiet*, Meinertz, ank. Rufisque 4.2.
 s.s. *Norman Isles*, Matzen, ank. Sagua (Cuba) 7.2.

O

s.s. *Odense*, i København-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-København-Gøteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, Danholt, afg. Sulina 8-9.2. til Havn mell. Havre og Hamburg.
 s.s. *Olga*, Toft, ank. Tequeyada 6.2.
 s.s. *Oluf Bager*, Larsen, i København-Frederikshavn og København-Aalborg Ruterne.
 s.s. *Oluf Mærsk*, Hansen, ank. Cette 31.1.
 m.s. *Oregon*, Mühlendorff, ank. Diamante 5.2.
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, i Dok i København siden 22.1.

P

s.s. *P. Madsen*, Christensen, ank. Dunkirk 8.2.
 s.s. *P. N. Damm*, Andersen, pass. Azores 25.1.
 s.s. *Pacific*, Matthiessen, pass. Comoro 6.2. p. R. t. Singapore.
 m.s. *Panama*, Hjernum, ank. København 5.2.
 s.s. *Parana*, Heisterberg, ank. Sydney 21.1.
 s.s. *Paris*, Ovesen, pass. Landsend 3.2. p. R. t. New York.
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, ank. Aalborg 8.2.
 m.s. *Peru*, Larsen, ank. Hamburg 8.2.
 s.s. *Peter Mærsk*, Knudsen, ank. Norfolk 3.2.
 s.s. *Phønix*, i Esbjerg-Hamburg Ruten.
 s.s. *Polly*, Nielsen, pass. Gibraltar 7.2. p. R. t. Bastia.

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

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

Telegram Adresse: OSHIPCO · Alle Coder benyttes
 Telefon: Broad 17534-5

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.

DAMPKIBSFORSYNINGER · 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 Telegram-Adresse: MORDEY Telegram-Adresse: SHEARMAN Telegram-Adresse: SHEARMAN
 Telefon 5103 Telefon 2174 Telefon 275 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 · 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-Cardiff«

TUCKER, WOOD & CO.

(H. D. WOOD)
 Skibs- og Forsikringsmæglere · Exchange Chambers

Adelaide House, Bute Docks, 24, St. Mary Ave,
CARDIFF 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.: »Mitchell«
 Telf. Nr. 15

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 59a

BURNTISLAND

s.s. *Primula*, Jacobsen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
s.s. *Prins Knud*, Koch, afg. Seaham 7.2. til Klagsham.

R

s.s. *Randi*, ank. Burriana 6.2.
s.s. *Rask*, Theilland, ank. Boness 10.2.
s.s. *Rhodesia*, Madsen, afg. Colombo 31.1. til Bari (Italien).
s.s. *Rhone*, Thomsen, afg. København 6.2. til London.
s.s. *Rigmor*, Jørgensen, ank. Valencia 29.1.
s.s. *Rita*, Hav, i København-Hamburg Ruten.
s.s. *Robert Mærsk*, Jensen, pass. Skagen 6.2.
s.s. *Romø*, Olesen, ank. Aalborg 1.2.
s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. Antwerpen 30.1.
s.s. *Rota*, Rivold, afg. Aalborg 9.2. til Odense.

S

s.s. *Saga*, Henriksen, afg. Antwerpen 8.2. til København.
m.s. *Sally Mærsk*, Andersen, ank. Singapore 1.2.
s.s. *Scandia*, Simonsen, pass. Cape Race 3.2. paa Rejse til Nyborg.
s.s. *Seine*, Le Barzig, afg. Havre 5.2. til Bordeaux.
m.s. *Selandia*, Himmelstrup, ank. Antwerpen 6.2.
m.s. *Siam*, Poulsen, ank. Dunkirk 8.2.
s.s. *Sierra Leone*, Esbensen, afg. Norfolk 7.2. til Curacao.
s.s. *Sierra Morena*, Moyell, pass. Bermudas 8.2. paa Rejse til Baltimore.
s.s. *Sierra Nevada*, Eriksen, ank. Capetown 3.2.
s.s. *Sigrid*, Madsen, pass. Dover 6.2. p. R. t. Hamburg.
s.s. *Sigrun*, Jensen, afg. Vejle 9.2. til Middelfart og Odense.
s.s. *Silkeborg*, Christensen, afg. Paramaribo 5.2.
s.s. *Simone*, Christensen, ank. Gandia 9.2.
s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. København 28.1.
s.s. *Skagerak*, Christensen, ank. Lissabon 5.2.
s.s. *Skanderborg*, Petersen, ank. Helsingborg 8.2.
s.s. *Skjold*, Nielsen, afg. Antwerpen 10.2. til Esbjerg-Nørre Sundby, Aalborg, Randers og Aarhus.
s.s. *Skodsborg*, Grove, pass. Skagen 6.2.
s.s. *Skotland*, Iversen, ank. København 7.2.
s.s. *Sleipner*, Dahm, afg. København 6.2. til Leith.
s.s. *Slesvig*, Poulsen, afg. Fuglefjord 8.2.
s.s. *Smul*, Hansen, afg. København 9.2. til Blyth.
s.s. *Sophie*, Thomsen, pass. Gibraltar 6.2. p. R. t. Genua.
s.s. *Spigerborg*, Jensen, ank. Penarth 8.2.
s.s. *Stadion II*, afg. København 9.2. til Oslo m. fl. Pladser.
s.s. *Stal*, Clausen, ank. Cienfuegos 30.1.
s.s. *Stegelborg*, Nielsen, ank. Huelva 6.2.
s.s. *Stella*, ank. Copenhagen 25.1.
s.s. *Susan Mærsk*, Petersen, afg. Mexico 4.2.
s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. St. John N. B. 30.1. til København og evt. Danzig.
s.s. *Svanholm*, Petersen, ank. Manchester 8.2.
s.s. *Svava*, Christensen, ank. København 30.1.
s.s. *Svend Pii*, Albertsen, pass. Azores 5.2.
s.s. *Svend*, Karstensen, afg. Cardiff 6.2. til Catania.
m.s. *Svendborgsund*, Christensen, ank. Horsens 2.2.
s.s. *Søborg*, Madsen, afg. Port Talbot 23.1.

s.s. *Sonderborg*, Albertsen, ank. Santa Fé 21.1.
s.s. *Sønderjylland*, Dam, i København-Bogense-Vejle Ruten.

T

s.s. *T. M. Werner*, Marcker, afg. London 7.2.
s.s. *Taarnborg*, Knudsen, ank. Methil 6.2.
s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, ank. Stettin 7.2.
s.s. *Taasinge*, Nicolaisen, i København-Nakskov og København-Mariagerfjord Ruterne.
s.s. *Texas*, Dragsdahl, afg. Newcastle 31.1. til Cuba.
s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, afg. Newcastle 10.2. til Kbhvn.
s.s. *Thyra* (Progress), Schmidt, afg. Blyth 5.2. til Alicante.
s.s. *Tiber*, Nielsen, ank. Dunkirk 8.2.
s.s. *Tjaldur*, Madsen, i København-Riga Ruten.
s.s. *Tomsk*, Mikkelsen, afg. Catania 6.2. til Castellon.
m.s. *Tongking*, Topp, ank. San Francisco 30.1.
s.s. *Transvaal*, Bronér, afg. San Francisco 1.2. til Europa.
s.s. *Trondhjem*, Pedersen, ank. København 7.2.
s.s. *Tula*, Christensen, afg. Antwerpen 8.2. til Tanger.
s.s. *Tyr*, Jensen, ank. Halmstad 9.2.

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, ank. London 2.2.
s.s. *Ulf*, Rasmussen, afg. Reval 6.2. til København.
s.s. *Ulla*, Jessen, afg. Valencia 7.2. til Dunkirk.
s.s. *Ulrik Holm*, Toft, ank. Lissabon 5.2.
s.s. *United States*, Meyer, henligger i København.
s.s. *Uranienborg*, Rasmussen, afg. Houston 7.2.

V

s.s. *Valborg*, Hansen, ank. Valencia 6.2.
s.s. *Vera*, Hjorth, ank. Oran 8.2.
s.s. *Veratyr*, Pedersen, oplagt.
s.s. *Viborg*, Winther, afg. Gibraltar 30.1.
s.s. *Vidar*, Nielsen, afg. København 9.2. til Newcastle via Nakskov, Odense og Aarhus.
Bark *Viking*, Ankersøe, afg. Port Victoria, Spencer Gulf 2.2. til Europa.
s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), Jacobsen, ank. København 5.2.

W

s.s. *Wien*, Jørgensen, pass. Finisterre 7.2.
s.s. *Wilh. Colding*, Østergaard, ank. Valencia 1.2.
s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. London 8.2.

Y

s.s. *Ydun*, Jensen, i København-Randers Ruten.
s.s. *Yokohama*, Bast, afg. Port Said 23.1. til Colombo.
s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Rasmussen, i København-Hamburg Ruten.
s.s. *Yrsa* (Lauritzen), ank. København 27.1.

Ø

s.s. *Ørkild*, Jensen, afg. Narvik 5.2.
s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. Huelva 7.2.

POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE

m.s. *Philip*, Petersen, oplagt Thuro.
Confidence, Hvenegaard, ank. Fowey 8.2.
Cornwall, Madsen, ank. Gt. Yarmouth 5.1.
Dannebrog, Hansen, ank. Thuro 8.1.
Flora, Nielsen, ank. Porsgrund 6.2.
Kurt, Jørgensen, afg. Holyhead 25.1. til Cadiz.
Leif, Jørgensen, ank. København 24.1.
Ludvig, Jørgensen, oplagt Thuro.
Martin Nissen, Jensen, ank. Lissabon 28.1.

Primula, Jørgensen, ank. Tønsberg 31.1.
Valdemar, Christensen, ank. St. Brieuc 26.1.
Vera, Larsen, ank. Nantes 23.1.
m.s. *Alfa*, Christensen, ank. Königsberg 3.2.
m.s. *Caroline*, Jørgensen, pass. Brunsbüttel 5.2. paa Rejse til London.
3m.Sk. *H. C. Christensen*, Christensen, ank. Cumana 4.12.
3m.Sk. *Fuglen*, Schmidt, ank. Langesund 31.1.
3m.Sk. *Hans*, Christensen, ank. Whitehaven 2.2.
3m.Sk. *Niels*, Rasmussen, ank. Cardiff 20.1.
3m.Sk. *Venus*, Hansen, ank. San Lucar 4.2.
3m.Sk. *N. E. Schmidt*, Rasmussen, ank. Fowey 7.2.
3m.Sk. *Albert*, Clausen, afsejlet fra Larvik 2.2.
3m.Sk. *Marna*, Boye, oplagt Marstal Havn.
3m.Sk. *Neptun*, Bastrup, oplagt Marstal Havn.
3m.Sk. *Chr. H. Rasmussen*, H. M. Boye, ank. Ærøskjøbing 4.2.
Agnes, Frederiksen, ank. Danzig 8.2.
Frida, Jørgensen, ank. Cadiz 5.2.
Emanuel, Kromann, afg. St. Cruz, Cuba 3.2.
Husavik, Hansen, ank. Poole 3.2.
3m.Sk. *Concordia*, Henriksen, ank. Frederikshavn 3.2.
2m.Sk. *Concordia*, Møller, ank. Aarhus 6.2.

BLIDBERG ROTHCHILD CO., INC.
DAMPKIBS AGENTER OG SKIBSMÆGLERE

59-61, PEARL STREET Telegram-Adr.: BLIDBERG
NEW YORK CITY

Repræsentanter for: *Blidberg Metcalfe & Co.*, Göteborg.
VARER I KONSIGNATION ØNSKES

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. 1/8

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

Set. Anna Plads 28

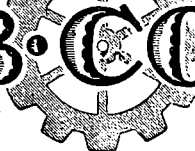
AF NYBYGNINGER

KØBENHAVN K.

Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

*

Telegram-Adresse: PACAO

Grundlagt
1848Telegr.-Adr.:
Amiante

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

København K.

STORES

Import og Lager af

Maskiner · Værktøjer · Staal · Olier

samt tekniske Rekvisitter for Damp- og Motorskibe

PUMPER

INJEKTØRER

REDUKTIONSVENTILER



INDENBORDS

UDENBORDS

J. ANDERSEN & CO**SHIPS OUTFIT**

TOLDBODVEJ 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

AKTIESELSKABET

KJØBENHAVNS FLYDEDOK OG SKIBSVÆRFTMASKIN- OG
SKIBSBYGGERI

TELEFON 559

FLYDEDOKKER
TØRDOKKER**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

HOWALDTSWERKE KIEL

SKIBSVÆRFT

MASKINFABRIK · KEDDELSMEDIE · STØBERI

PASSAGER- OG FRAGTSKIBE · MOTORSKIBE

TANKSKIBE · BUGSERBAADE · ISBRYDERE

MUDDERMASKINER · FLYDEDOKKE

DIESELMOTORER,

TYPE:

Sulzer

DOKNING OG REPARATION AF SKIBE
Flydedok for Skibe indtil 400 Fods Længde

KONTOR:

KØBENHAVN. K · AMALIEGADE 34

OVERINGENIØR

CARL HOLTERMANN

Telefon Nr. 10140

Statstelefon : 393

Telegram Adresse: »Carlholtermann«

FREDERIKSHAVNS VÆRFT & FLYDEDOK ^{A/S}

MASKIN- & SKIBSBYGGERI

*

Enerepræsentant i Danmark for

HOWDENS
VANDRØRSKEDLER

*

TELEGRAM: VÆRFTET
STATSTELEFON

4

2 TØRDOKKER · 2 FLYDEDOKKER

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.

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*

A/S DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

Filialer:

KØBENHAVN

BANGKOK & 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 østasiatiske og andre overseiske Produkter. Teak og andre Træs rter. Export til overseiske Pladser af europæiske Produkter.
 Skov og Savmølle drift i Siam.

Alle nærmere Oplysninger erholdes ved Henvendelse paa Kompagniets Hovedkontor, Holbergsgade 2, København K.

Egne Godsskure, Dybvandskaj,
 Varehuse, Flydekraner,
 Motorlægttere og
 Rhin-Baade

*
 Telegram-Adresse:
 VELTENÅAR, ROTTERDAM

B. VELTENÅAR & CO.

ETABLERET 1880

STEVEDORES · AUT. VEJERE · SPEDITØRER

ROTTERDAM · AMSTERDAM · ZAANDAM

HOVEDKONTOR: ROTTERDAM MAASSTRAAT 17b

En repræsentant for
 Kornelevator Kompagniet

Adm. Direktører for
 »ACCURAAAT« CO., Ltd.
 Korporationen for édsvorne
 Vejere, Maalere og Tællere
 i Rotterdam

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

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

VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og
 Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.
 Telegram-Adr.: VINKECO · Codes: Scotts, Watkins, Bentleys.

FLETCHERS (STEVEDORES) LIMITED

ETABLERET I OVER 50 AAR

TELEGRAM-ADR.:
 "DISCHARGE, CARDIFF"
 TELEFON: 1893

Stevedores og
 Kørsel

ROYAL STUART BLDGS.
 JAMES STREET
 CARDIFF

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

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«

DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILD
 Telegram-Adr.: "Holmøld"
 Amaliegade 36

JOHS. UTZON

EDSVOREN SKIBSMÆGLER
 AALBORG

Telefon 2075 & 2200
 Statstelefon 2

Telegram-Adresse:
 »UTZON«

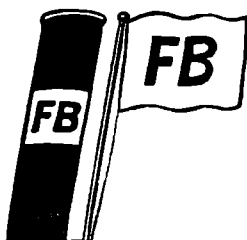
SKIBE

C. P. JENSEN

St. Annæ Plads 6 TELEFON 5430 KØBENHAVN K.

Telegram-Adr.: "FREIHTS"

A/S DAMPSKIBSSELSKABET
ORION



DE FORENEDE BUGSERSELSKABER

Telef.: Toldbodbommen: Central 3944 TELEGRAM-ADRESSE: Natt lefon for Bugsering: Palæ 3034
 Kontoret: Central 291 · 13101 · 10592 »TUGBOATS« Natfl. 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 · 8

FREDAG 20 · FEBRUAR 1925

32 · AARG.

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

DEN OPLAGTE TONNAGE

Vi har et Par Gange i den sidste Tid omtalt det beklagelige Faktum, at danske Redere som Følge af de for Skibsfarten overordentlig vanskelige Forhold har set sig nødsaget til at oplægge nogle af deres Baade, og at der, hvis Forholdene ikke bedrede sig, var al Udsigt til, at det vilde blive nødvendigt at oplægge endnu en Del Dampere.

Vi mener derfor, at det kan have Interesse at se, hvorledes Situationen med Hensyn til dette Spørgsmaal stiller sig andetsteds, og gengiver her Indholdet af en Beretning, der nylig er offentliggjort angaaende Oplægning af Tonnage i franske og algerske Havne. Den 15. Januar var der i de nævnte Havne oplagt ialt 241 Skibe med en samlet Tonnage af 331,341 Bruttotons mod 338,310 Bruttotons den 15. Oktober i Fjor. Da Frankrigs samlede Tonnage andrager 3,498,000 Tons, er der i Øjeblikket oplagt ca. 8.90 pCt., medens der den 15. Januar 1924 var oplagt 12.70 pCt. Den 15. Januar i Aar var der oplagt 4 Postdampere med en samlet Tonnage af 23,257 Bruttotons eller to mindre end den 15. Oktober. De blandede Passager- og Fragtdampere, 88 Skibe med en samlet Tonnage af 179,053 Bruttotons, viser en Nedgang af 9 Skibe og 16,800 Tons, medens de oplagte Sejlskibe viser en Forøgelse af 8 med en Tonnage af ca. 800 Tons, saaledes at Oplægningen for hele Handelsflaadens Vedkommende viser en Nedgang af et Skib og ca. 16,000 Tons. Antallet af fremmede Skibe oplagt i franske Havne var den 15. Januar 17 med en Tonnage af 41,812 Tons mod den 15. Oktober 42,447 Tons.

De Beretninger, der foreligger om Oplægninger indenfor den britiske Handelsflaade, viser derimod fra 1. Oktober 1924 til 1. Januar 1925 en Stigning af 45. pCt. fra 333,810 til 482,000 Nettotons, til Trods for hvilket Procenten af oplagt Tonnage i Forhold til hele Handelsflaaden dog er betydeligt mindre end i Frankrig.

MODSTRIDENDE AMERIKANSKE LOVE

I sidste Nummer af *Dansk Søfarts Tidende* refererede vi et Tilfælde, i hvilket La Follette-Loven søgtes anvendt overfor en svensk Kaptajn, der havde nægtet sit Mandskab Tilladelse til at gaa i Land i Newport News, fordi Skibets Ophold dér kun skulde vare nogle Timer.

Som det vil vides, afviste Dommeren Sagen, idel han hævdede, at La Follette-Loven ikke burde bringes til Anvendelse i det foreliggende Tilfælde, men den Usikkerhed, der hersker paa det nævnte Omraade, fremgaar tydeligt af nedenstaaende Meddelelse, som N. H. & S. T. har modtaget fra en Korrespondent i New York:

»I Skibsfartskredse er man opmærksom paa, at der er Uoverensstemmelse mellem La Follettes Sømandslov og den nye Immigrationslov angaaende fremmede Søfolks Adgang til Landet. Ifølge La Follette-Loven er det forbudt Kaptajner at hindre Søfolk i at gaa i Land, mens Immigrationsloven af 1924 bestemmer, at

Kaptajnen skal holde alle Søfolk ombord, indtil Myndighederne har faaet undersøgt, om de er bona fide Søfolk eller kun benytter Sømandskabet til at faa Adgang til U.S.A. Der er ogsaa Bestemmelse om Mulkt af 1,000 Dollars for Undladelse af at holde ombord og føre ud igen fremmede Søfolk, som er kommet iland udenom Immigrationslovens Bestemmelser.

Denne Uoverensstemmelse mellem de to Love vil før eller senere bringe Vanskeligheder for udenlandske Skibe. Det kunde tænkes, at en ny Lov vilde hjælpe paa Forholdet. Der er imidlertid ingen Mulighed for, at et saadant Lovforslag kan blive taget under Behandling af den indeværende Kongres. Først i December træder næste Kongres sammen, og selv da er der saa mange Sager, som gaar foran, at Sømandslovens Ændring sikkert maa vente til Sommeren 1926.

CANADA FØLGER STATERNE

Det lader til, at Canada vil følge de Forenede Staters Eksempel og gøre den uskyldige Reder juridisk og økonomisk ansvarlig for Passagerers og Mandskabs Overtrædelse af Immigrationsloven. Ifølge den nylig reviderede canadiske Immigrationslov er Skibet, hvorfra Sømanden eller Passageren rømmer, ansvarlig for alle Udgifter i Forbindelse med Vedkommendes Anholdelse, Fængsling, Underhold, Lægetilsyn, Hjemsendelse eller Deportering; det er i saa Henseende ligegyldigt, hvilken Nationalitet den Rømte tilhører. Hvis paagældende Skib eller andet Skib af samme Rederi ikke kan paatræffes, holder de canadiske Myndigheder Skibets Agent ansvarlig. Den Rømte tilbageholdes ofte i lang Tid i Arrest mod en Afgift af 1.75 Doll. pr. Dag, indtil der findes passende Lejlighed til at sende ham ud af Landet. At Skibsføreren i Uoverensstemmelse med Lovens Forskrifter har anmeldt Rømningen til vedkommende Havnemyndighed, fritager paa ingen Maade Skibet for saadant Ansvar; selv om den Rømte senere paatræffes paa en helt anden Plads i Canada, bliver han arresteret og hjemsendt paa Rederiets Bekostning.

Sveriges Generalkonsul i Montreal har nylig i en Indberetning fremhævet, at svenske Konsuler i Canada ikke kan gribe ind og gøre Fordring paa at overtage Rederiets Ansvar. Hvis en Konsul forsøgte at gribe ind og dette blev tilladt, vilde han blive holdt personlig ansvarlig, men han vilde savne Mulighed for at holde Desertøren indespærret eller under Bevogtning.

Med Hensyn til Hjemsendelse fremhæves det, at Rederierne økonomisk set vil staa sig ved at lade denne foregaa gennem de canadiske Myndigheder, der har Overenskomst med visse Dampskibsselskaber om billig Transport af saaledes deporterede.

Ovenstaaende gælder ogsaa for Søfolk, som paa Grund af Sygdom efterlades i canadiske Havne, forsaavidt de ved Udskrivning fra Hospitalet ikke opfylder Immigrationslovens Bestemmelser for Adgang til Landet, og ikke straks kan faa Hyre, eller ifølge deres Lands Love er berettiget til Hjemsendelse.

HVIL I FRED

Det er dog ikke altsammen Modvind, der i disse Dage blæser fra den amerikanske Verdensdel. Helt velgørende er det saaledes at læse, hvad Præsident Coolidge siger i sit Aarsbudskab til Kongressen angaaende den famøse § 28 i den saakaldte Jones Act, eller for at bruge dens officielle Navn »Merchant Marine Act af 5. Juni 1920«.

Præsident Coolidge sagde:

»Fremgangsmaaden under Section 28 af Merchant Marine Act har skabt stor Vanskelighed og truet med Friction i Løbet af de sidste 12 Maanedere. Da det forsøgte at gennemføre den, udviklede der sig ikke alene stor Modstand fra Eksportører, særligt med Hensyn til Byrder, der vilde blive lagt paa Land-

brugsprodukter, men ogsaa stor Ængstelse i de forskellige Søhavne med Hensyn til Virkningen paa deres System af Rater. Disse Vanskeligheder vil sikkert opstaa igen, hvis det forsøges at sætte denne Bestemmelse i Kraft. Den er utydelig i nogle af sine Udtryk og meget vanskelig at fortolke.

Jeg tror, at Ikrafttrædelsen af denne Bestemmelse bør suspenderes, indtil Kongressen paany kan overveje hele dette Spørgsmaal, som nu er belyst ved den Erfaring, der er høstet, siden den blev til Lov«.

Vi erfarer fra udmærket Kilde, at det formentlig kan forventes, at der herefter vil blive Ro om dette Spørgsmaal i længere Tid, og at Shipping Board ikke paany vil forsøge at faa § 28 sat i Kraft, før Kommissionen har givet sin endelige Hensigt til Kende.

FORHØJELSE AF DE ITALIENSKE HAVNETAKSTER

Fra den 16. Februar 1925 er der traadt en ny Lov i Kraft, hvorved Loven af 23. Juli 1896 om Tonnageafgifter m. m. i italienske Havne ændres som følger:

Italienske Dampskibe og Dampere tilhørende andre Nationer, der gennem Traktater er ligestillede med Italien, hvad Afgifterne angaar, betaler 3 Lire pr. N.R.T., hvis de kommer fra en udenlandsk Havn, og 1 Lire pr. N.R.T., hvis de sejler mellem italienske Havne.

Afgifterne gælder for 30 Dage regnet fra Ankomstdagen, men de forannævnte Skibe kan afgøre Afgifterne for et Aar ved at betale det tredobbelte af de ovennævnte Beløb.

Italienske Sejlskibe og Sejlskibe tilhørende Nationer, der som Følge af indgaaede Traktater nyder samme Rettigheder, betaler i Havneafgift naar de — kommende fra Havne udenfor Middelhavet — anløber italienske Havne, 1 Lire pr. N.R.T., hvis Nettotonnagen er 100 Tons eller derunder, og 1½ Lire for hver N.R.T. over de første 100 Tons.

Disse Afgifter gælder for et Aar, uanset hvor mange Gange de paagældende Skibe indenfor dette Tidsrum anløber italienske Havne.

Italienske Sejlskibe og Sejlskibe tilhørende andre Nationer, hvis Skibe ved Overenskomst er ligestillede med de italienske, som udelukkende sejler paa Middelhavet, der mod Vest begrænses af Strædet ved Gibraltar og mod Øst af Suezkanalen, men indbefatter Marmarahavet, Sortehavet og det Azofske Hav, skal i Havneafgift betale 1 Lire pr. N.R.T. over 50 Tons. Denne Afgift gælder for et Aar, uanset hvor mange Gange italienske Havne anløbes indenfor dette Tidsrum. Sejlskibe paa under 50 Tons er fritagne for Havneafgifter.

Dampskibe og Sejlskibe, der lossere og lader et Kvantum Varer, der ikke overstiger $\frac{1}{5}$ eller $\frac{1}{10}$ af Nettoregistertonnagen, har Valget mellem at betale i Stedet for den fulde Afgift Halvdelen eller Fjerdedelen af den plus et fast Beløb af 20 Centimer pr. N.R.T.

De Skibe, der lossere eller lader et Kvantum Varer, som ikke overstiger $\frac{1}{20}$ af Nettoregistertonnagen, kan i Stedet for den fulde Afgift eller den reducerede Afgift nævnt ovenfor betale et fast Beløb af 12 Lire pr. Ton Varer lossert eller ladet.

Naar Skibet tager Passagerer om Bord eller landsætter saadanne, kan det i Stedet for at betale Havneafgiften betale et Beløb af 40 Lire for hver Passager, det har taget om Bord eller landsat, uafhængigt af de reducerede Afgifter, der maatte være at betale for lossede eller lastede Varer, indenfor de Grænser, der er nævnt ovenfor. De Afgifter, der betales paa Basis af ovenstaaende, gælder kun for Handlinger foretagne i de Havne, i hvilke Afgifterne er paalagt.

For Sejlskibe vil de ovennævnte Bestemmelser blive gennemført, naar Gyldighedsfristen for Afgifter, der allerede er betalt i Overensstemmelse med Loven af 23. Juli 1896, er udløbet. For Dampere, der den 15. Februar endnu har nogen Tid tilbage, før den Periode, for hvilken de har betalt Havneafgift, er udløbet, skal der for Tiden mellem den 15. Februar 1925 og den Dato, paa hvilken Fristen for de allerede betalte Afgifter udløber, fradrages det Beløb, der er betalt ifølge de gamle Bestemmelser.

Dampere, der har afgjort Havneafgifterne for et Aar, kan, hvis de ønsker det, ophæve Overenskomsten og forlange, at Myndighederne som delvis Betaling af de nye Havneafgifter ekcepterer det Beløb, der allerede er betalt.

SVENSK SKOLESKIB SOLGT

A/B »Skolskepp« har, efter hvad G. H. & S. T. meddeler, nylig solgt sit Skoleskib »Manhem«, der for Øjeblikket ligger i London. Skibet er blevet købt af Firmaet Thomas Ward i Sheffield. Det vil sikkert vække en vis Forbavselse, at Skibet sælges netop nu, da Spørgsmaalet om Befalingsmandsuddannelsen af forskellige Grunde, bl. a. Rigsdagens Behandling af Spørgsmaalet, i Øjeblikket er særligt aktuelt.

Selskabets hele Aktiekapital er imidlertid sikkert forbrugt, og efter hvad der officielt foreligger, skyldte A/B »Skolskepp« allerede for to Aar siden Rederiet »Tirfing« henad 300,000 Kr.

Med »Manhem«s Salg turde ogsaa A/B »Skolskepp«s Saga være ude. »Manhem« var dets eneste Skib. Selskabet dannedes i 1915 under de stærkt opadgaaende Konjunkturer, da svenske Redere begyndte at interessere sig for Sejlskibstonnage og Sejlskibsuddannelse

for deres Befalingsmænd. Paa Initiativ af Rederforeningen dannedes A/B »Skolskepp« i Stockholm, Göteborg og Helsingborg, men kun i Göteborg købte man Skib til Gennemførelse af Selskabets Formaal. Grundene til, at Interessen for Skoleskibet fuldstændig svandt de andre Steder og Tanken ikke vandt den ventede Tilslutning i Göteborg, har været forskellige, og den i sin Tid hurtigt opblussende Interesse for Sejlskibe blandt Rederne har forvandlet sig til den Ligeegyldighed, som absolut tabbringende Foretagender maa fremkalde hos Forretningsmænd.

»Manhem« er bygget af Staal i Nantes i 1901, laster ca. 3,000 Tons og lossere for Tiden en Ladning Guano, den har indtaget i Peru. Elevantallet har aldrig været stort paa »Manhem«, og nogen egentlig Skoleundervisning fik Eleverne ikke, men ikke desto mindre var Skibet et absolut Plus under de meget begrænsede Uddannelsesmuligheder, der for Tiden findes i Sverige.

KAN STATSDRIFT AF SKIBE BETALE SIG?

I *The Scandinavian Shipping Gazette* for den 13. Februar finder vi en interessant Artikel om ovenstaaende Spørgsmaal, hvis Indhold vi tillader os at referere.

En Indsender har i et svensk socialdemokratisk Blad stillet følgende to Spørgsmaal: Vilde et Statsrederi udfylde et virkeligt Savn?, og kunde et saadant Foretagende forrente sig? Indsenderen besvarer begge Spørgsmaal bekræftende.

Hans Udgangspunkt er Statens store Forbrug af Kul. Statsbanerne bruger ca. 1,000 Tons om Dagen, hvortil yderligere kommer de Kul, der bruges af Hæren, Flaaden, Post- og Telegrafvæsenet etc., og dernæst omtaler han alt andet Materiel, der indføres til Statens eget Brug. Et hvilket som helst Privatforetagende, der indførte saa uhyre Varemængder, vilde for længe siden have gjort sig uafhængigt, hvad Transportspørgsmaalet angaar. En Statsflaade behøvede ikke at tage Hensyn til Svingsningerne paa det aabne Marked, og det er unødvendigt at fremhæve, hvad dette vilde betyde økonomisk set under høje Fragtkonjunkturer.

Staten bruger ca. 800,000 Tons Kul om Aaret, og til at transportere dette Kvantum fra engelske Havne vilde der behøves en Flaade paa henved 40,000 Tons, d: 10 Skibe paa 4,000 Tons hver. Disse Skibe kunde bygges paa svenske Værfter for 200 Kr. pr. Ton d.w., og til Opretholdelse af en regelmæssig Forsyning maatte de løbe med en Fart af 10 Knob. Kulforbruget vilde være 15 Tons om Dagen, og Skibene vilde have en Besætning af 20 Mand hver.

Forfatteren opstiller følgende Beregninger:

	Kr.
40,000 Tons d.w. til 200 Kr. pr. Ton	8,000,000
5 pCt. aarlig Rente af dette Beløb	400,000
3 pCt. af Kapitalen til Forsikringsfond	240,000
Kulforbrug 12,000 Tons à 15 Kr. aarlig	180,000
Olie og andre Forsyninger	10,000
Kost og Løn til Besætningerne	1,107,500
Havne- og Lodsafgifter etc.	200,000
Vedligeholdelse af Materiel	60,000
Lastningsudgifter ingen (self trimmers)	—
Losningsudgifter (moderne Materiel) 30 Øre pr. Ton	240,000
Afskrivning 2 pCt. aarlig	160,000
Administration	100,000
Ialt ..	2,697,500
Fragt af 800,000 Tons Kul à 5 Kr. pr. Ton ..	4,000,000
Fortjeneste ..	1,302,500

Dette betyder, at Kullene koster Kr. 1.60 mindre pr. Ton, og et Statsrederi er saaledes fra et økonomisk Synspunkt fuldt berettiget.

Beregningerne er ikke overbevisende.

I en Kommentar til ovenstaaende udtaler Skibsfartsbladet *Svensk Flagg*, at Beregningen, skønt den tilsyneladende ser rigtig ud, ikke virker overbevisende. Forfatteren regner med, at Statens Skibe skal transportere alle de Kul, Staten bruger. Summen til Administration dækker Administrationen af Skibsfarten, men ikke Udgifterne til den Indkøbsafdeling, med hvilken Transportafdelingen skulde samarbejde. Dette rejser Spørgsmaalet om en ny Hær af Funktionærer og alt, hvad dette fører med sig, og Udgifterne hertil maa lægges til, hvis man skal have en virkelig Idé om Forslagets praktiske og økonomiske Følger. Der siges heller ikke noget om, hvorledes Eksporten fra Statsskovene og Jernminerne skal transporteres. Forfatteren har selvfølgelig Ret, naar han hævder, at et gennemført Samarbejde mellem Eksport og Import burde give et bedre økonomisk Resultat, men Beregningen indeholder intet om det Maskineri, der i den

Anledning skulde sættes i Scene. Det er givet, at et nyt, stort Statsforetagende ikke kan betragtes isoleret, som Forfatteren har gjort det.

Resultaterne andetsteds fra afskrækkende.

De sidste Aars Erfaringer med Hensyn til Statsforetagender tyder iøvrigt ikke paa, at Staten skulde have særlig Udsigt til Held med Rederivirksomhed, og de Erfaringer, man har høstet i Udlandet, burde være tilstrækkelige til at afskrække enhver fra et saadant Forsøg. Den Fiasko, de Forenede Stater har haft ud af deres Rederivirksomhed, er maaske forstaaelig, da der var særlige Omstændigheder forbundne med nævnte gigantiske Foretagende. Man maa imidlertid ikke tro, at det daarlige Resultat skyldes Uduelighed. Det faktiske Forhold er, at de Mænd, der forsøgte at gennemføre denne Forretning, tabte Spillet, ikke blot fordi de Skibe, Shipping Board arbejder med, er for dyre, men ogsaa — og maaske mest — fordi det har vist sig umuligt at faa Apparatet i dets Helhed til at arbejde uden Gnidning.

Den canadiske Regerings Rederiforetagende kan maaske bedre sammenlignes med det ovenfor omtalte Forslag. Der blev ogsaa i dette Tilfælde opstillet Beregninger, der ansaas for gode og rigtige, men Resultatet er blevet et Tab paa omtrent 4 Millioner Pd. Sterl. i Løbet af to Aar. Australien har tabt ca. 3 Mill. Pd. Sterl. paa sin Rederivirksomhed, og Portugal har definitivt opgivet alt Haab om at holde en Statsflaade og har solgt sin Tonnage. Frankrig brændte Fingrene i den Grad, at det opgav Virksomheden.

En dansk Kommentar.

Ogsaa fra dansk Side er der fremkommet et Indlæg i Sagen, idet vi fra Direktør *Ladefoged*, De Forenede Bugerselskaber, der har læst om det svenske Forslag og om den Kommentar, *Svensk Flagg* har knyttet dertil, til os har udtalt sig om Spørgsmaalet paa følgende Maade:

Jeg kan fuldt ud slutte mig til de Indvendinger, *Svensk Flagg* fremfører, men jeg vil dog gerne yderligere hævde, at den socialdemokratiske Forfatters Beregninger er saa fuldkommen forkerte, at han ikke kan tages alvorligt som en upartisk Forretningsmand, men maa anses for en politisk Spekulant, der arbejder for Realisationen af Drømmen om Statskommunisme.

Jeg skal til Sammenligning anføre følgende Tal, og jeg er vis paa, at enhver, der er inde i Skibsfartsvirksomhed, vil indrømme, at jeg paa ingen Maade har sat Udgifterne for højt; tværtimod er jeg sikker paa, at mange Redere vil hævde, at mine Tal er for lave.

10 Dampere à 4,000 Tons, 200 sv. Kr. pr. Ton (det vilde være rart, om Forfatteren vilde anvise de paagældende Værfter)	8,000,000
5 pCt. aarlig Rente (saavidt jeg ved er alm. Rente af Skibshypoteklaan ca. 7 pCt., men Skatteyderne kan jo betale Differencen)	400,000
4½ pCt. Forsikring (jeg tror ikke, noget For- sikringsselskab vil tage Risikoen billigere)	360,000
Kulforbrug, 18 Tons om Dagen. Dampene gør 20 Rejser om Aaret, hver Damper sejler 6 Dage pr. Rejse plus Forbrug i Havn 20 Tons pr. Rejse eller ialt 2,560 Tons pr. Damper, eller for 10 Dampere 25,600 Tons à 15 Kr.	394,000
Olie og Maskinforsyninger, 400 Kr. om Maa- neden pr. Skib	48,000
Dæksforsyninger, 200 Kr. om Maaneden pr. Skib	24,000
Reparationer, indbefattende Udgifter for Ef- tersyn og Vedligeholdelse af Materiel, 40,000 Kr. aarlig pr. Skib	400,000

Lasteomkostninger (er der ingen »drop and staithes dues«)	--
Losningsudgifter, 30 Øre (?)	240,000
Afskrivning 4 pCt. (Skibet maa nedskrives til Ophugningsværdi i Løbet af ca. 15 Aar)	320,000
Administration (i hvert Fald, hvis en privat Reder administrerer Skibene)	80,000
Lønninger etc. til Besætningerne	1,000,000
Havne- og Lodsafgifter etc., 200 Rejser à 4,000 Kr.	800,000
Ialt ..	4,066,000

Fragt af 800,000 Tons Kul (mange Redere vilde være glade for denne Kontrakt med 30 Øre for Losning)	4,000,000
Tab ..	66,000

Ejendommeligt nok er de eneste Poster, paa hvilke Forfatteren regner med rigelige Beløb, Lønningerne om Bord og Administration, saa Statsrederiet er aabenbart tænkt som et Hjælpefond for politiske Venner.

DOM I EN SAG OM ANNULERINGSDATO

A/B NORDISKA LLOYD MOD C. BROWNLIE & CO. LTD., HULL

Ved Certeparti af 6. Marts 1923 havde Klagerne »A/B Nordiska Lloyd« fragtet deres Damper »Gevalia« til Sagsøgte, Firmaet C. Brownlie & Co., Ltd., Hull. Damperen skulde gaa til Humber for at laste en Ladning Kul til Tyskland. Damperen skulde laste i Hull og ankom til Havnen den 31. Marts Kl. 2 Em., men som Følge af, hvad der senere skete, nægtede Firmaet at laste og erklærede Certepartiet for annulleret, hvorfor Rederiet anlagde Sag for at faa en retslig Afgørelse af Spørgsmaalet. De afgørende Punkter i Certepartiet var følgende:

3 B. Ladningen skal indtages i 84 løbende Timer. Tiden begynder at løbe, saasnart der er modtaget skriftlig Meddelelse om, at Skibet er klart til at modtage Ladningen. Varslet afleveres paa Befragterens Agents Kontor, Hverdage mellem Kl. 9 Fm. og Kl. 6 Em. samt om Lørdagen inden Middag.

7. Hvis Damperen skulde blive forhindret i at komme ind i Havnen eller i at komme til Lasteplads som Følge af »congestion«, (og denne ikke skyldes Strike) skal den betragtes som værende klar fra første Højvande ved eller efter Ankomsten og berettiget til at give skriftligt Varsel om, at den er klar til at modtage Ladning.

8. Hvis Damperen ikke er lastet indenfor den stipulerede Tid, tilkommer der den Overliggedagspenge.

11. Tiden for Lastning skal, medmindre den bruges, ikke regnes fra før Kl. 6 Fm. den 21. Marts, og Befragterne kan annullere dette Certeparti, hvis Damperen, ligegyldigt af hvilken Grund, ikke er klar til at modtage Ladningen den 3. April Kl. 6 Fm.

Damperen ankrede op ved Hull Lørdag den 31. Marts Kl. 2 Em. og laa da paa det Sted, hvor Skibene almindeligvis ligger, naar de venter paa at komme ind i Havnen. Fra det Øjeblik, udtalte Rederiets Sagfører, Sir Robert Aske, var Skibet for sit Vedkommende klart til at laste. Da Varsel herom, iflg. Certepartiet, ikke kunde afgives efter Middag om Lørdagen, var det for sent at afgive det den 31. Marts. Den paafølgende Mandag, Paaskemandag, var Helligdag, og

Varslet kunde saaledes ikke afgives før Tirsdag den 3. April Kl. 9 Fm.

Kaptajnen indsendte da Varslet, men Befragteren, der støttede sig til Certepartiets Punkt 11, nægtede at laste og erklærede Certepartiet for annulleret, da Skibet ikke havde været klart den 3. April Kl. 6 Fm.

Sir Robert hævdede, at Damperen havde været klar til at indtage Ladning, saasnart den var kommet indenfor Havnens Handelsgrænser. Befragterne havde derfor ikke Ret til at annullere, idet Damperen faktisk var klar før den 3. April Kl. 6 Fm. Men ganske bortset herfra dækkede Punkt 7 ganske det foreliggende Tilfælde ved at bestemme, at Damperen skulde betragtes som klar fra første Højvande efter Ankomsten, og dette var Lørdag den 31. Marts Kl. 5.21 Em.

Befragternes Sagfører, Mr. Clement Davies, anførte her over for, at Skibet ikke kunde betragtes som ankommet, før Varslet var givet den 3. April. Før Befragterne havde faaet Meddelelse om, at Skibet var klart til at laste, havde de overhovedet ingen Forpligtelser. Befragterne maatte have Besked om, at Skibet var rede til at indtage Ladningen, og før de modtog denne Besked, kunde de ikke vide, at det var rede. Ordet »rede« maa betyde »rede, efter hvad der er Befragteren bekendt«.

Sir Robert udtalte som Svar herpaa, at Punktet om Varsel overhovedet kun havde Betydning i Tilfælde af, at Spørgsmaalet om Overliggedagspenge spillede ind, men ikke hvor det drejede sig om at fastsætte en Annulleringsdato. Det, at Skibet var rede, hvad enten Befragterne vidste det eller ikke, var det eneste, der havde Betydning med Hensyn til Retten til at annullere.

Dommen gaar Rederiet imod.

Dommeren kom til det Resultat, at da Varsel om at være klar ikke var afgivet indenfor den i Certepartiet stipulerede Tid, havde Befragterne været berettigede til at annullere. Annulleringen var saaledes sket med Rette, og Sagsøgerne idømtes yderligere Sagens Omkostninger.

DET NYE SCANFIN CERTEPARTI

The Timber Federation i London vil iflg. en Meddelelse i N. H. & S. T. antagelig forsøge at introducere et ændret Scanfin Certeparti, hvis væsentligste Bestemmelse vistnok skal være den, at der indføres en Klausul om, at Baaden skal være ansvarlig for Totaludgifterne ved Losningen.

Majoriteten af Købmændene vil formentlig i Forventning om Indførelsen af det nye Certeparti, kun slutte paa 1924-Formen med Klausul 10 og 13 strøget og med Losseklausul indført, og paa denne Basis er det selvfølgelig ikke vanskeligt at faa Underhandlinger i Gang med Købmændene.

Hvis nu Rederiet skal bære alle Udgifter i For-

bindelse med Losningen, vil man særlig for enkelte Vestkysthavne komme op paa afskrækkende høje Sats. Nu vil det for Alvor vise sig, hvor langt Købmændene kunne gaa, men naturligvis bliver det slutte- lig et Spørgsmaal om Fragtrate.

Det er at haabe, at Rederorganisationerne vil vise sig at være saa stærke, at Fragttilbud paa denne Basis bestemt afvises. Det er jo en kedelig Situation denne stadige Krig mellem Reder og Befragter, og der maa nok Underhandlinger til paa en meget bred Basis med Tilslutning fra alle Sider, hvis man skal komme til et virkelig positivt Resultat med stabile Forhold, hvad Befragtningsdokumenterne angaar.

FASTE FYR I FLINTRENDEN

I Sveriges Første Kammer er der blevet fremsat et Forslag angaaende Opførelse af faste Fyr i Flintrenden. Forslagsstilleren, *Stendahl*, fremhæver, at det har vist sig, at det selv i strænge Vintre ikke er vanskeligt for de forskellige Havne ved Sveriges Østersøkyst at opretholde Forbindelsen med Havet. Derimod har Øresund, Storebelt og Kielerkanalen til Tider været lukkede eller Passagen gennem disse Farvande har været forbundet med stor Risiko. For en stor Del af Sveriges Skibsfart er Øresund og i dette atter Flintrenden af særlig Betydning, og mange Søulykker dér afgiver et tydeligt Bevis for den store Fare, der er forbundet med Passagen gennem dette Farvand, naar det er isfyldt, Afmærkningen er fjernet, og Fyrskibe og Lysbøjer maaske er inddragne.

Ved Anskaffelsen af den nye Statsisbryder, udtalte

Forslagsstilleren, faar Skibsfarten et udmærket teknisk Hjælpemiddel til at holde Passagen gennem Øresund aaben selv under vanskelige Forhold, men for at dette Hjælpemiddel skal kunne udnyttes fuldt ud, kræves der stærkt forøgede Sikkerhedsforanstaltninger for Sejladsen gennem Flintrenden, og en paalidelig Orientering her kan kun naas ved Opførelse af faste Fyr i dette Farvand. Forsøg, man tidligere har foretaget i denne Retning, har vist de Vanskeligheder, der er forbundne med den Art Anlæg, men som Følge af Bygningsteknikkens uhyre Fremskridt paa Betonkonstruktionernes Omraade i de senere Aar, vil der neppe længere være tekniske Vanskeligheder. Det er naturligvis ikke billigt at anlægge saadanne Fyr, men da de vil træde i Stedet for de nu anvendte Fyrskibe i Øresund, vil der kunne spares en Del i de aarlige Driftsudgifter.

“DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

København, den 16. Februar 1925.

Uden at være særlig skeptisk anlagt, kan man sikkert sige, at alt staar i Usikkerhedens Tegn, og om dette Aar bliver den berettigede Erstatning for det foregaaende, er vel tvivlsomt.

De ledende Markeder tegner sig i Øjeblikket forskelligt. Medens saaledes det sydamerikanske Marked for Tiden maa siges at være faldet ganske sammen, uden Udsigt til hurtig Bedring, kan saavel Australien som Indien per prompt betegnes som nogenlunde faste, omend Raterne har passeret deres hidtidige Maximum for Nedadgaaende, og Efterspørgselen efter Tonnage er stærkt aftagende, særlig for de senere Positioners Vedkommende.

Redere, der har Tonnage aaben fra Argentina for Lastning nu eller i den nærmeste Fremtid, er sandelig ikke at misunde. Endskønt en stor Mængde Baade har forladt dette Marked i Ballast for Australien og Afrika, er der endnu flere Snese ubefragtede Dampere aabne fra Argentina, og dette Tal forøges sikkert dagligt af Tonnage undervejs med Kul, omend vel de fleste af disse Skibe allerede er befragtet for hjemgaaende. Den øjeblikkelige Depression af det sydamerikanske Marked kan forsaavidt forekomme lidt mærkelig i Betragtning af, at Priserne er gaaet betydeligt ned i den senere Tid, og Europa skal dække store Behov endnu, omend ikke for Dagen imorgen.

Kun for ganske prompte Baade er der den Udvej, at forlade Syd Amerika i Ballast for Australien eller Indien, thi Befragterne i disse Egne synes uvillige at slutte for senere Annullering end 31/3, i det mindste, ifald tilnærmelsesvis de øjeblikkelige Rater skal betales. Der kan ganske vist allerede nu slutes Hvede fra Indien for Afskibning saa sent som Juni/Juli (den nye Høst), men der tabes dog næppe noget ved at vente.

Nord Amerika har været en Støtte for Rederne, idet dette Marked har taget mange Baade, saavel for Februar- som Martslastning.

Pacific har, hvad Korn angaar, været yderst stille.

TRÆLASTMARKEDET

Det vil vistnok vare længe endnu, forinden der kan siges noget fordelagtigt om dette Marked, i det mindste for Østersøens Vedkommende.

Den milde Vinter bereder sikkert fortsat Afskiberne store Vanskeligheder, men at Beretningerne om disse fra Befragternes Side bevidst overdrives, er vel næppe usandsynligt. I det mindste rapporteres der at være tilstrækkelig Sne og Frost i saavel det nordvestlige som det østlige Finland, til at sikre en nogenlunde normal Produktion, om da ikke denne ind-

skrænkes af andre Aarsager, men for Sydfinlands Vedkommende er Vanskelighederne store.

Nye Ordre kommer dog jævnlige i Markedet, særligt for Afskibning pr. 2den og 3die Rejse, men Raterne er langtfra opmuntrende, og i mange Tilfælde næppe rentebærende. Der søges Tonnage for betydelige Kvanta Props og Pulpwood fra Leningrad, og der antydes for Props derfra til E.C.U.K. 40/- med fri Lastning, og for Pulpwood til Holland Hfl. 20 paa samme Vilkaar, og i begge Tilfælde 24 Timer Klausul i Leningrad.

Af Afslutninger fra Østersøen i den sidste Tid, kan anføres:

Danzig-Dundee, prompt, 340 Stds., 36/6; Söderhamn-London, 600 og 700 Stds., 15/6, 42/6 (!), nyt c/p; 2 Haparanda-London, 650 Stds., F.O.W., 50/-; 2 Uleåborg-London, 600 Stds., 46/-, nyt Scanfin; Kotka-Hull, 475 Stds., Juni, 48/9d. (gl. Scanfin); Kotka-Grimby, 575 Stds., Juni, 47/6d. (gl. Scanfin); Lowisa-Southampton, 350 Stds., 15/6, 50/-; 1/2 Gl. Karleby-Genoa eller Savona, 1,200 Favne (6 pCt. Margin); Pulpwood, F.O.W., 59/- I.P.F., 100/140 Fv. Lastning/Losning; Rederiets Stevedore paa Lossepladsen, nyt Scanfin.

KUL, KOKS ETC.

Dette Marked ligger ganske uforandret, og de faa Afslutninger, der finder Sted, er til ganske lave Rater. En 2,200 Tons Baad er sluttet pr. medio Marts til 5/4½d. fra Østkysten til god dansk Havn, og en lille prompt 900 Tons Baad har faaet 6/9d. i samme Retning. Koks fra London betales med 7/- til København eller Aarhus. Der er Befragtere ude efter Tonnage for Kontrakter for maanedlige Afskibninger paa ca. 2,000 Tons Marts/Juni til 5/4½d. med 400 Losning. Ligeledes er der udbudt 15/40,000 Tons Kul fra Maj til December, Hartlepool-Aalborg, men der betales næppe mere end 5/1½d., maaske 5/3d. for ca. 2,000 Tons Baade og tilsvarende mindre for op til 4,000 Tons Baade.

MIDDELHAVET ETC.

En Del Tonnage slutes stadig fra Øst- og Vestkysten til Middelhavet, og Raterne er ret faste. Til Port Said er sluttet en 5,000 Tons Baad fra Cardiff til 11/-, spot, og en 6,500 Tons Baad fra Forth til 10/3d. Wales/Genoa har betalt 9/6d. for en 3,800 Tons Baad med de sædvanlige Optioner; Oran 2,000 Tons 8/1½d., Sicilien 1,900 Tons 9/9d. Fra Østkyst eller Forth er betalt: 9/6d. for en 5,200 Tons Baad til Genoa, 9/3d. for en 1,300 Tons Baad til Cadiz, 11/6d. for en 5,100 Tons Baad.

Hjemgaaende: 2,500 Tons Fosfat Sfax/London 8/6d., Bona-Antwerpen 5/5,500 Tons 5/9d., Alger/Rotterdam

6,000 Tons 5/-. Fra 3 spanske Frugthavne er betalt Lstr. 900 Lumpsum til U.K./Cont. for 67,000 cbf. Baad. Fra Sortehavet er blandt andet sluttet: 4,000 Tons Baad Sulina-Continent 17/6d., U.K. 18/-, 1 dansk Havn 19/-, Februar. 5,200 Tons Baad Sydrusland/Continent 14/-, U.K. 14/6d., Middelhavet 13/-, Februar. For Salt fra Cadiz er sluttet en 3,700 Tons Baad til Montevideo og/eller Boca, 18/- een, 19/- begge Havne. Huelva/Philadelphia eller Baltimore har betalt 11/6d. for en 7,400 Tons Baad.

Kulladninger til Øerne er faa, og Raten er uforandret: 2,500 Tons Baad fra Wales 8/-, 2,000 Tons Baad fra Tyne 8/3d. og 2,500 Tons Baad Rotterdam/Las Palmas og Teneriffe 8/6d., Februar.

NORD-AMERIKA, GULFEN, CANADA

Northern Range/Middelhavet har betalt op til 19½ Cents for Februar, og mange store Baade er sluttet for Marts Lastning til 18/18½ Cents. Fra Gulfen til Middelhavet er sluttet 31,000 qrs. 5/- een Havn, 5/1½d. to og 5/3d. tre Havne med Option af Salonica eller Piraeus 5/7½d. Kul fra Hampton Roads til Rio var noget bedre i den forløbne Uge — Dols. 3.60 blev betalt, og til Vest Italien Dols. 3.50.

Sukker fra Cuba beskæftiger mange Baade, og der er blandt andet sluttet: 7,200 Tons Rotterdam 22/6d., 4,500 Tons U.K./Cont. 22/6d., 6,500 Tons Marseille 23/9d.

Adskillige Baade er sluttet fra Gulf Timber ports, og der kan nævnes: 1,300 Stds. Buenos Aires 147/6d. 1.-20. Marts., 1,300 Stds. River Plate 150/-, 15.-31. Marts. Gulf/Syd Afrika 170,000 cases oil, 30 Cents per case, Marts.

KOLLISION I KØBENHAVNS HAVN

Søndag Formiddag kolliderede i Københavns Havn Si stærk Taage D. F. D. S.'s Rutedamper »Møen«, der var for Udgaende, i Lynetteløbet med Firmaet Carl Nielsens Sandsuger »Hesselø«, der var for Indgaende med en Ladning Sten fra Bornholm.

»Møen« jog sin Stævn ind i Sandsugerens Bagbordside forude i Skibet, saaledes at der fremkom et mægtigt Hul, hvorigennem Vandet strømmede ind. Saa snart Kollisionen var sket, sprang »Hesselø«s Besætning over paa »Møen«, der havde slaet fuld Kraft Bak nogle Sekunder før Kollisionen fandt Sted.

Svitzers Bjergningsdampere »Pluto« og »Juno« kom straks til Assistance og tog Sandsugerens Besætning om Bord, medens »Møen« vendte tilbage til Kvæsthusbroen for at blive besigtiget. Det viste sig, at den havde faaet Stævnen bøjet over Vandlinjen, men iøvrigt ikke havde lidt nævneværdig Skade ved Sammenstødet, og den afgik derefter ved Middagstid til Stege.

»Hesselø« er sunket paa 12-13 Fod Vand. Svitzers

SYD-AMERIKA

En spotprompt 5,000 Tons Baad opnaede 15/- til Buenos Aires og lignende Baad 14/9d. til Rosario, men ellers er der kun betalt 13/9d. for en 7,000 Tons Baad, Februar. En 6,500 Tons Baad Wales/Rio de Janeiro 13/3d., Februar. Som foran nævnt er det hjemgaende Marked yderst slet, blandt andet opnaede en prompt 5,200 Tons Baad kun 23/- Santa Fé/1 Havn Bergen-Stockholm, incl. Danmark, 9d. extra 2, og 1/6d. extra 3 Havne. Fra Bahia Blanca slutedes prompt en 6,200 Tons Baad til U.K./Continent, Bordeaux/Hamburg range, 20/-, Option Middelhavet 22/6d. En 8,000 Tons Baad er sluttet fra Nitrate Ports til Galveston/Wilmington range til Dols. 5.60, Marts Afskibning.

ØSTEN

Som tidligere nævnt interesserer Befragterne sig kun for prompte Baade fra Australien, og Raterne er vigende. En 7,000 Tons Baad er dog sluttet til 52/6d. med 28/2 Annullering. Af Afslutninger for senere Afskibning kan nævnes: 7,000 Tons Sydney/Middelhavet-U.K.-Continent 47/6d., April, og Vest Australien/Alexandria 42/6d., 10. April—10. Maj.

Fra Bombay/Karachi/Marmagoa er der sluttet adskillige store Baade til U.K./Cont. til 27/6d. d.w. og 23/6d. Scale, Marts. Saigon/2 Havne: London-Hull-Havre-Hamburg 37/6d., 10.—25. April.

TIME CHARTER

Med Undtagelse af nogle enkelte Afslutninger i Vestindisk Fart til omkring Dols. 1.15 for 6,000 Tons Baade er der intet at berette om dette Marked.

»Kattegat«, med hvilket der blev sluttet Kontrakt om Bjergning af Sandsugeren, lod straks denne undersøge af Dykker. Det viste sig, at Lasten var løbet fuld af Vand, men i Maskinrummet er der ikke Vand, og i Løbet af Eftermiddagen og Aftenen omladedes Stenlasten til Carl Nielsens Baad »Avance«, hvorefter man tog fat paa at pumpe Sandsugeren læns.

I Løbet af Mandagen lykkedes det at faa »Hesselø« pumpet læns, og samtidig hævede Skibet sig. Da det viste sig, at Maskinen som bebudet ikke havde taget nogen Skade, gik Skibet ved egen Kraft til Søndre Værft, hvor det skal repareres.

ØSTASIATISK KOMPAGNIS

Bestyrelse har paa et i Tirsdags afholdt Møde vedtaget at fastsætte Udbyttet til Aktionærerne for 1924 til 15 pCt.

Udbyttet af Selskabets Drift i det forløbne Aar andrager 21,680,773 Kr. mod 18,344,000 Kr. det foregaende Aar, da Aktionærerne fik et Udbytte af 14 pCt.

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«



OVERENSKOMST MELLEM HAPAG, LLOYD OG STINNES

Mellem Hamburg-Amerika Linien, Norddeutsche Lloyd og Hugo Stinnes Linien er der afsluttet en Overenskomst, der tilsigter at begrænse Skibstrafikken paa Santos, derved at de tre Selskaber fremtidig i Forening foretager Transporten af hele det dem til Viderebefordring til nævnte Havn overgivne Gods, og saaledes at der kun hver 3. Uge afsendes et Skib. Den indgaaede Overenskomst begrundes ved, at der for

Tiden finder en saadan Tilstrømning af Skibe Sted til Santos, at Halvdelen af dem til Stadighed maa vente paa Kajplads. Mængden af det i Byen oplagrede Gods er i Løbet af den sidste Maaned ifølge statistiske Oplysninger blevet forøget med 30,000 til 40,000 Tons. Ifølge Bladenes Udtalelser ventes det, at ogsaa de øvrige Dampskibslinier paa Sydamerika, der ikke omfattes af den indgaaede Overenskomst, vil indskrænke Farten paa Santos.

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

Voldsom Storm over Nordsøen.

Der har raset et forfærdeligt Vejr i Nordsøen. Flere Skibe, som er gaaet fra Karmøen til England med ispakket Sild, maatte vende. Bjellands Skib »Stavanger« forsøgte at trodse sig over Nordsøen, men da man naaede midtvejs blev Storm og Sø saa stærk, at Skorstenen væltede, og Skibet maatte returnere til Lervik med sine 800 Kasser Sild.

Sejladsen paa Grønland.

Inden for Styrelsen af Kolonierne i Grønland er man i fuld Gang med at planlægge Udsendelserne af Varer til Grønland og Besejlingen for den kommende Sæson.

De første Skibe, der afsendes, bliver som sædvanligt de gamle Barke »Ceres«, »Nordlyset« og »Thorvaldsen«, der kommer til at afgaa fra København omkring Midten af Marts. Derefter følger i Begyndelsen af April »Hans Egedes« og »Gertrud Rask«, og endvidere er det Hensigten, at Ejnar Mikkelsens tidligere Ekspeditionsskib »Grønland«, som Staten nu har købt, skal foretage 1—2 Ture til Vestgrønland, før det senere paa Sommeren anvendes til Turen til Angmagsalik og Scoresbysund.

I denne Forbindelse kan det endvidere nævnes, at Forsøgene i Fjor med Hvalfangsten ved de grønlandske Farvande vil blive genoptaget i Aar. Det er Hensigten, at Hvalfangeren »Sonja« og Flønseskibet »Sværdfisken« skal afsendes herfra i April eller Maj, saaledes at de er i de grønlandske Farvande, naar Hvalerne indfinder sig.

Rederiet Marius Nielsen & Søn

har i Mandags fra Rødbyhavn Værft overtaget Damperen »Marx« paa 2,000 T., et Søsterskib til Damperen »Marianne«.

Den nye Damper, der føres af Kaptajn *Winther*, har indtaget Bunkerul til England og skal derfra afgaa til Italien.

Nyt Rederi i Stockholm.

I Stockholm er der dannet et nyt Aktieselskab, der agter at drive Fragtfart samt Køb og Salg af Skibe. Aktiekapitalen bliver mindst 1 Million Kr. i Aktier paa 1,000 Kr. Selskabets Stiftere er Direktørerne *Carl A. Lindström*, *Aug. Sundström jun.*, *A. Kleingardt*, *Erik Krook*, *Nils Möller* og *Arthur Linden*, der alle sidder i Ledelsen af Krooks Petroleums- og Olie Aktieselskab.

Direktør *Aug. Sundström* har til *G. H. & S. T.* udtalt, at Hensigten med Selskabets Dannelse var at sikre Olieselskabets Tonnagebehov. Selskabet vil altsaa kun give sig af med Transport af Petroleum og Benzin fra Amerika og vil ikke optræde paa det almindelige Fragtmarked. Der forhandles om Køb af et udenlandsk Tankskib paa 10,000 Tons.

POSITIONSLISTE P R . 9 . F E B R U A R 1 9 2 5

MEDDELT AF »DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«.

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Nielsen, i Dok i Frederiksh. siden 14.2.
s.s. *Aalborg*, Egeholm, pass. Skagen 13.2.
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i Dok i Helsingør siden 12.2.
s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i København-Aarhus Ruten.
s.s. *Absalon*, Hansen, afg. Ceuta 7.2 til St. Domingo.
m.s. *Afrika*, Svarrer, ank. Dunkirk 13.2.
s.s. *Aggersund*, Petersen, ank. Kiel 6.2.
s.s. *Agnete Mærsk*, Rasmussen, pass. Landsend 13.2.
s.s. *Aladdin*, Nielsen, afg. København 17.2 til Danzig.
s.s. *Alderney*, Jerne, ank. Cardenas 13.2.
s.s. *Alexandra*, Holst, afg. Frederikshavn 10.2 til Antwerpen.
s.s. *Alf*, Thorkildsen, ank. København 1.2.
s.s. *Alfa*, Christensen, ank. Malta 13.2.
s.s. *Alfred Hage*, Danielsen, afg. Rotterdam 5.2.
s.s. *Algarve*, Sundvig, afg. Newcastle 13.2 til Catania.
s.s. *Atlsund*, Nielsen, afg. Catania 11.2 til Santa Pola.
s.s. *Amalienborg*, Hansen, ank. London 10.2.
s.s. *Angelica Mærsk*, Rask, afg. Stettin 13.2.
s.s. *Anine*, Risøe, afg. Cartagena 13.2 til London.
m.s. *Annam*, Rasmussen, ank. Shanghai 14.2.
s.s. *Anna*, ank. Marseilles 11.2.

Stabelafløbning.

Fra Nakskov Skibsværft foregik i Lørdags Stabelafløbning af Værftets Nybygning Nr. 24.

Skibet er et Passagermotorskib til »The Siam Steam Navigation Co., Ltd.«, Bangkok, og har faaet Navnet »Malini«.

Dimensionerne er 223' 0" × 35' 6" × 20' 0" med ca. 1,300 Br. R. Tons.

Maskineriet leveres af Holeby Dieselmotorfabrik, det bestaar af 2 Dieselmotorer paa tilsammen 1,100 I.H.K.

Skibet indrettes som Tropeskib med fast Solsejltag over alle Dæk.

Passagerindretningen rummer 9 I og II Kl.s Passagerer og ca. 400 Dækspassagerer, medens der er Kreaturindretning paa hele Mellemdækket.

Efter Afløbningen fortojede Skibet ved Værftets Udrustningskaj og vil efter Færdiggørelse afgaa til Siam.

Norsk Bestilling hos Kockum.

Rederfirmaet *Wiel & Amundsen* i Frederikshald har hos Kockum i Malmø bestilt et 7,600 Tons shelterdæks Motorskib. Skibet, der faar en Længde af 375', en Bredde af 53' 9", en Dybde til Shelterdækket af 34' 10" og et Dybtgaaende af 24', forsynes med en M.A.N. Motor paa ca. 2,000 eft. H.K., skal leveres om et Aar. Alt Hjælpemaskineri bliver elektrisk drevet.

København Shipping Boards nordevropæiske Sæde.

For nogen Tid siden lukkede Shipping Board sit Kontor i Gøteborg, og fra 1. Januar er ogsaa Kontoret i Helsingfors lukket. Alle Shipping Boards Forretninger i Skandinavien og i Østersøen er nu koncentreret i København.

Det første Motorskib bygget i Italien.

I Triest er søsat paa San Rocco-Værftet det første Passager- og Fragt-Motorskib, der er bygget i Italien. Skibet, »Esquilino«, er paa 9,400 Br. Tons, bygget til Lloyd Triestino og forsynet med Burmeister & Wain Dieselmotorer paa 5,800 ind. H.K.

Presenninger som Nødsejl.

Damperen »Falkanger« af Bergen indkom den 5. Februar til Mandal med Havari. Damperens Propeller var Mandag den 2. Februar, da Skibet befandt sig midt ude i Nordsøen, blevet ubrugelig, og Føreren, Kaptajn *C. Tønder*, lod da rigge Nødsejl op af Presenninger og Solsejl, og ved Hjælp af disse lykkedes det Skibet at naa i Havn.

B

s.s. *Beira*, Kjær, afg. London 14.2 til Libau via Svendborg.
s.s. *Belgien*, Hansen, ank. Manzanillo 31.1.
s.s. *Bellona*, Aggerholm, i Dok i Frederikshavn.
s.s. *Benedikt*, Falk, i København-Haderslev-Aabenraa-Søborg Ruten.

KJØBENHAVNS HANDELSBANK

ETABLERET 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

Filialer 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 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

DEN DANSKE LANDMANDSBANK

GRUNDLAGT 1871

DE FORENEDE JERNSTØBERIER



AKTIESELSKAB

HOLMBLADSG. 47 · KØBENHAVN S.

TELEFON: 1630



KABYS-KOMFURER OG SKIBS-ØVNE
I ALLE STØRRELSER TIL KUL OG OLIEFYRING

H. P. NIELSEN

Strandbygade 18 · Esbjerg
Skibshandler

Telefon: 197 Telegr.-Adr.: Skibsnelsen

ESBJERG JERNSTØBERI & MASKINFABRIK

JENSEN & OLSEN

Telegr. »Thors

ESBJERG

Telef. Nr. 31

udfører Skibsreparationer af enhver Art

ESBJERG MASKINFABRIK

JERN- & 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 & 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

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. Mogensén

Telegr. Adr. »Saxbergs« · Telefoner 244 & 482

Skibshandel

SKIBSREPARATIONER

VIGGO JENSEN A/s
MASKINFABRIK

TELFON: 2437

AARHUS

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. *Berghus*, Andresen, afg. Trondhjem 15.2 sydgaaende.
 s.s. *Berlin*, Vinding, ank. Zeebrügge 13.2.
 s.s. *Bertha*, Lassen, afg. Antwerpen 15.2 til Cardiff.
 s.s. *Betty Mærsk*, Nielsen, afg. Oran 7.2.
 s.s. *Birgit*, Bang, ank. Casablanca 11.2.
 s.s. *Birte*, Christensen, ank. St. Johns 31.1.
 s.s. *Bjarke*, Petersen, oplagt i Svendborg.
 s.s. *Bodil*, afg. Åhus 14.2 til Raumo.
 s.s. *Bogj*, Rasmussen, afg. Port Talbot 10.2.
 s.s. *Bolivia*, Beldring, afg. Aden 12.2 til Europe.
 s.s. *Bornholm*, Hansen, afg. Liverpool (N. S.) 11.2.
 s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Grangemouth 14.2.
 s.s. *Botnia*, Lydersen, afg. Leith 13.2 til Island.
 s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, ank. Port de Bouc 10.2.
 s.s. *Brasilien*, ank. København 10.2.
 s.s. *Bratlingsborg*, Larsen, afg. Dublin 14.2.
 s.s. *Bretagne*, Hartmann, afg. Rufisque.
 s.s. *Bretland*, Larsen, ank. Blyth 15.2.
 s.s. *Britta*, afg. Swansea 11.2 til Casablanca.
 s.s. *Brynhild*, Huus, i Dok i Frederikshavn siden 5.2.
 s.s. *Bryssel*, Jensen, afg. Nantes 16.2 til Bordeaux.
 s.s. *Børglum*, Sørensen, afg. Huelva 10.2.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, ank. København 15.2.
 m.s. *California*, Pedersen, afg. Barry 4.2 til Montevideo.
 s.s. *Carmen*, ank. Casablanca 12.2.
 s.s. *Charkow*, Arel, ank. Genua 14.2.
 m.s. *Chastine Mærsk*, Lundgreen, afg. Rotterdam 28.1.
 m.s. *Chile*, Hansen, pass. Dungeness 15.2 p. R. t. St. Thomas.
 s.s. *Chr. I. Kampmann*, Thomsen, ank. Hartlepool 14.2.
 s.s. *Christiansborg*, Lund, ank. Rotterdam 7.2.
 s.s. *Cimbria*, Svan, i København-Aalborg Ruten.
 s.s. *Cito*, Jordt, ank. Sunderland 13.2.
 s.s. *Copenhagen*, Nielsen, afg. Teneriffa 4.2 til U. S. A.
 s.s. *Cyril*, Duhn, ank. St. Pedro (S. Domingo) 15.2.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Dagmar* (J Lauritzen), pass. Hirtshals 13.2 p. R. t. Scotland.
 s.s. *Danefjell*, Simonsen, ank. Carontes 13.2.
 s.s. *Danefjærd*, Grøndal, ank. Saloniki 2.2.
 m.s. *Danekonge*, Petersen, ank. Wellington 3.2.
 s.s. *Danelag*, Stage, ank. Helsingør 5.2.
 s.s. *Danemark*, Hausgaard, ank. Tunis 8.2.
 s.s. *Danery*, Voss, afg. Methil 14.2 til Genoa.
 s.s. *Danevirke*, Jørgensen, afg. Bahia 4.2 til Newport News.
 s.s. *Dania*, Bencke, afg. Ardrossan 3.2 til Philadelphia-Baltimore og Norfolk Va.
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, ank. Novorossisk 10.2.
 s.s. *Delaware*, Folkenberg, afg. Kallundborg 16.2 til Korsør.
 s.s. *Diana*, Tramp, afg. Newcastle 16.2 til København.
 s.s. *Dorrit*, afg. Marseilles 12.2.
 s.s. *Douro*, Jørgensen, afg. Danzig 12.2 til London.
 s.s. *Drogden*, Hansen, ank. Fowey 12.2.
 s.s. *Dronning Maud*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Dublin*, Krogh, ank. Cardiff 16.2.

E

s.s. *E. M. Dalgas*, Bloch, afg. Teneriffe 12.2.
 s.s. *Ebba*, ank. Copenhagen 7.2.
 s.s. *Ebro*, Rosenhøj, afg. København 13.2 til London.
 s.s. *Efte Mærsk*, Thun, pass. Lizard 3.2.
 s.s. *Egholm*, Tønnesen, afg. Messina 16.2 til Catania.

s.s. *Eleonora Mærsk*, Mortensen, afg. Algier 9.2.
 s.s. *Elie*, Schmidt, afg. Huelva 15.2 til Danzig.
 s.s. *Elisabeth*, Petersen, ank. Cardiff 12.2.
 s.s. *Ella*, Boutrup-Christensen, i København-Hamburg Ruten.
 s.s. *Ellen*, Poulsen, ank. Genua 1.2.
 s.s. *Ellensborg*, Andersen, pass. Kopervik 15.2.
 s.s. *Elsborg*, Palm, ank. Antwerp 12.2.
 s.s. *Emilie Mærsk*, Andersen, afg. Oran 13.2.
 s.s. *Emanuel*, Svane, ank. Grangemouth 13.2.
 m.s. *Emma Mærsk*, Mærsk-Møller, afg. Java 25.1.
 s.s. *Energi*, Jensen, ank. Sharpness 14.2.
 s.s. *England*, Stengade, afg. Immingham 12.2.
 s.s. *Enigheden*, Christensen, ank. Svendborg 15.2.
 s.s. *Erik*, Christensen, afg. Newcastle 5.2 til Neapel.
 s.s. *Erik B*, Jørgensen, ank. Bahia Blanca 15.2.
 s.s. *Erik Boye*, Mathiasen, afg. Dakar 7.2.
 s.s. *Erindring*, Nielsen, afg. Llanelly 14.2 til Amsterdam.
 s.s. *Esbarn Snare*, Dreyer, i Vejle-Hamburg Ruten.
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Aalborg-Hamburg Ruten.
 s.s. *Ester*, ank. Themsen 12.2.
 s.s. *Esther Maria*, Vilsmark, ank. Stornoway 8.2.
 s.s. *Estland*, Sørensen, ank. Kaolack 11.2.
 s.s. *Estonia*, Christensen, afg. Newcastle 7.2 til New York.
 s.s. *Expres*, Hansen, i København-Horsens Ruten.

F

s.s. *Falken*, Pedersen, i Ruten København-sydfynske m. fl. Pladser.
 m.s. *Falstria*, Sørensen, ank. Port Said 16.2.
 s.s. *Fanø*, Michelsen, ank. Boston U.S.A. 11.2.
 s.s. *Ficaria*, Hansen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Fiona*, Petersen, oplagt i København siden 16.11-1924
 m.s. *Fionia*, Skjoldam ank. Bangkok 2.2.
 s.s. *Flora*, Andersen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Florida*, Holm, afg. Bahia 1.2 via Madeira til København m. fl. Pladser.
 s.s. *Flynderborg*, Wendt, afg. Glasgow 10.2.
 s.s. *Frankrig*, Parkes, ank. Grangemouth 10.2.
 s.s. *Fredensborg*, Hillebranth-Lund, ank. Port Talbot 10.2.
 s.s. *Fredensbro*, Olsen, pass. Finisterre 15.2 p. R. t. Livorno.
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, ank. New York 12.2.
 s.s. *Frederiksborg*, Larsen, ank. San Domingo 8.2.
 s.s. *Frej*, Jensen, i Aarhus-Hamburg Ruten.
 s.s. *Frieda*, Westergaard, ank. Korsør 17.2.
 s.s. *Frigga*, Larsen, afg. København 16.2 til Leith via Odense, Aarhus og Aalborg.
 s.s. *Frode*, Juul Larsen, ank. St. John N.B. 15.2.
 s.s. *Fylla*, Callesen, ank. Swansea 15.2.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, afg. Danzig 14.2 til Riga og Reval.
 s.s. *Gautatyr*, Nielsen, oplagt.
 s.s. *Gerda*, afg. Aarhus 14.2 til Dunkirk.
 s.s. *Geysir*, Hansen, i Timecharter.
 s.s. *Gorm*, Christensen, afg. Hampton Roads 10.2 til Nørre Sundby, København og Nykjøbing F.
 s.s. *Grønland*, Andersen, afg. Rufisque 12.2.
 s.s. *Grønsund*, Nielsen, afg. Cardiff 13.2 til Madeira.
 s.s. *Gudrun Mærsk*, Nielsen, ank. West Indies 8.2.
 s.s. *Gunver*, afg. Cardiff 12.2 til Rouen.

H

s.s. *H. A. Hansen*, Hansen, afg. London 13.2 til København.
 s.s. *H. Pontoppidan*, Aggerholm, afg. Cardiff 12.2.
 s.s. *Hadsund*, Hansen, pass. Cap Finisterre 14.2 p. R. t. Bona.
 s.s. *Haldan*, Ørbech, henligger i København.
 s.s. *Halland*, Christiansen, afg. Barry 11.2.
 s.s. *Hamlet*, Poulsen, pass. Holtenau 16.2 p. R. t. Malmø.
 s.s. *Hammershus*, Hveissel, afg. Alexandria 7.2.
 s.s. *Hans Broge*, Christensen, afg. St. Domingo 12.2 til Queenstown f. Ordre.
 s.s. *Hans Mærsk*, Slavensky, ank. Venedig 5.2.
 s.s. *Hans Tausen*, Hansen, ank. Sandviken 7.2.
 s.s. *Harald*, Pedersen, afg. Sulina 15.2 til Odense.
 s.s. *Harriet*, afg. Tarragona 13.2 til Huelva.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, ank. København 13.2.
 s.s. *Hekla*, Bosch Kronika, oplagt.
 s.s. *Helene*, pass. Brunsbüttelkoog.
 s.s. *Helga*, ank. Bordeaux 15.2.
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, ank. København 10.2.
 s.s. *Hengest*, Ingemann Andersen, afg. København 17.2 til Libau.
 s.s. *Henry Tegner*, Nielsen, ank. Cardiff 14.2.
 s.s. *Hermod*, Clausen, pass. Kopervik 10.2.
 s.s. *Hertha Mærsk*, Møller, afg. Grangemouth 10.2.
 s.s. *Hindsholm*, Møller, ank. Odense 14.2.
 s.s. *Hjelm*, oplagt i København siden 19.7-1924.
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Swansea 16-17.2 til København, Aalborg, Vejle og Danzig.
 s.s. *Holland*, Jørgensen, ank. Aarhus 2.2.
 s.s. *Hroar*, Oest Jacobsen, ank. Hull 15.2.
 s.s. *Hugo*, Thorkelin, oplagt.
 s.s. *Hulda Mærsk*, Andersen, ank. København 5.2.

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. Schou & Co. Telgr. »Schou«. Stats Tlf. 17.
 P. Saxbergs Eftf., N. Mogensen. Tlf. 214 & 482.

Helsingør:

K. F. Marstrands Eftf.

Randers:

A. L. Nielsen, ogsaa aut. Forhyringskontor.

Vejle:

W. Coops, ogsaa aut. Forhyringskontor.

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

BUNKER ENTREPRENØRER
FOR UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGELSKE KUL-AFSKIBNINGSHAVNE
BEFRAGNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE
KULEKSPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER
FLYDENDE BRÆNDELSE

LAMBERT BROTHERS
LIMITEDTELEGRAM-ADR.: 85, GRACECHURCH STREET,
LAMBERT STOCK, LONDON

FILIALER:

CARDIFF, The Exchange	} Lamberte	Telegr.-Adr.:
Newport, Mon., 131, Dock Street		
Port Talbot, Exchange Buildings	} Lambrose	Newcastle.
NEWCASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs.		
Tyne Dock, 67, Hudson Street	} Lamberte	Newcastle.
Blyth, 19, Ridley Street		
West Hartlepool, Victoria Terrace	} Lamberte	Newcastle.
GLASGOW, 78, St. Vincent Street		
Methil, 82, East High Street	} Lamberte	Newcastle.
Burntisland, 20, High Street		
HULL, Prudential Buildings	} Lambrose	Grimsby
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road		
Immingham, Dock Offices	} Lambrose	Grimsby

NEW YORK: 17, STATE ST. BILBAO: ESTACION 5
PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA**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
Walkins	"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.

J. A. FINZI & YOUNG8, FENCHURCH BLDGS.
LONDON, E. C. 3
TELEFON: AVENUE 8289

SKIBSMÆGLERE OG BEFRAGTERE

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

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

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: »Vonnrehren«

SKIBSMÆGLERE
BUNKERKUL ENTREPRENØRERTelegrams: »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 Maskinforsyninger

C. A. G. FYHNSKIBSHANDLER OG KREDITOPLAG
EAST HIGH STREET
METHILFørste Klasses Varer i Skinker, Smør, The, Ost, Mel, Konserver etc.
Agent for W. B. Dick & Co., Ltd., Maskinolie etc.

I

- s.s. *I. D. S. Adolph*, Krøyer, afg. Gibraltar 11.2.
 s.s. *I. P. Justesen*, Jensen, afg. Rieme 16.2 til Hamborg.
 m.s. *Indien*, Jacobsen, pass. Gibraltar 11.2 p. R. t. Hamborg.
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Barry 7.2.
 s.s. *Inge Mærsk*, Hansen, ank. Genoa 11.2.
 s.s. *Inger*, ank. Tolkis 15.2.
 s.s. *Irene Maria*, Lisberg, afg. Lysekil 14.2 til Nuevitas (Cuba).
 s.s. *Island*, Frandsen, afg. Leith 14.2 til København.
 s.s. *Ivar*, afg. Norfolk Va 7.2 til Halmstad-København og Odense.

J

- s.s. *J. C. Jacobsen*, Schiønning, ank. København 13.2.
 s.s. *J. C. la Cour*, Sandborg, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jakob Mærsk*, Hansen, ank. West Indies 12.2.
 s.s. *Jan*, Kurtzhals, ank. Havana 9.2.
 m.s. *Java*, Schmith, ank. Gøteborg 15.2.
 s.s. *Jelling*, Andersen, ank. Cienfuegos 14.2.
 s.s. *Jenny*, afg. Bona 12.2 til Berwick on Tweed.
 s.s. *Jessie Mærsk*, Petersen, afg. West Hartlepool 23.1.
 s.s. *Johanne*, ank. Antwerp 12.2.
 s.s. *Jolantha*, Strufve, afg. København 16.2 til Oslo m. fl. Pl.
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, afg. Reykjavik 8.2.
 s.s. *Josey*, Nielsen, ank. Vera Cruz 11.2.
 s.s. *Junghoved*, Horn, afg. Cadiz 13.2.
 m.s. *Jullandia*, Kolls, ank. Middlesbrough 14.2.
 s.s. *Jægersborg*, Hansen, afg. Ayr 12.2.

K

- s.s. *Kai*, Friis, ank. Manati (Cuba) 14.2.
 s.s. *Karen*, Brinch, ank. Genua 11.2.
 s.s. *Karla*, afg. Grao 11.2 til Bristol.
 s.s. *Kasan*, Jørgensen, i Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Katholm*, Petersen, ank. Libau 12.2.
 s.s. *Kejserinde Dægmar*, Uldall, afg. Dakar 13.2 til Rufisque.
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, afg. Ardrossan 12.2 til Boston og Baltimore.
 s.s. *Kina*, Nielsen, afg. Omuta 5.2 til Europe.
 s.s. *Kirsten Mærsk*, Bærentzen, afg. West Indies 25.1.
 s.s. *Kjøbenhavn (D.F.D.S.)*, Christensen, i København-Aarhus Ruten.
 s.s. *Kjøbenhavn (Pacific)*, Larsen, ank. Kalundborg 15.2.
 s.s. *Knud*, ank. Constantinopel 15.2.
 s.s. *Knud Willemoes*, Thomsen, afg. Nørre Sundby 13.2 til Immingham.
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, i København-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Rindby, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Kronborg*, Rise, pass. Abaco 13.2.
 s.s. *Kronprins Frederik*, Hejlsø, ank. Hull 10.2.
 s.s. *Kurland*, Berndsen, afg. Barry 14.2.
 m.s. *København*, Mortensen, ank. London 19.1.

L

- s.s. *Lars Kruse*, Bager, ank. Wear 13.2.
 s.s. *Laura Mærsk*, Løber, ank. Dordrecht 13.2.
 m.s. *Leise Mærsk*, Houmann, afg. Rosario 22.1.
 s.s. *Lexa Mærsk*, Bærentzen, afg. Reval 11.2.
 s.s. *Lifland*, Haure Petersen, afg. Newport News (Va) 11.2.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, ank. Portimao 12.2.
 s.s. *Lily*, Poulsen, ank. Cardiff 10.2.
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutefart København-Limfjordsstationerne.
 s.s. *Lithuania*, Jørgensen, ank. Danzig 16.2.
 s.s. *London*, Caspersen, ank. Cartagena 6.2.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Newport Mon 4.2 til Buenos Aires Roads f. Ordre.
 m.s. *Lynetten*, Jensen, afg. Blyth 14.2.

M

- s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, afg. Oslo 16.2 til København via Frederikshavn.
 s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. Antwerpen 15.2 til København.
 s.s. *Maine*, Andersen, afg. Norfolk Va 31.1 til København, Vejle og Randers.
 s.s. *Maj*, Holm Nielsen, afg. Valencia 14.2 til Rotterdam.
 s.s. *Maja*, oplagt i København siden 31.12-1924.
 m.s. *Malaya*, Kruse, afg. Singapore 4.2 til Marseilles via Suez Kanal.
 s.s. *Manø*, Rathje, ank. Tyne 11.2.
 s.s. *Margrete*, Mathiasen, ank. Genua 12.2.
 s.s. *Marie*, pass. Dover 14.2 paa Rejse til Pasages.

- s.s. *Marie Mærsk*, Kristensen, afg. Portland Ma 5.2.
 s.s. *Margil*, Jensen, afg. Newcastle 10.2 til Gibraltar.
 s.s. *Martin Carl*, Olsen, ank. Genoa 11.2.
 s.s. *Mary*, Stabell, ank. København 11.1.
 s.s. *Maryland*, Pape, ank. New York 7.2.
 m.s. *Mexico*, Wolff Jørgensen, afg. Beaumont 15.2 t. Landsend.
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, afg. Barletta 16.2 til Val di Torre.
 s.s. *Minsk*, Egense, ank. København 12.2.
 s.s. *Mjøltnir*, Rasmussen, ank. Troon 14.2.
 s.s. *Moskov*, Jørgensen, afg. London 14.2 til Danzig.
 s.s. *Møen*, Olsen, i København-Stege og København-Nykøbing F. Ruterne.

N

- s.s. *N. F. Høffding*, Klint, afg. Gibraltar 9.2.
 s.s. *Nancy*, ank. Kotka 10.2.
 s.s. *Natal*, Røder, afg. Port Said 11.2 til Nordenhamm.
 s.s. *Nautik*, ank. Burriana 7.2.
 s.s. *Neptun*, afg. Amsterdam 13.2 til Aarhus.
 s.s. *Nerma*, ank. Copenhagen 14.2.
 s.s. *Nevada*, Fischer, afg. Bahia 13.2 til Skandinavien via Madeira.
 s.s. *Nidaros*, Thomsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, afg. Danzig 16.2.
 s.s. *Niobe*, ank. Swansea 11.2.
 s.s. *Nordland*, Clausen, afg. København 9.2.
 s.s. *Nordsøen*, pass. Ushant 14.2 paa Rejse til St. Nazaire.
 s.s. *Normandiet*, Meinertz, afg. Rufisque 14.2.
 s.s. *Norman Isles*, Matzen, ank. Nuevitas 13.2.

O

- s.s. *Odense*, i København-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-København-Gøteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, Danholt, afg. Baltchick 14.2 til en Havn Havn-Hamburg-range.
 s.s. *Oluf Bager*, Larsen, i København-Frederikshavn og København-Aalborg Ruterne.
 s.s. *Oluf Mærsk*, Hansen, ank. Cette 31.1.
 m.s. *Oregon*, Mühlendorff, ank. Diamante 5.2.
 s.s. *Orion*, Berndsen, ank. Bosse Indre 15.2.
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, i Dok i København siden 22.1.

P

- s.s. *P. Madsen*, Christensen, ank. Tyne 14.2.
 s.s. *P. N. Damm*, Andersen, afg. Cardenas 13.2.
 s.s. *Pacific*, Mathiesen, pass. Maldives 15.2 p. R. t. Singapore.
 s.s. *Palnatoke*, Skou, ank. Aalborg 13.2 f. Reparation.
 m.s. *Panama*, Hjernum, afg. København 4.2 til Norrkøping.
 s.s. *Parana*, Heisterberg, afg. Sydney 21.2 til Europa.
 s.s. *Paris*, Ovesen, afg. Rotterdam 1.2 til New York.
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, ank. Korsør 15.2.
 m.s. *Peru*, Larsen, ank. Hull 12.2.
 s.s. *Peter Mærsk*, Knudsen, afg. Norfolk 8.2.
 s.s. *Phanix*, Nielsen, i Esbjerg-Hamburg Ruten.
 s.s. *Polaris*, Holm, ank. Methil 16.2.
 s.s. *Polly*, Nielsen, ank. Bastia 12.2.
 s.s. *Primula*, Jacobsen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
 s.s. *Prins Knud*, Koch, ank. Klagshamn 10.2.

R

- s.s. *Randi*, afg. Grao 5.2 til London.
 s.s. *Rask*, Theilland, i Odense f. Losning.
 s.s. *Rhodesia*, Madsen, ank. Suez 15.2.
 s.s. *Rhone*, Thomsen, afg. London 14.2 til København via Aalborg.
 s.s. *Rigmor*, Jørgensen, pass. Gibraltar 11.2 p. R. t. Dublin.
 s.s. *Rita*, Hav, i København-Hamburg Ruten.
 s.s. *Robert Mærsk*, Jensen, ank. Birkenhead 13.2.
 s.s. *Romø*, Olesen, afg. Aalborg 13.2 til Tyne.
 s.s. *Rosenborg*, Jans, pass. Lizard 14.2.
 s.s. *Rota*, Rivald, afg. Leith 16.2 til København.

S

- s.s. *Saga*, Henriksen, afg. København 14.2 til Antwerpen.
 m.s. *Sally Mærsk*, Andersen, ank. Penang 13.2.
 s.s. *Scandia*, Simonsen, pass. Fair Isle 11.2 p. R. t. Nyborg.
 s.s. *Seine*, Le Barzig, afg. Rochelle 14.2 til Havre og Dunkirk.
 m.s. *Selandia*, Himmelstrup, ank. Sønderborg 14.2.
 s.s. *Sierra Leone*, Esbensen, afg. Norfolk 7.2 til Curacao.
 s.s. *Sierra Morena*, Moyell, afg. Baltimore 16.2 til New York.
 s.s. *Sierra Nevada*, Eriksen, afg. Mossel Bay 15.2 til Algoabay.
 m.s. *Siam*, Poulsen, ank. Antwerpen 11.2.
 s.s. *Sigrid*, Madsen, afg. Hamburg 11.2 til Tyne.
 s.s. *Sigrun*, Jensen, afg. Odense 15.2 til Antwerpen.
 s.s. *Sigvald*, Andersen, ank. Middlesbrough 16.2.
 s.s. *Silkeborg*, Christensen, ank. New Orleans 15.2.
 s.s. *Simone*, Christensen, ank. Gandia 9.2.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Huelva 10.2.
 s.s. *Skagerak*, Hansen, ank. Ceuta 14.2.
 s.s. *Skanderborg*, Petersen, ank. Helsingborg 8.2.
 s.s. *Skjold*, Nielsen, afg. Esbjerg 16.2 til Nørre Sundby. Aalborg, Randers og Aarhus.

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

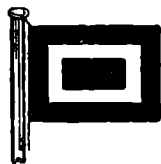
AUGUST P. MOE · PHILADELPHIA PA.

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

Telf. 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

BURNISLAND

Telegram-Adr.: »Mitchell«
 Telf. Nr. 15

BEFRAGTNINGS AGENT FOR FORSKELLIGE KULGRUBER I FIFESHIRE

BURNISLAND

BUCHAN & HOGG

Skibsredere · Skibsmæglere · Speditører

GRANGEMOUTH

Faste Ruter: Grangemouth, Middlesbro', Antwerp

Telegr.-Adr.: »Steam« · Telefon: 59 & 189, Privat 59a

s.s. *Skodsborg*, Grove, afg. Methil 13.2.
 s.s. *Skotland*, Iversen, afg. København 11.2.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, ank. Thorshavn 13.2.
 s.s. *Slesvig*, Poulsen, afg. Kongshavn 13.2.
 s.s. *Smul*, Hansen, ank. Blyth 14.2.
 s.s. *Sophie*, Thomsen, ank. Genua 11.2.
 s.s. *Spigerborg*, Jensen, pass. Lundy Island 12.2.
 s.s. *Stadion II*, ank. Køge 15.2.
 s.s. *Stal*, Clausen, afg. Cienfuegos 10.2 til Texas City.
 s.s. *Stegelborg*, Nielsen, pass. Cape de Gata 15.2.
 s.s. *Stella*, ank. Copenhagen 25.1.
 s.s. *Susan Mærsk*, Petersen, pass. Panama 11.2.
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, ank. København 14.2.
 s.s. *Svanholm*, Petersen, ank. Liverpool 11.2.
 s.s. *Svend Pii*, Albertsen, afg. Cardiff 28.1.
 s.s. *Svend*, Karstensen, afg. Cardiff 6.2 til Catania.
 s.s. *Svendborgsund*, Christensen, ank. Danzig 15.2.
 s.s. *Søborg*, Madsen, pass. Cape Race 9.2.
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, ank. Rosario 14.2.
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, i København-Bogense-Vejle Ruten.

T

s.s. *T. M. Werner*, Marcker, ank. Cardiff 10.2.
 s.s. *Taarnborg*, Knudsen, pass. Beachy Head 14.2.
 s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. København 12.2 til Manchester Liverpool og Swansea.
 s.s. *Taasinge*, Nicolaisen, i København-Nakskov-Mariager-fjord Ruten.
 s.s. *Texas*, Dragsdahl, afg. Newcastle 31.1 til Cuba.
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, afg. København 16.2 til Newcastle via Nakskov, Odense og Aarhus.
 s.s. *Thyra* (Progress), Schmidt, afg. Blyth 5.2 til Alicante.
 s.s. *Tiber*, Nielsen, ank. København 13.2.
 s.s. *Tjaldur*, Madsen, i København-Riga Ruten.
 s.s. *Tomsk*, Mikkelsen, afg. Cartagena 15.2 til København via Lissabon.
 m.s. *Tonking*, Topp, ank. Portland 12.2.
 s.s. *Transvaal*, Bronér, afg. San Francisco 1.2 til Hamburg via Panama Kanal.

s.s. *Trondhjem*, Pedersen, ank. København 13.2.
 s.s. *Tula*, Christensen, afg. Antwerpen 8.2 til Ceuta.
 s.s. *Tyr*, Jensen, ank. Hull 15.2.

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, ank. Antwerpen 13.2.
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, afg. København 11.2 til Dunkirk, Havre og Bordeaux.
 s.s. *Ulla*, Jessen, ank. Dunkirk 15.2.
 s.s. *Ulrik Holm*, Toft, afg. Lissabon 10.2 til Dakar.
 s.s. *United States*, Meyer, afg. København 13.2 til Oslo.
 s.s. *Uranienborg*, Rasmussen, afg. Newport News 14.2.

V

s.s. *Valborg*, Hansen, ank. Valencia 6.2.
 s.s. *Vega*, Madsen, ank. Glasgow 14.2.
 s.s. *Venus*, Terkildsen, ank. København 18.12-1924.
 s.s. *Vera*, Hjorth, ank. Castillon 14.2.
 s.s. *Veratyr*, Pedersen, oplagt.
 s.s. *Viborg*, Winther, ank. Venedig 9.2.
 s.s. *Vidar*, Nielsen, afg. Newcastle 16.2 til København.
 Bark *Viking*, Ankersøe, afg. Port Victoria, Spencer Gulf 2.2 til Europa.
 s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), Jacobsen, afg. Korsør 14.2 til Cardiff.

W

s.s. *Wien*, Jørgensen, ank. Savona 15.2.
 s.s. *Wilh. Colding*, Østergaard, afg. Castellon 15.2 t. Hamburg.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. København 14.2.

Y

s.s. *Ydun*, Jensen, i København-Randers Ruten.
 s.s. *Yokohama*, Bast, ank. Colombo 15.2.
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Rasmussen, i København-Hamborg Ruten.
 s.s. *Yrsa* (Lauritzen), ank. Copenhagen 27.1.

Ø

s.s. *Ørkild*, Jensen, afg. Bergen 11.2.
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. Huelva 7.2.

POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE

m.s. *Alfa*, Christensen, ank. København 13.2.
 m.s. *Caroline*, Jørgensen, pass. Brunshüttel 5.2. paa Rejse til London.
 3m.Sk. *H. C. Christensen*, Christensen. Antagelig afg. Cumana til Mobile.
 3m.Sk. *Fuglen*, Schmidt, ank. Langesund.
 3m.Sk. *Hans*, Christensen, ank. Whitehaven 2.2.
 3m.Sk. *Niels*, Rasmussen, afg. Cardiff 7.2. til Portimao.
 3m.Sk. *Cathrine*, Jørgensen, ank. Lissabon 21.1.
 3m.Sk. *Norden*, Olsen, ank. Lissabon 28.1.
 3m.Sk. *Roma*, Petersen, ank. Lissabon 28.1.
 3m.Sk. *Elisabeth Eff.*, Nielsen, ank. Lissabon 5.2.
 3m.Sk. *Johanne*, Marcussen, ank. Lissabon 6.2.
 3m.Sk. *Neptun*, Sørensen, ank. Lissabon 29.1.
 3m.Sk. *Vega*, Hansen, ank. St. Brieuc 18.1.
 3m.Sk. *P. Rasmussen*, Larsen, ank. Portleven 27.1.
 3m.Sk. *Geston*, Lund, ank. Teignmouth 5.2.
 3m.Sk. *Falken*, Madsen, ank. Plymouth 4.2.
 3m.Sk. *Zampa*, Jørgensen, ank. Fowey 23.1.
 3m.Sk. *Ørnen*, Jensen, ank. Guernsey 22.1.
 3m.Sk. *Concordia*, Henriksen, ank. Frederikshavn 2.2.
 2m.Sk. *Concordia*, Møller, ank. Knebel 6.2.
 3m.Sk. *Vesta*, Kristensen, afg. Folkestone 7.2. til Dieppe.
 3m.Sk. *Minerva*, Sørensen, afg. Fowey 9.2. til Kristianssand.
 3m.Sk. *Dagny*, Petersen, afg. Farø 10.2. til Southampton.
 m.s. *Willemoes*, Erichsen, oplagt Thurø.

4m.Sk. *Kaj Hvilsum*, Wulff, oplagt Thurø.
 4m.Sk. *Nordborg*, Hansen, oplagt Thurø.
 4m.Sk. *Olga*, Mouritsen, oplagt Thurø.
 3m.Sk. *N. P. Petersen*, Larsen, oplagt Thurø.
 3m.Sk. *Jens Nielsen*, Nielsen, oplagt Thurø.
 3m.Sk. *Rossing*, Baagøe, oplagt Thurø.
 3m.Sk. *Marie*, Nielsen, oplagt Thurø.
 3m.Sk. *Dr. Louise*, Hansen, oplagt Thurø.
 3m.Sk. *Pallesen*, Jensen, oplagt Thurø.
 3m.Sk. *Else*, Jensen, oplagt Thurø.
 4m.Sk. *Richard*, Petersen sejlklar Cardiff 3.2.
 4m.Sk. *Sigrid*, Hansen, oplagt Thurø.
 4m.Sk. *Ruth*, Sørensen, ank. Aalborg 22.1.
 m.s. *Albert Mou*, Rasmussen, ank. Hamborg 18.1. m. Havari
Philip, Petersen, oplagt Thurø.
Confidence, Hvenegaard, ank. Fowey 8.2.
Cornwall, Madsen, ank. Gt. Yarmouth 5.1.
Dannebrog, Hansen, ank. Thurø 8.1.
Flora, Nielsen, ank. Porsgrund 6.2.
Kurt, Jørgensen, ank. Cadiz 11.2.
Leif, Jørgensen, oplagt København.
Ludvig, Jørgensen, oplagt Thurø
Martin Nisson, Jensen, ank. Lissabon 28.1.
Primula, Jørgensen, ank. Brevik 14.2.
Valdemar, Christensen, afg. St. Brieuc 7.2. til Lissabon.
Vera, Larsen, afg. Nantes 6.2. til Leith.
Elisabeth, Groth, ank. Sevilla 12.2.
Fylla, Kromann, afg. Vejle 14.2.
Merkur, Hansen, afg. Legue 14.2.
Nordstjernen, Hansen, indk. Fecamp 12.2.
Polarstjernen, Hansen, ank. Danzig 11.2.
Venus, Boye, ank. Malmø 13.2.
Nathalie, Eriksen, afg. Legue 14.2.
 3m.Sk. *Garibaldi*, J. Jørgensen, ank. Svendborg 5.2.
 3m.Sk. *Noah*, J. E. M. Jørgensen, ank. Granton 13.2.
Arietis, Rasmussen. Indk. til Hals 12.2. paa Rejse til Marstal fra Frederikshavn for Storm og Modvind.
Maagen, Mortensen, ank. Mevagissey 10.2.

BLIDBERG ROTHCHILD CO. INC.
 DAMPSKIBS AGENTER OG SKIBSMÆGLERE
 59-61. PEARL STREET Telegram-Adr.: BLIDBERG
 NEW YORK CITY

Repræsentanter for:
BLIDBERG METCALFE & CO., GÖTEBORG

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDKOMMER HVER TORS DAG 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

Set. Anna Plads 28

AF NYBYGNINGER

KØBENHAVN K.

Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

Telegram-Adresse: PACAO

N. C. BACHEDSV. 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-
tonge til Skibsbrug og Elevatorer

Oplag i København:

ANTON JENSEN · STRANDGADE 44

BOLINDERS RAAOLIE-MOTORER
FOR SKIBE OG STATIONÆR

Ingen Vandindsprejtning.

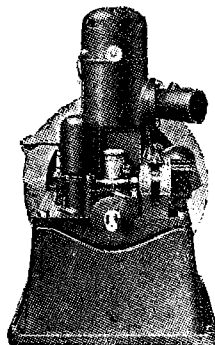
Ingen Kompressor.

Meget ringe Brændstofforbrug.

ØJEBLIKkelig IGANGSÆTNING VED ELEKTRISK GLØDESPIDS PAA RAAOLIE

OVER 15.000 BOLINDERMOTORER I DAGLIG DRIFT

ÆLDRE BOLINDERTYPER MODERNISERES



FORLANG TILBUD

Enerepræsentant for Danmark:

HARRY LEVIN
(INGENIØRAFDLG.)FREDERIKSGADE 1
KØBENHAVNTelefon: Central 59-5995
Telegram-Adresse: »FAIRLEVIN«

KIRKEGADE 7 ESBJERG TELEFON 266

TH. THYGESEN
SKIBSPROVIANTERING

GRUNDLAGT 1893

FRILAGER · VARER FOR UDFØRSEL

**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 · SKIBSINVENTARKabys- & Baadinventar, Lanterner med
Certificat, Kompashætter, Fortinning.ALT SKIBSARBEJDE UDFØRES
TOLDBODGADE 6, KØBENHAVN · TELEF 9445Skibsmægler
KR. KNUDSEN
Søassurance

KRISTIANSAND, S. Telegr.-Adr.: "NESDUNK"

J. ANDERSEN & CO
SHIPS OUTFIT

TOLDBODVEJ 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

F. V. T. NIELSENSKIBSBYGNINGSINGENIØR
(f.h.v. 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

DANRAAOLIEMOTORER
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 »
Strömme inner road 16 »
 « outer road 20 »
Hakkala 19 »

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



FORSIKRINGS-AKTIESELSKABET

DANSKE LLOYD

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

FORSIKRINGS-AKTIESELSKABET 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

A/S DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

KØBENHAVN

(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

Filialer:

BANGKOK & SINGAPORE

Egne Agenturer: Soerabaya, Shanghai, Hankow, Vladivostock, Dalny, Harbin, New York, Valparaiso, San Francisco, Durban og Johannesburg.
Regelmæssig Rutejart paa Siam, Kina, Japan, Sydafrika, Australien, Java, Vestindien, Meksiko og Vestkysten af Nord- og Sydamerika.
Import til Europa af østasiatiske 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.

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

BLIDBERG ROTHCHILD CO. INC.

DAMPSKIBS AGENTER OG SKIBSMÆGLERE
59-61, PEARL STREET Telegram-Adr.: BLIDBERG
NEW YORK CITY

Repræsentanter for:
BLIDBERG METCALFE & CO., GÖTEBORG

STEGMANN
N.F. EDSV. SKIBSMÆGLER
TELEFONER 18 & 918 TELEGRAFER „STEGMANN“
NØRRE SUNDBY

A/S DAMPSKIBSSELSKABET

“PACIFIC”

AMALIEGADE 28 A

Telefon: 4211 · Telegram-Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH

Korre panderende Reder

FLETCHERS (STEVEDORES) LIMITED

ETABLERET I OVER 50 AAR

TELEGRAM-ADR.:
“DISCHARGE, CARDIFF”
TELEFON: 1893

*Stevedores og
Kørsel*

ROYAL STUART BLDGS.
JAMES STREET
CARDIFF

ALFRED CHRISTENSEN

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

*Dampskibsreder
Dampskibs- og Havariagent
Befragtningsforretning*

KONSIGNER DERES SKIBE TIL SCHELLEN'S SHIPPING & AGENCY CO. SOC. AN.

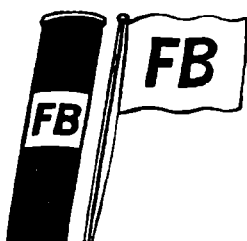
ROTTERDAM ANTWERPEN HAMBURG
Skibsredere, Skibsmæglere, Befragtere, Speditører,
Toldklarere. Spec: Baltic & White Sea Befragtning

Telegram-Adresser:
Rotterdam: SCHELLEN Antwerpen: SCHELSHIP Hamburg: SCHELLENSHIP

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



DE FORENEDE BUGSERSELSKABER

Telef.: Toldbodbommen: Central 3944 TELEGRAM-ADRESSE: Nattetelefon for Bugsering: Palæ 3034
Kontoret: Central 291 · 13101 · 10392 »TUGBOATS« Nattef. 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 · 9

FREDAG 27 · FEBRUAR 1925

32 · AARG.

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

STATSDRIFT AF SKIBE KAN IKKE BETALE SIG

Der er det grumme triste ved Menneskene, at de kan ikke lære af andres Dumheder. De maa absolut have Lov til selv at gøre Dumhederne, før de kan faa Øje paa dem. Hvis ikke, kunde Socialisterne da ikke blive ved i ramme Alvor at tænke paa Statsdrift indenfor Rederivirksomheden. Sporene skræmmer ellers bravt nok netop paa det Felt. Men maaske Socialisterne paa disse Breddegrader tror sig klogere end de godt Folk, der i de Forenede Stater, Canada, Australien, Portugal og Frankrig har brændt deres egne Fingre og Statens Penge paa statsdrevne Rederivirksomhed.

I vort sidste Nummer gengav vi den grumme naive Opstilling, som svenske Socialister bruger som Propaganda for Statsdrift paa Kultransportens Omraade, ligesom vi ogsaa bragte de kritiske Bemærkninger, som *Svensk Flagg* havde knyttet til Socialisternes lyserøde Kalkulationer, samt et interessant Indlæg fra Direktør Ladegaard, De Forenede Buggerselskaber. Medens Socialisternes Kalkulation, som vi genoptrykker i al dens skælnske Naivitet, udviste en aarlig Fortjeneste af Kr. 1,302,500 paa de imaginære ti statsejede 4,000 Tonnere, kom Direktør Ladegaard til det Resultat, at i Stedet for Fortjeneste vilde Driften af disse ti Skibe give et Tab af Kr. 66,000.

Direktør Ladegaard tilføjede, at han var sikker paa, mange Redere vilde hævde, at hans Udgifter var sat for lavt, og Direktøren har vist sig at være en god Spaamand. Alle de Redere, med hvem vi har drøftet dette Spørgsmaal, mener, at hans Tal er for lave, og at Tabet paa de ti Skibe vilde blive langt større. Hvad vi her sætter ud for at bevise.

Altsaa, først og fremmest:

Socialisternes Kalkulation.

	sv. Kr.
40,000 Tons d.w. til 200 Kr. pr. Ton	8,000,000
5 pCt. aarlig Rente af dette Beløb	400,000
3 pCt. af Kapitalen til Forsikringsfond	240,000
Kulforbrug 12,000 Tons à 15 Kr. aarlig	180,000
Olie og andre Forsyninger	10,000
Kost og Løn til Besætningerne	1,107,500
Havne- og Lodsafgifter etc.	200,000
Vedligeholdelse af Materiel	60,000
Lastningsudgifter ingen (self trimmers)	—
Losningsudgifter (moderne Materiel) 30 Øre pr. Ton	240,000
Afskrivning 2 pCt. aarlig	160,000
Administration	100,000
Ialt ..	2,697,500
Fragt af 800,000 Tons Kul à 5 Kr. pr. Ton ..	4,000,000
Fortjeneste ..	1,302,500

Allerede den skematiske Form, hvori denne Kalkulation fremkommer, maa ganske naturligt skræmme praktiske Folk. Først og fremmest gaar Kalkulationens Forfatter ud fra som noget selvfølgelig, at

disse ti Skibe vil fare frem og tilbage mellem svensk Havn og engelsk Havn med et Urværks Præcision. Mon de svenske Socialister tror, at et særligt Forsyn vil vaage over deres Skibe? At de vil blive sparet Strejker i hjemlig eller udenlandsk Havn og deraf flydende Forsinkelser, og at ingen af disse Skibe vil lide Havari eller anden Skade, der nødvendiggør et længere Ophold i Dok eller paa Værft? Saa er der det ved Kalkulationen, at den ogsaa gaar ud fra, at hele Sveriges Kulforbrug skal gaa til Gøteborg eller en Sundhavn. Saadan kan man ikke regne. Det maa fordeles paa andre Havne, i Særdeleshed Stockholm, ellers bliver Transportomkostningerne alt for dyre. Alene den Kendsgærning vil fordyre Driften betydeligt og vil ogsaa ændre Antallet af de Ture, som Skibene vil være i Stand til at udføre indenfor et Tidsrum af tolv Maanedere.

Fragten kalkuleres med Bunkers.

I sin Opstilling piller Direktør Ladegaard forsvarligt ved de forskellige Posteringer paa Socialisternes Kalkulation. Han paaviser saaledes, at Assurancen nødvendigvis maa blive betydeligt større og ligesaa Kulforbruget (Hr. Ladegaard kalkulerer dog ligesom Socialisterne med for lav Pris paa Bunkers; hvor købes gode Bunkers for 15 Kroner pr. Ton?). Med Rette opfører han Reparationer og Vedligeholdelse samt Afskrivning til Beløb, der er baseret paa Erfaring og ikke paa løse Teorier. Derimod synes vi, at han ikke maa nøjes med at passere over de 30 Øre i Losningsafgift, som Socialisterne regner med, ved blot at sætte et Spørgsmaalstegn. Hvorfor skulde et socialistisk Statsskib nøjes med at betale 30 Øre i Losningsafgifter, naar almindelige Redere maa betale mindst 1.18? Paa denne Konto alene er Fejlkalkulationen mere end 500,000 Kroner. Men maaske Skatteyderne skal betale denne Difference i direkte Skatter, for at Underskuddet paa Statsdriften af Kulskibene ikke skal blive for iøjnefaldende — det vil de sikkert være henrykt for.

Saa er der en anden Ting. Der siges udtrykkeligt, at Staten maa købe 10 Skibe à 4,000 d.w. til den meget billige Pris af 200 Kr. pr. Ton.

All right. Men naar man køber paa denne Maade 40,000 Tons til 200 Kr. pr. Ton, saa er Bunkerspace selvfølgelig inkluderet heri. Altsaa maa man beregne ca. 250 Tons pr. Rejse af hvert Skibs Tonnage til bunkers, med andre Ord i Stedet for at faa Fragt af 800,000 Tons Kul faar de 10 Baade kun Fragt af 750,000 Tons. Det giver Kr. 250,000 i Mindreindtægt, vel at mærke hvis man beregner Fragten efter 5 svenske Kroner — og hvem faar det i Øjeblikket. Man er pænt nødsaget til at nøjes med 5/- til Havne som Gøteborg og Stockholm og 4/6 til Gefle eller Hernøsand, altsaa henholdsvis sv. Kr. 4.41 og sv. Kr. 3.97. Lad os indrømme, at de nuværende Fragtrater er meget lave, men er der nogen Udsigt til Bedring — hvor skal Bedringen komme fra?

Fra Teori til Praksis.

Men lad os komme helt væk fra Socialisternes skematisk Opstilling og se paa Spørgsmaalet fra et praktisk Kalkulations-Standpunkt og gribe det an paa samme Maade som en almindelig dødelig Reder vil gøre det. Socialisterne har valgt at regne med Gøteborg som Lossehavn, lad os tage en anden Havn, som de Herrer slet ikke kan komme uden om, naar Talen er om at forsyne hele Sverige's Statsdrift med Kul — Stockholm. Til Trods for, at ogsaa vi regner med en Fragtrate af 5 svenske Kroner, bliver Underskuddet dog alarmerende. Altsaa, her er en af 4,000 Tonnerne paa Kulrejse:

Stockholm-Tynen-Stockholm.

Fragt: 5 sv. Kr. 96/4 Dage. Losningsafgifter Kr. 1.18.

	Dage
Stockholm-Tynen	5
Lastning Tynen	4
Tynen-Stockholm	5
Losning Stockholm	4
Helligdag	1
Ialt	19

19 Dage à 500 sv. Kr. pr. Dag*) (inkluderer alle

Udgifter ved Drift og Administration, m. U. a. sv. Kr.	
Skat af Redernes Andel af Tab ved Havari) ..	9,500
Udgifter i Tyne	4,000
Udgifter i Stockholm	8,000
Bunkers: 200 Tons à 20/-	3,500
Kommission & Kaplak	900
Ialt	25,900

3,750 Tons à 5 sv. Kr.	18,750
Totaludgifter	25,900
	7,150

20 Rejser à 7,150 sv. Kr.	÷ 143,000
10 Baade à 143,000 sv. Kr.	÷ 1,430,000

Altsaa et Tab paa disse statsdrevne Skibe af næsten 1½ Million Kroner i Stedet for det kalkulerede Overskud paa Kr. 1,302,500. Tabet bliver dog antagelig nogle Tusinder mindre, fordi svensk Lovgivning hjemler en vis Reduktion i Fyr- og Baakeafgifter efter hvert Skibs første 4 (8) Rejser.

*) En dansk Baad af den Størrelse vil koste ca. 600 d. Kr., men da de svenske Udgifter som bekendt er større, er det næppe for meget at regne med Kr. 500.— sv. for et svensk Skib.

(Udgifterne i Stockholm: 8,000 Kr. ser ret imponerende ud i Sammenligning med de andre. Vi aftrykker derfor Baltic and White Sea Conferencen's

Disbursement Account 72.

Port of discharging: Stockholm.
Size of vessel: 1,849 N.R.T.
Cargo discharged: 4,124 Tons Coal.
When discharging: August, 1924.
Time in port: 5 days.

Disbursements.	sv. Kr.
Official Harbour charges	2,206.13
Pilotage & Boatmen	409.85
Cost of discharging	4,760.45
Transp. Labourers	200.00
Insurance do.	123.73
	----- 5,084.18
Agency charges	287.21
Chartering & Commission	497.04
Other expenses	47.78
Total	8,532.19

Og dette er ikke Teori, men aktuelle Udgifter betalt i August 1924 i Stockholm af et af Baltic and White Sea Conferencen's Medlemmer).

Der er ejendommeligt nok endnu en Post, som ikke findes i den socialistiske Opstilling. Det er Skat. Var det monstro de Herrer Socialisters Mening, at et Statsrederi ogsaa paa dette Punkt skulde spille med falske Tærninger med de konkurrerende Privatredier? Eller har Opstillingens Forfatter ganske stiltiende regnet med, at man, som bekendt, ikke betaler Skat af Underskud?

Lad dette nu en Gang for alle slaa en Pæl igennem alle fantastiske Drømme om Statsdrift med Fordel. — Lad de Mænd, der har Evnen og Viljen til at drive Skibsfart, arbejde i Fred, — og søg snarere at befri dem for andres illoyale Konkurrence, — thi Landet har dog mere Gavn af Virksomheder, der igennem den Maade, hvorpaa de bliver ledet, bringer Penge til Landet og betaler den Skat, som det samme Parti har levet højt paa i de for Skibsfarten gode Aar.


HANDELSBALANCERNE FOR TYSKLAND, ENGLAND OG FRANKRIG I 1924

Tysklands Handelsbalance har været ugunstig i 1924, og henimod Aarets Slutning forværredes den yderligere, idet Indførselsoverskuddet, efter hvad *Wirtschafts-Bericht der Commerz- und Privat-Bank A G*, Hamburg og Berlin, meddeler, androg 568.93 Millioner Mark mod 404.44 Millioner den foregaaende Maaned. For hele Aaret 1924 andrager Indførselsoverskuddet over 2.7 Milliarder Reichsmark. En Sammenligning med det foregaaende Aar viser, at Overskudsindførslen hovedsagelig falder paa Føde- og Drikkevarer samt færdige Varer, for hvilke Grupper Indførselstallet var dobbelt saa højt som i 1923. Den samlede Indførsel var i 1924 50 pCt. højere end det foregaaende Aar, medens Udførslen i 1924 efter Markværdien i Øjeblikket kun var en Ubetydelighed større end i 1923, og naar Værdien fra før Krigen lægges til Grund, endog var mindre end i Fjor.

Den saa ugunstige Udvikling af Udenrigshandelen viser værdimæssigt et endnu langt mere trøstesløst Billede, da det indkomne Beløb for Udførslen som

Følge af de høje Toldmure i Udlandet ligger langt tilbage for Værdien af Indførslen.

Efter Værdien i Øjeblikket er Udførslen endnu ca. 36 pCt., Indførslen derimod kun 17 pCt. under Tallene fra 1913.

Hvad Englands Handelsomsætning i 1924 angaar, viser de af Handelsministeriet opgivne Tal, at Indførslen androg 1,279,844,579 Pd. Sterl. eller 189,618,383 Pd. Sterl. mere end i 1923 og Udførslen 795,364,581 Pd. Sterl. eller 23,106,810 Pd. Sterl. mere end i 1923. Importoverskuddet i 1924 var altsaa ca. 484 Millioner Pd. Sterl. mod ca. 318 Millioner Pd. Sterl. i 1923.

For Frankrigs Vedkommende viser den officielle Statistik, at Importen i 1924 beløb sig til 40,132,374,000 Frs., hvilket er 7,443,770,000 Frs. mere end det foregaaende Aar. Udførselens Værdi androg 41,454,137,000 Frs. eller 11,021,552,000 Frs. mere end i 1923. Udførselens Værdi overstiger saaledes Indførselens med 1,322 Millioner Frs.

NY BEMANDINGSSKALA FOR NORSKE SMAABAAD

De udenlandske Smaabaade er i Færd med at fortrænge norske Dampere i Transporten af fersk Fisk fra de store norske Fiskepladser som Følge af, at Smaabaade ikke med Fordel kan drives under norsk Flag, idet de Merudgifter, som Bemands-skalaen paalægger norske Redere i Forhold til Konkurrenterne, beløber sig til henved 10,000 Kr. om Aaret, har alle de Redere i Haugesund, der ejer den Art Baade, paa et Møde enstemmigt vedtaget at hen-

stille til Haugesund Rederiforening at oversende til Norges Rederforbund et Forslag til ny Bemands-skala for Baade op til 700 Bruttotons. Der foreslaas i dette samme Bemanding, som var gældende før Krigen for Baade af denne Størrelse, og da disse i Almindelighed nu er langt mere moderne udstyrede end før Krigen, vil Besætningen faktisk faa mindre at gøre end paa en Baad af tilsvarende Størrelse den Gang.

SEJLSKIBS- ELLER DAMPSKIBSUDDANNELSE?

Angaaende ovenstaaende har vi fra sagkyndig Side modtaget følgende Indlæg:

Om dette Spørgsmaal har der ofte i Søfartskredse været ført en livlig Diskussion, idet Sønæringsloven jo fordrer Fart i Sejlskibe som Betingelse for, at en Sømand kan faa Certifikat som Styrmand eller Skibsfører, efterat han har bestaaet sin Eksamen ved en Navigationsskole.

Paa den ene Side har man Lovens Fordring at overholde, og paa den anden har man Vanskeligheden for de unge Sømænd ved at skaffe sig den lovbefalede Sejlskibsuuddannelse, fordi Sejlskibenes Tal stadig aftager i alle Lande, og Spørgsmaalet, om hvorvidt Sejlskibsuuddannelsen ved alle Midler bør opretholdes, eller om den bør frafalde, er derfor stadig aabent.

Det turde maaske have sin Interesse at se samme Sag fremdraget fra Udlandet, hvor Spørgsmaalet ogsaa er fremme dels af samme og dels af andre Grunde, og hvor Forsvarerne for Sejlskibsuuddannelsen har Overtaget ligesom her, men hvor dens Modstandere ogsaa vil have et Ord med i Laget.

I *Nautical Magazine* for Februar d. A. er der et Indlæg i Sagen fra en Meddeler, der underskriver sig »Aon«, og fremkommer i Anledning af et Interview med Sir *Bertram Hayes*, som nu har taget sin Afsked fra sin mangeaarige Stilling som Skibsfører og »Commodore« i White Star Liniens store Oceandampere; hans Udtalelser skal være som følger:

»Romantiken har forladt Søen, nu er det bare Forretning.

Naar nogen paastaar, at den Sømand ikke duer, der aldrig har faret med Sejlskibe, da er dette absolut forkert.

Hvad Gavn kan en Mand vel have af, at han i sine unge Aar har sultet om Bord i Sejlskibe, hvad han før i Tiden uden Tvivl gjorde?

Ingensomhelst.

Efter det Kendskab, jeg har erhvervet mig til alle Sømandstyper, er den Sømand, der aldrig har været om Bord i et Sejlskib, men har hele sin Erfaring fra Dampskibe, lige saa dygtig og paalidelig, som den, der har gjort Tjeneste i begge.

Unge Sømænd behøver visselig at gøre Tjeneste i Tramps og der lære Paapasselighed, men Sejlskibs-Ideen er fejlagtig.

Den nulevende Sømandsslægt, som den er i vor Tid, er lige saa sund og brav, som den nogensinde har været i vor Historie.«

Disse er altsaa Sir Bertrams Ord, som de er givet efter *Evening News'* Interviewer, og hertil følger Indsenderen for egen Regning følgende:

Maaske vil disse Ord hos mange vække Forundring, da han (Sir Bertram) selv er af den gamle Skole, d. v. s. en af Raa-Nok Tidens Mænd, og nu stiger ned fra det allerøverste Trin paa Handelsskibenes Stige. Hvorfor skal hans Opfattelse adskille sig fra mange af hans tidligere Skibskammeraters?

Det maa sikkert være, fordi han i sin lange Tjeneste er bleven overbevist om, at Uddannelse i et Sejlskib ikke har været nødvendig, da dette har vist sig

ved Bedømmelse af de Officerer, som han har udvalgt sig, og det er sikkert blandt de bedste, der var at finde til at udfylde den Stilling, som de skulde indtage, hvor ikke alene store daglige Pligter udkrævedes, men hvor ogsaa en indtrædende Nødstilstand skulde ses i Øjnene paa den Maade, som britiske Sømænds Tradition udkrævede.

Der er hovedsagelig tre Grunde, som de, der støtter Sejlskibsuuddannelsen, i Almindelighed anfører:

- 1) Den Kendsgerning, at der endnu findes enkelte Skoleskibe med Sejlskibsrigninger.
- 2) At Sejlskibsmanden endnu faar Øvelse og Erfaring i Baadtjeneste.
- 3) At Sømanden i Sejlskibe faar udviklet mere Initiativ, opnaar større fysisk Udvikling, en større Evne til at lede Mandskabet, og et videre og mere tolerant Syn paa Livet.

Med Hensyn til den første af disse Grunde, da kan denne godt henføres til et Lune af en bestemt Mand eller et bestemt Selskab. Ingen Steder finder den tilstrækkelig Genklang til at betale Udgifterne derved, og kun i to Tilfælde — navnlig i Danmark — er der tilstrækkelig Enthusiasme tilstede til at holde saadanne Skoleskibe med Hjælpemotor i Søen.

Den anden Hovedgrund kan næppe diskuteres; thi hvilken Dreng i en søgaaende Bark kan sammenlignes med en Dreng fra »Worcester« »Conway« eller »Pangbourne«, naar det drejer sig om Rutine i at behandle en Baad? Spørger man en Officer, der har ført Redningsbaade under Livredningsarbejde, hvilken Hjælp han har fundet deri ved hans Ungdomsuuddannelse i Sejlskibe og de der udstaaede Strabadser, da vil man høre, at det var slet ingen.

Det tredie Argument kunde maaske faa lidt Vind i Sejlene hos en Officer, der var forud bestemt til at tilbringe hele sin Tid i Sejlskibe, men da dette nu ikke mere er Tilfældet, kan Indsenderen kun sige: At faa Aar i Trampskibe skulde være tilstrækkelig til at lære ham at behandle Folkene, og har han ikke lært dette samt opnaaet tilstrækkelig fysisk Udvikling til at passe paa sig selv og sit Skib, da kan ingen Raa-Nok Gymnastik eller smal Kost i Sejlskibe lære ham det.

Personlig kunde Indsenderen ikke tro andet, end at Sir Bertram vidste, hvad han talte om, og at den Type af Sømænd, som moderne Skibe tiltrænger, bedst udvikles og uddannes i moderne Skibe.

DANZIG LAANER

1½ MILLION PUND STERLING

PAATÆNKT STOR HAVNEUDVIDELSE

Senatspræsident *Salm*, Danzig, og et Medlem af Senatet har i London truffet Overenskomst med et Bankkonsortium om et Laan paa 37 Millioner Danzig-Gylden eller ca. 1½ Million Pd. Sterl. Laanet skal efter hvad *G. H. & S. T.* meddeler, anvendes til Udvidelse og Forbedring af Danzigs Havn samt Elektrificering af Fristadens Territorium. Overenskomsten skal godkendes af Danzigs Senat og Folkeforbundet.

UDSIGTERNE FOR SKIBSFARTEN

Sir Alan Anderson, Præsident for Storbritanniens Skibsfartskammer, udtalte ved en Middag, som Medlemmerne af Nordenglands Rederorganisation nylig gav for ham, bl. a., at Befolkningen var overbebyrdet med Skatter, og at Handelen næst efter Skibsbygningsindustrien led haardere end noget andet Erhverv. Hvis en Bedring skulde hidføres, vilde det være nødvendigt at faa et Samarbejde i Gang ikke blot indbyrdes, men ogsaa med Redere og Købmænd hele Verden over.

De, der ledede Virksomhederne, maatte ikke glemme Arbejderne, idet de vilde reussere eller gaa under sammen, og Fællesinteresserne mellem dem betød langt mere end Divergenserne.

Under en Omtale af Fragtspørgsmaalet udtalte Sir Alan, at der krævedes 3 Pund Mel eller 4 Pund Korn til Fremstilling af et 4 Punds Brød. Fragten for Hvede fra New York til London var i Øjeblikket 2sh. 3d. for 480 Pund. Fragten for Materialet til et 4 Punds Brød var altsaa mindre end $\frac{1}{4}$ d., medens Detailprisen for et saadant Brød i Dag er 11d. Hvis Raamaterialet til Brødet indførtes i Form af Mel i Sække, var Fragten 21 Cents pr. 100 lbs., og Fragten paa 3 lbs. Mel, tilstrækkeligt til at lave et 4 Punds Brød af, var mindre end $\frac{1}{3}$ d.

Hvis Hveden til det 4 Punds Brød kom fra Australien, var Fragten 45sh. pr. Ton à 2,240 lbs. eller mindre end $\frac{1}{4}$ d. pr. lb., saaledes at Fragten paa Raamaterialet til et 4 Punds Brød er mindre end 1d.

Fragtens Betydning for den endelige Pris af Varerne var altsaa meget ringe, men smaa Forandringer i Fragten var af stor Betydning for Rederen. En

lille Nedgang i Fragten kunde betyde, at *Tabet paa Rejsen blev større end Tabet ved at lægge Skibet op.*

Muligheden for at sælge Nordøstkyst-Kul til Frankrig eller Italien ahang ofte af en Forskel paa 6d. i den Pris, hvortil Varen kunde tilbydes. Forskellen mellem Omkostningerne i engelske og kontinentale Havne var gennemgaaende $7\frac{1}{2}$ d. pr. Ton i de kontinentale Havnes Favør.

Med Hensyn til Fremtiden udtalte Sir Alan, at der utvivlsomt i det Hele var en Tendens til Bedring. Vi var, mente han, nu kommet over det værste. En Genoplivelse af Handelen vilde hurtigt medføre Genoprettelse af økonomisk Balance og politisk Sundhed.

Ogsaa Havelock Wilson er optimistisk.

Mr. Havelock Wilson, der ligeledes var til Stede, udtalte, at det var klogt ikke at give sig af med at profetere, med mindre man var vis i sin Sag. Han mente dog at turde sige, at Udsigterne nu var langt lysere end tidligere. Han var lige vendt tilbage fra de Forenede Stater, hvor han havde lagt Mærke til den enorme Virkning, Regeringsskiftet i England havde haft; Aktier og Obligationer gik i Vejret, og det var øjensynligt, at Verden krævede stabile Regeringer.

Det havde ikke meget at sige, af hvilken Farve Regeringen var, eller hvad den kaldtes, naar blot den var stabil, og han var sikker paa, at 1925 vilde blive bedre end det foregaaende Aar. Der var kun én Fare, og det var den almindelige Uro i Arbejdsspørgsmaalet. Hvis man blot kunde naa saa vidt, at Arbejdsgivere og Arbejdere havde mere Tillid til hinanden, vilde alt blive godt.

HAVNEARBEJDET I HAMBURG-ALTONA

Den 22. Januar har en Forsamling af Medlemmer af Havnedrift-Foreningen i Hamburg-Altona vedtaget en ny Ordning angaaende Havnearbejdet i Erkendelse af, at det er nødvendigt, at alle, der er knyttet til Havnearbejdet, gør det mest mulige for at forbedre Resultatet af Driften.

Man har vedtaget en Række Bestemmelser, der bl. a. gaar ud paa, at alt forberedende Arbejde som Forhaling og Klargøring af Kraner etc. skal være foretaget saa betids, at det er afsluttet ved Arbejdstidens Begyndelse. Ladningspapirerne skal være afgivet ved Arbejdstidens Begyndelse, og Stevedores og Flodskippere og andre skal have deres Folk rede, saaledes at Losning og Ladning kan begynde Kl. 7 præcis. Flodskippere og Pramførere o. lign. skal være forpligtede til ved en Ladningsmængde af indtil 20 Tons Normalladning at stille en Mand og over 20 Tons Normalladning 2 Mand paa Skibet. Kan Skibene ikke aflevere eller modtage saa hurtigt som Kajen modtager eller afleverer, sætter Stevedoren eller Kajen paa Ladningsmodtagerens Bekostning saa mange flere Folk om Bord, at der kan arbejdes for fuld Kraft.

Kajforvaltningen er forpligtet til efter forudgaaende Anmodning at anvise Skibene deres Plads. Pramførere og Flodskippere o. s. v. skal sørge for, at deres Fartøjer i rette Tid ligger paa de rigtige Steder, og at de efter endt Losning eller Ladning, for saa vidt Kajforvaltningen ikke kan anvise dem en anden Plads, straks forhales, og de maa ikke lægge sig paa Steder, der er bestemt for et ankommende Skib, hvilke Steder er gjort kendelige saavel om Dagen som om Natten. Redere, Mæglere, Kajforvaltning og Stevedorvirksomheder er forpligtede til at give Oplysninger om Ladningens Tilgængelighed ved Losning af søgaaende Skibe, samt om disses Beredskab til at modtage Ladning, for saaledes at undgaa, at Transportfartøjerne kommer til at ligge klar til ingen

Nytte. Arbejdstiden skal udnyttes fuldt ud. Afsluttende Arbejder som Tildækning af Luger, Forhaling, Uddeling af Lønningssedler etc. maa først finde Sted efter Arbejdstidens Afslutning.

Overtrædelser medfører Erstatningspligt.

Hvis nogen ved Krænkelser af ovennævnte Bestemmelser tilføjer en anden Skade, tilkommer der den Skadelidte Erstatning indenfor de i den borgerlige Lov trukne Grænser. Opstaar der Uoverensstemmelse med Hensyn til Erstatningens Størrelse, afgøres Spørgsmaalet ad sædvanlig retslig Vej eller ved Voldgift.

Det anbefales, at man i Kontrakter, hvis Gennemførelse staar i Forbindelse med Arbejde i Havnen, indsætter følgende Klausul: »Afsluttet under Havnedriftsordningen for Hamburg-Altona«, samt at Dokumentet stemples.

Ordningen er traadt i Kraft den 1. Februar og gælder til 31. December i Aar.

SVERIGES FASTE DAMPSKIBSRUTER

Den faste Rute, som tidligere opretholdtes mellem Göteborg og West Hartlepool, blev inddraget under Krigen og er ikke senere blevet genoprettet, fordi der ikke har været tilstrækkelige Mængder af Gods at sejle med, og Forbindelsen har saaledes været meget uregelmæssig. Der vil dog nu atter blive fast Fart mellem de to Havne, og der er købt en engelsk Damper til Ruten. Damperen, hvis Navn er »Alburn«, laster ca. 1,000 Tons og skal afgaa fra Göteborg hver Fredag. Den er bygget i 1904.

Linjens Agent i Göteborg er Firmaet John Millar, og i West Hartlepool er Firmaet Smith, Hoog & Co., Ltd., Linjens Agenter.

STATS HANDELSFLAADERNE REALISERES

Efter hvad der meddeles fra London har den australske Regering definitivt besluttet at realisere sin statsdrevne Handelsflaade, der bestaar af 38 Passager- og Lastbaade med en samlet Tonnage af ca. 200,000 Tons. Det samlede Tab paa Statens Drift af Skibene skal andrage over 11 Millioner Pd. Sterling.

Naar den australske Regering har besluttet sig til dette Skridt, er det, fordi den er klar over, at Statsdriften ikke kan fortsættes uden meget store Tab. Det skal være Meningen at overdrage Skibene til et Selskab, der vil paatage sig at opretholde en regelmæssig Linje mellem Australien, England og det europæiske Kontinent, og hvis man kan opnaa et rimeligt Bud paa Skibene, vil Regeringen anbefale Parlamentet at vedtage Salget.

Ophugning af 500 Shipping Board Skibe?

I New York er der blevet dannet et Selskab med Deltagere indenfor Rederi- og Industrivirksomheder og med en Aktiekapital paa 5 Millioner Dollars. Selskabets Formaal er at købe 500 af Shipping Boards Skibe til Ophugning.

Ogsaa Ophugning i Canada.

Ifølge en Meddelelse fra New York har den canadiske Regering planlagt Ophugning af en stor Del af Statens Handelsflaade.

Det synes altsaa, som man endelig i de Lande, der holder Stats-Handelsflaader, er blevet klar over, at Statsdrift er altfor kostbar, og vi henviser iøvrigt til vor Artikel under »Uge til Uge« om dette Spørgsmaal.

“DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERTNING

København, den 24. Februar 1925.

De ledende Markeder har i den forløbne Uge fulgt de sidst angivne Retninger.

Argentina er saaledes gaaet ned, og der gøres næsten ingen Forretninger derfra. Det er dog sikkert kun et Spørgsmaal om Tid, naar dette Marked atter vil bringe saavel Beskæftigelse som Fortjeneste til Skibsfarten, men allerede nu at udtale sig om nævnte Tidspunkt, tør næppe nogen. Som saa ofte fremhævet er stabile Valutaforhold det eneste i Længden virksomme Middel for Tilbagevenden til mere stabile Forretningsforhold, og dermed ogsaa mere betryggende Forhold for Skibsfarten. De paakrævede Indkøb til Europa hæmmes desværre alt for meget af Valutahensyn. Bl. a. Frankrig menes at staa foran store Hvedeindkøb, der imidlertid udskydes paa Grund af den hidtidige Nedgang af Franckursen, og dennes hele usikre Stilling.

Det sydamerikanske Markeds slette Stilling har, som ventelig, ikke været gunstigt for de øvrige Markeders Stilling, omend disse alligevel vilde være faldet lidt af efter den forudgaaende Anspændelse, i det mindste hvad Efterspørgslen angaar. I Særdeleshed for Australiens Vedkommende holder derfor den svagere Tone sig, og der er kun sluttet et ringe Antal Baade derfra, og fortrinsvis ganske prompt Tonnage. Saadan har opnaaet igen 52/6d. og et Par forholdsvis mindre Baade 53/9d., medens for de senere Positioners Vedkommende Raterne har ligget fra 50/- til 47/6d., henholdsvis Marts og April.

Indien kan nærmest betragtes som fast, omend Afslutninger til noget lavere Rater har fundet Sted, og Efterspørgslen kun er maadelig. Engelske Beretninger meddeler, at Udsigterne for den nye Høst er ganske udmærkede, og dette forklarer maaske Befragternes Beredvillighed til allerede nu at slutte op for Juni/Juli.

Afrika har vedblivende beskæftiget en god Del Tonnage, og engelske Beretninger meddeler, at en Del Ladninger er taget op for saa sen Aftagning som Juli/September.

Jordnøddefarten paa Vestafrika beskæftiger nu mange Baade, og mange nye Ordre kommer frem for April og Maj Afskibning. Nordamerika har fortsat taget mange Baade, ligeledes Cuba, men i bedste Fald er de sidst betalte Rater opretholdt, idet Tonnagetilgangen har været betydelig.

TRÆLASTMARKEDET

Der er ubetinget intet godt at berette om dette Marked, i det mindste ikke for Østersøens Vedkommende.

Den længe savnede Vinter synes nu at ville indfinde sig, men selv om den viser sig regulær nok, vil den, efter al menneskelig Beregning næppe blive langvarig, som Følge af den allerede stærkt fremskredne Aars-

tid. Der savnes paalidelige Efterretninger om Størrelsen af de hidtil foretagne Indkøb, og adskillige Redere synes nervøse, og har allerede optaget forholdsvis store Kvanta, saavel pr. f.o.w. som senere. Som tidligere fremhævet kan Raterne næppe taale en yderligere Reduktion, i Fald der ikke skal sejles med direkte Tab, men nævnte Redere regner muligvis med, at Tiden vil bringe en følelig Mangel paa Ladninger, og i saa Fald i Tilgift en yderligere, ruinerende Nedgang i Raterne?

Ifølge Meddelelse til The Baltic and White Sea Conference er Forhandlingerne med de svenske Stuveriarbejdere nu afbrudte, og nogen Forsigtighed ved Befragtninger fra Sverige vil derfor næppe være upaakrævet.

Af de sidst berettede Afslutninger pr. f.o.w. og senere kan anføres:

Haukipudas & Uleåborg-London, 675 Std. 46/-, 2/- extra Slatings, nyt Scanfin, Kotka-Wisbech, 600 Std., 43/6d., f.o.w., Abo-London, 650 Std. 41/3d., f.o.w., Kotka-London, 1,100 Std., 40/6d., 15/6, Trångsund-Ramsgate, 200 Std., 55/-, f.o.w., Söderhamn-London, 600 Std., Juni/Juli, 43/6d., 2 Haparanda-London, 600 Std., 48/9d., f.o.w., og for prompt Lastning fra Riga er accepteret 35/- og 25/-, til henholdsvis London og Leith, hvilket ubetinget maa være tabbringende Sejlads, selvom Rejsen forløber uhindret.

KUL, KOKS ETC.

Dette Marked til Danmark har ligget meget stille i den forløbne Uge, og kun faa Afslutninger har fundet Sted. 1,750 Tons Kokes blev taget til 7/-, London/København, 500 Tons Losning; 600 Tons Kul Elswick/København 7/6d.; 1,850 Tons Kul, Forthet/Kolding, 5/9d.; 400 Losning; Kontrakt for 10,000 Tons fra Wales til Aalborg, er taget til 6/-, 500 Losning, Welsh Charter. For Kokes opnaar spotprompt Baad i Dag ca. 1,800 Tons 7¼d., maaske 7/6d., Greenwich-København.

MIDDELHAVET ETC.

Der er fortsat sluttet mange Baade med Kul hertil, og til faste eller forholdsvis forbedrede Rater. Af Befragtninger kan anføres:

Wales/Venedig 12/-, 5,000 Tons Port Said 11/- prompt, 2,000 Lissabon 7/6d., 1,900 Sicilien 9/9d., 6,500 Alexandria 10/6d., og fra Østkysten 4,500 Tons Civita Vecchia 10/-, 4,500 Genoa 9/1½d., 6,500 Port Said 10/3d.

Kul til Øerne derimod ligger stadig lavt, 8/3d. 2,500 Tons fra Tyne, og 8/- 2,100 Tons fra Wales.

Hjemgaaende er sluttet nogle Oreladninger, bl. a. Bona-Rotterdam 7,000 Tons 5/- Februar, 5,500 Tons ppt. 5/-. Smaa Baade er ganske prisgivet Befragternes Fordogtbeholdende, og det er en Sjældenhed, at en lønende Rate opnaas.

Fra *Sulina* kan anbringes Baade paa ca. 3,000 Tons til omkring 17/3d. Continentet, 19/3d. 2 danske Havne, og 20/- 2 svenske. Der rapporteres sluttet 5,500 Tons Oliekager Sortehavet/U.K. til 15/-, 9/20 Marts, samt Donau/U.K.-Continent 4,000 Tons tungt Korn 19/- 1/20 April.

Alexandria søger Tonnage til Hull, Basis 11/- pr. 60 Kubikfod, 1/- extra ifald London.

Nogle Saltladninger fra Spanien til St. Johns N. F. er sluttet til 11/6d. for 4/5,000 Tonnere, April/Maj. Tunis/Plymouth 8/6d. for 3,100 Tons Fosfat, prompt.

NORD-AMERIKA, GULFEN, CANADA

Fra Northern Range er opnaaet op til 21½ Cents til Middelhavet og 23 Cents til Piræus for prompte Baade. For Marts betales 4/- per quarter til Vest Italien og 18½-19 Cents til Middelhavet. Kulraten er ligeledes fast. — 3.50/3.60 Doll. er betalt til Middelhavet og endog 4.50 Doll. til River Plate.

Raten for Case oil fra Gulfen til Syd Afrika er uforandret — 30 Cents per case. Lumber fra Gulfen er fast; 147/6d. til Buenos Aires er gentaget for ca. 1,300 Stds. og 1,200 Stds. 155/- Buenos Aires og Santa Fé. Der er derimod liden Efterspørgsel efter Tonnage for Oliekager i Øjeblikket.

Cuba vedbliver at tage Tonnage, og Raterne er gode — omend lidt svagere i de sidste Dage. Februar Baade slutes til 22/6d. U.K.-Cont. og primo Marts fra 22/- til 23/6d. alt efter Størrelse.

Udgaende er sluttet: ppt. 2,550 Tons Sten 1/2 Lysekils/Santiago de Cuba, 3.50 Doll.

Fra New York er sluttet flere Baade mellem 3,300 og 5,500 Tons til Leningrad til 24½/25 Cents, Option Riga eller Reval 1 Cent mindre, og der behøves mere Tonnage herfor.

Pacific har taget en 6,500 T. April til 37/6 Basis U.K.-Cont.

SYD-AMERIKA

Tre prompte 6,000 Tonnere har faaet 15/- fra Wales

til Buenos Aires; Wales/Montevideo betalte i den forløbne Uge 14/3d. for 6,000 Tonner pr. 5/15 Marts, og der rapporteres netop sluttet 5,500 T. Wales/Buenos Aires 15/6d. pr. 2/12 Marts. — Markedet er meget varierende.

La Plata hjemgaaende ligger stadig slet, og de 60/65 Baade, der er under Losning i Øjeblikket, har kun ringe Udsigt til at faa betalbar Fragt hjemover. Hertil kommer, at der yderligere er sluttet mange Baade ud pr. ultimo Februar/primo Marts, saa Stillingen er ret fortvivlende. En enkelt spot 6,400 Tonner har dog faaet 24/- fra Santa Fé basis een Havn Bergen/Stockholm, 23/2 Annullering. Ellers er der sluttet 5,500 Tonner not above San Lorenzo/U.K. Gibraltar-Hamburg range 20/9d., Option 2 nordspanske Havne 1/3d. extra, Portugal 2/- extra een, 3/- extra 2 Havne, Middelhavet 2/6d. extra een Havn, 3/6d. extra 2 Havne, Bergen/Danmark 2/- extra een Havn.

San Lorenzo/Rio de Janeiro 5,000 T. Hvede eller Mel 16/6d. og 3,600 T. fra Bahia Blanca 15/6d. — begge Marts — er sluttet, men en saadan Forretning er blot til for at faa Tiden til at gaa i Haab om en eventuel Stigning i Raten hjemover senere hen. En 9,000 Tonner er sluttet fra Nitrate ports til 2 Gulf-Havne til 5.50 Doll.

ØSTEN

Der er sluttet Sydney/Middelhavet-U.K.-Cont. 7,000 T. 52/6d., ppt.; Sydney/Syd Australien eller Victoria til Middelhavet-U.K.-Cont. 5,000 T. 53/9d. ppt.

Durban-Cape Town range til U.K.-Gibraltar/Hamburg range har betalt 28/9d. for 9,200 Tonner pr. 15. August/15. September, Majs.

Burmah/Holland har taget 7,000 Tonner, Marts/April til 32/- og for mindre Baade kan 33/- 33/9d. opnaas i samme Position.

TIME CHARTER

Dette Marked viser ingen Forandring, og de faa Ordre, som cirkulerer, er mere end elendige.

NORSK ERSTATNINGSSAG MOD SHIPPING BOARD

Norsk Damper »Hassel« kolliderede i August 1918 med den amerikanske Damper »Ausable«, som var i den amerikanske Regerings Tjeneste. »Hassels« Rederi anlagde derefter Sag mod Shipping Board med Krav om Erstatning for det betydelige Tidstab, som Skibet led ved Reparationen. Der blev indgaaet et Forlig, hvorefter Rederiet skulde have en Erstatning paa 162,000 Dollars, men da man, fordi det var

Regeringen, der var sagsøgt, savnede Lovhjemmel for Udbetalingen, blev denne stillet i Bero, indtil Kongressen havde vedtaget et i Anledning af Sagen indbragt Lovforslag, og dette har nu fundet Sted.

Sagen er iflg. N. H. & S. T. blevet ført af den norske Legation i Washington, der er blevet bistaaet af Nordisk Skibsrederforenings Repræsentant, Advokat Haight.

TRAFIKKEN GENNEM SUEZKANALEN I 1924

Trafikken gennem Suezkanalen har i 1924 naaet et Rekordtal. Ialt passerede i Aarets Løb 5,121 Skibe med en samlet Tonnage af 25,105,921 Tons mod 22,730,162 Tons i 1923. Nedenstaaende Tabel viser Fordelingen paa de forskellige Maaneder sammenlignet med 1923:

	1923	1924
Januar	1,909,500	2,071,074
Februar	1,725,459	2,031,530

Marts	2,159,571	2,194,528
April	1,932,296	2,087,999
Maj	2,065,833	1,998,248
Juni	1,696,680	1,763,610
Juli	1,892,493	2,055,902
August	1,864,812	2,033,698
September	1,736,541	1,952,590
Oktober	1,958,507	2,297,001
November	1,874,517	2,353,906
December	1,913,953	2,269,745

ATLAS

1/3 Atlas, Nørrebrogade 198 · København L.

SKIBS-DAMPTURBINER

MED

TANDHJULSUDVEKSLING

i mest moderne Udførelse.

“SEA-CARRIAGE OF GOODS ACT 1924”

Den 17. September 1924 vedtog det føderale Parlament i Australien »Sea-Carriage of Goods Act 1924«, der i Henhold til Proklamation af 5. November 1924 træder i Kraft fra 1. Januar 1925. Samtidig ophæves »Sea-Carriage of Goods Act 1904«.

Under den forudgaaende Debat i Parlamentet oplyste Handels- og Toldministeren, at Hensigten med denne Lov var at give visse Regler vedrørende Konnossementer, specielt for at bringe Reglerne om disse i Overensstemmelse med den fornylig i England — paa Grundlag af de af Sølovs-Konferencen i Bryssel i 1922 anbefalede Bestemmelser — vedtagne Lov, og derved skabe en ensartet Lovgivning paa dette Omraade indenfor det britiske Imperium.

Foruden de ovennævnte af det britiske Parlament vedtagne Bestemmelser, indeholder Loven udover den allerede tidligere i »The Sea-Carriage of Goods Act 1904« indeholdte Bestemmelse om, at et Konnossement udstedt i Australien for Varer bestemt til et Sted udenfor Australien skal være underkastet australsk Lov — en ny Bestemmelse, hvorefter enhver Stipulation i et Konnossement eller Dokument angaaende Befordring af Varer fra et Sted udenfor Australien til et Sted i Australien gaaende ud paa, at Retsspørgsmaal i Tilfælde skal indbringes for vedkommende fremmede Lands Domstole, skal være ugyldig. Hensigten hermed er at give australske Importører Adgang til at faa alle Spørgsmaal angaaende Fortolkning af Konnossementet

behandlet af australske Domstole. Disse Bestemmelser findes i Lovens § 9, der lyder saaledes:

- 1) All parties to any bill of lading or document relating to the carriage of goods from any place in Australia to any place outside Australia shall be deemed to have intended to contract according to the laws in force at the place of shipment, and any stipulation or agreement to the contrary, or purporting to oust or lessen the jurisdiction of the Courts of the Commonwealth or of a State in respect of the bill of lading or document, shall be illegal, null and void, and of no effect.
- 2) Any stipulation or agreement, whether made in the Commonwealth or elsewhere, purporting to oust or lessen the jurisdiction of the Courts of the Commonwealth or of a State in respect of any bill of lading or document relating to the carriage of goods from any place outside Australia to any place in Australia shall be illegal, null and void, and of no effect.

Endelig giver Loven Adgang til at faa udstedt saakaldte »Received for Shipment Bill of Ladings«, hvorved forstaas Konnossementer, der træder i Kraft, saasnart et Vareparti er overleveret til vedkommende Rederis Varetagt, og ikke først naar Varerne er indladet i Skibet. Saadanne Konnossementer skal være negotiable og i det hele taget være ligestillede med og have samme Retsvirkning som almindelige Konnossementer. Den nævnte Bestemmelse er blevet indsat i Loven væsentlig af Hensyn til Finansieringen af Australiens Uldeksport.

PORTUGISISK OMSÆTNINGSSKAT

Portugal er indført en ejendommelig Skat, den saakaldte Omsætnings- eller Transaktionsskat beløbende sig til 2 pCt. af Omsætningens Bruttobeløb. Den kommer ogsaa til Anvendelse paa Skibe, der laster i Portugal, forsaavidt angaar Fragter, der er indkasserede paa Grundlag af Certepartier afsluttet i Portugal. Derimod ikke i noget Tilfælde, hvor Certepartiet er afsluttet udenfor Portugal, selv om Lastning finder Sted i portugisisk Havn. Efter hvad der meddeles, er der Adgang for dem, der skal betale denne Skat, til at træffe et Arrangement med vedkommende Skattemyndigheder, hvorefter Aarets totale Omsætning skønsmæssig anslaaes til et vist Beløb og Skat betales deraf. Det forekommer ogsaa, at Mæglerne indgaar en saadan Overenskomst med Regeringen, og det hænder da, at Mæglerne, som betaler denne Skat paa Grund af en saadan Overenskomst, anser sig berettiget til at belaste Skibene med 2 pCt. af Fragten. Som en Følge af dette Arrangement vil altsaa vedkommende Mægler ikke kunne præstere nogen Kvittering for Afgiftens Betaling. Den er i Virkeligheden ikke betalt, idet den angives at være indbefattet i det Arrangement, Mægleren har truffet med Regeringen. Mæglerne gaar ud fra, at naar han ifølge portugisisk Lov er ansvarlig for, at den Skat, der skal betales af den indkasserede Fragt, bliver betalt, maa han have Adgang til at indkræve Skatten af Skibet Nordisk Skibsrederforening, der omtaler Spørgsmaalet i sit Cirkulære for Januar, anser det for meget tvivlsomt, om Mægleren er berettiget til under disse Omstændigheder at belaste Skibet med denne Skat. Efter al Sandsynlighed er Forholdet det, at hans Arrangement med Regeringen alene drejer sig om hans egen Omsætning og ikke indbefatter den Skat, som andre skal betale, men hvad man end mener herom, er det ialtfald givet, at naar Betingelserne ikke er tilstede for, at Rederne skal betale Skat, saa er det helt ulovligt af Mægleren at belaste Rederiet med disse 2 pCt. Det gælder altsaa i ethvert Tilfælde, hvor Certepartiet er afsluttet udenfor Portugal. I saa Fald skal der ikke betales nogen Omsætningsskat, og naar Mæg-

leren alligevel debiterer Rederiet 2 pCt. for at dække denne Skat, bør der protesteres derimod, og Mægleren tvinges til at betale Beløbet tilbage, hvis det er fratrukket i hans Afregning.

KØBENHAVNS BUNKERKUL-DEPOT

I Løbet af de sidste Dage er der foregaaet en meget væsentlig Forandring indenfor Ledelsen af Aktieselskabet Københavns Bunkerkul-Depot, idet Skibsreder *Erlandsen* er udtraadt af Bestyrelsen og den daglige Ledelse.

Selskabet dannedes i sin Tid med en Aktiekapital paa 600,000 Kr. ved en Sammenslutning af Firmaerne C. K. Hansen og Schack Steenbergs Kulforretninger. Skibsreder *Erlandsen* repræsenterede Firmaet Schack Steenberg, medens C. K. Hansen indtil for nylig repræsenteredes af Skibsreder *Christian Harhoff*, der nu er afløst af Grosserer *Knud Hansen*.

Ved den trufne Ordning har Firmaet C. K. Hansen overtaget hele Kapitalen, saaledes at dette Firma altsaa nu er Eneindehaver af Københavns Bunkerkul-Depot.

SKIBSFARTEN PAA BORDEAUX

Den danske Skibsfart paa Bordeaux har i 1924 været noget mindre end i det foregaaende Aar, idet der i 1924 indklareredes 69 Skibe med 58,311 Netto Reg. Tons mod 91 Skibe med 79,763 Netto Reg. Tons i 1923. Antallet af de udgaaede Skibe androg i samme Tidsrum henholdsvis 68 med 57,533 Netto Reg. Tons og 92 med 80,643 Netto Reg. Tons.

Herudover indkom 3 Dampskibe med tilsammen 3,116 Tons til Pauillac samt 3 Dampskibe med ialt 1,698 Tons til Arcachon.

Nedgangen skyldes formentlig Konjunkturerne paa Fragtmarkedet og Skibsfartens vanskelige Stilling i det forløbne Aar.

C. I. F. KONTRAKTER OG MIDDELHAVSTRAFIKKEN

Indtil i Fjor blev næsten al den ægyptiske Bomuld, der købes af de franske Tekstilfabrikker i Øst- og Midtfrankrig, og som indføres over Marseille, solgt f.o.b. Alexandria, og Valget af Skib til Transporten overlodes Fabrikkerne.

I det sidste halve Aar har der imidlertid gjort sig en Tendens gældende til at overlade Valget af Skib til Transporten til Sælgeren, og hvis dette bliver almindeligt, betyder det en alvorlig Trusel mod fransk Skibsfart, idet Messageries Maritimes faktisk hidtil saa at sige har haft Monopol paa Transporten af Bomuld til Marseille.

Hvad angaar den Bomuld, som Tekstilfabrikkerne i Nordfrankrig køber, og som indføres over Le Havre eller Dunkerque, har Fabrikkerne lige til 1922 haft Valget af Rederi til Transport af Varerne, men i 1922 gik Affreteurs Reunis, der takket være Kontrakter af lignende Art som dem, Messageries Maritimes har med Fabrikkerne i Øst- og Midtfrankrig, praktisk talt havde Monopol paa Transporten, ind, og efter den Tid er megen Bomuld til Nordfrankrig bleven købt c.i.f. og Valget af Skib til Transporten overladt Sælgeren, saaledes at næsten al Bomuld bestemt til Le Havre og Dunkerque nu ankommer paa fremmede Skibe, idet der ikke længere er nogen fast Linje mellem Alexandria og de nævnte Havne i Nordfrankrig.

Bomuld er Ægyptens vigtigste Udførselsvarer, og blandt de Varer, der indføres til Ægypten, har navnlig

den brasilianske Kaffe Interesse. Denne Kaffe købes sædvanligvis c.i.f., men Firmaerne i Brasilien og London har deres Forbindelser i Alexandria, og det er disse, der praktisk talt bestemmer, hvem der skal transportere Varerne.

Før Krigen gik den brasilianske Kaffe til Ægypten over Marseille (Transport Maritimes og senere Messageries Maritimes) samt over Triest.

Efter Krigen blev Transporten lagt over Amsterdam, og Kaffen føres fra Santos til Amsterdam i hollandske Skibe, og derfra til Alexandria ligeledes i hollandske Skibe.

Ruten over Marseille har saaledes tabt sin Betydning, og tager nu kun en ringe Del af Trafikken med brasiliansk Kaffe til Ægypten.

I Løbet af det sidste Aar har Triest tilbageerobret sin Stilling, hvad denne Trafik angaar, og det Kvantum Kaffe, der omlades i Marseille og Amsterdam, omtrent lige meget i hver af de to Havne, andrager for dem begge tilsammen ikke mere end en Trediedal af den Kaffe, der indføres til Ægypten.

Dette Forhold, udtaler René La Bruyère i *Le Journal de la Marine Marchande*, fortjener en ganske særlig Undersøgelse. Man bør finde Aarsagen til, at Triest foretrækkes for Marseille som Transithavn for Kaffe, og bringe saadanne Midler til Anvendelse herimod, som er paakrævede, idet Situationen rummer en stor Fare for fransk Skibsfart.

DEN NORSKE STATSKONTROL MED SKIBENES SØDYGTIGHED

EN SÆRLIG SKAT PAA SKIBSFARTEN UNDER OPSEJLING

I den norske Regerings Forslag om Statskontrollen med Skibenes Sødygtighed hedder det bl. a.:

»Under Budgettets Behandling i Stortinget 1922 fremkom der Udtalelser fra en Repræsentant om, at der burde opnaas Balance mellem Udgifter og Indtægter. I Finanslovforslaget for 1923 gjorde Departementet nærmere Rede for Spørgsmaalet, men fandt paa det daværende Tidspunkt ikke at burde foreslaa nogen Forandring i det nuværende Forhold. Paa Grund af den økonomiske Situation har Departementet nu optaget Spørgsmaalet til fornyet Overvejelse og forelagt Søfartsdirektøren Sagen. Han tilraader en saadan Øgning af Gebyrindtægten, at vel Halvdelen af Skibskontrollens Udgifter bliver dækket. Derimod finder Direktøren ikke at kunne anbefale, at der ved en Forhøjelse af Besigtigelsesgebyrerne søges opnaaet Balance.

Departementet antager, at man forsvarlig maa kunne gaa over til det System, at Skibene selv bærer de Udgifter, som er forbundne med Sødygtighedskontrollen. I nærværende Budgetforslag er Indtægterne derfor opført med 400,500 Kr. mod 180,000 Kr. som foreslaaet af Direktøren. Den Merudgift, som efter dette vil paaføres Skibene, udgør saaledes 220,500 Kr. Departementet har endnu ikke taget endelig Standpunkt til Spørgsmaalet om, paa hvilken Maade disse Merudgifter bør dækkes, men vil senere fremkomme med detaillert Forslag herom.«

Til dette Forslag knytter N. H. & S. T. følgende Bemærkninger:

Skibsfarten betaler Skatter som ethvert andet Erhverv. Den tjente under Krigen eventyrlige Beløb, hvoraf Staten fik Løvens Part, medens dens Materiel blev saa decimeret, at Bedriften den Dag i Dag lider under Følgerne af den dyre Tonnageerstatning. Under disse Forhold paalægges der Bedriften en Særskat til den Institution, hvis Bemanningsskala bl. a. medfører, at Smaaskibene udkonkurreres af Udlandet. Det er ikke nok, at Skibsfartens Konkurrenceevne skal lide under Søfartsafdelingens Foranstaltninger — den skal ogsaa betale særligt for Opmærksomheden.

Hvor længe vi paa denne Maade skal beholde en konkurrencedygtig Skibsfart er tvivlsomt; men Departementets Søfartsafdeling faar vi beholde ubeskåret. Naar Udgifterne med Skibskontrollen i sin Helhed væltes over paa Skibsfarten, saa er de Herrer, som har udklækket den nye Skat, fuldkommen sikret mod enhver fremtidig Forenkling- og Sparebestræbelse. Og det bør ikke betvivles, at Folket kan leve af at blive administreret og særbeskattet.

UORDEN I SØMÆRKERNE LANGS DEN NORSKE KYST

Det stormfulde Vejr, der har hersket Vinteren igennem, har ødelagt en Mængde Sømærker ved den norske Kyst, og Fyrdirektøren har paa en Forespørgsel fra N. H. & S. T. udtalt, at der er en frygtelig Uorden i Sømærkerne for Tiden, navnlig ved Lofoten og i Vesteraalen. Varder, der er støbt og er meget solide, og som har modstaaet Havets Angreb i al Slags Vejr i op til 50 Aar og mere, er blevet ødelagt i Vinter. Fire Dampere er beskæftigede med at faa Mærkerne paa Plads, men er ikke saa snart færdige et Sted, før der kommer en ny Storm og skaber samme Forvirring som tidligere, saa det vil tage lang Tid, før alt atter er i Orden.

LOESCH'S VERDENS-ADRESSEBOG FOR SPEDITØRER

Fra Firmaet Wilh. Loesch & Co., Hamburg, har vi modtaget 13. Udgave af Firmaets kendte Haandbog for Speditører, der i Aar fremtræder med mange nye Tabeller og Forbedringer, saaledes at den maa siges at tilfredsstille de Krav, der maa stilles til en Haandbog af den Art. Af Bogens righoldige Indhold kan vi fremhæve en Fortegnelse over de vigtigste internationale Dampskibsselskaber, en Liste over de Byer og Havne, der som Følge af de nye Landegrænser har skiftet Navn, Jernbane-Tariffer, Rejsers Varighed, europæisk Trafik, nogle Kanalers Længde, Rentetabel, Tabeller for Omregning af Metermaal til engelsk Maal og omvendt, Porto-Tabel, Kalendarer, vigtige Ladningsbestemmelser, Konsulatsfakturaer, Adresser paa Speditører i de forskellige Lande og et alfabetisk Byregister.

SØRØVERI I VORE DAGE

FORHOLDENE PAA DE STORE KINESISKE FLODER

Mens den nyere Tid har faaet Bugt med Sørøveriet i Maabent Hav, synes det fremdeles at trives ganske godt paa de store Floder Jangtsekiang og Si Kiang i Kina. Disse to Floder bærer en vældig Handelstrafik til og fra de centrale og tætbefolkede Regioner i dette Land, med Shanghai og Kanton som de vigtigste Stapelpladser ved Mundingerne. Mange Søfærende Nationer har betydelige Interesser her, og for at værne dem har U.S.A., England, Frankrig og Japan maattet oprette en stærk Marinebevogtning, som ogsaa kommer de mindre Nationer tilgode. En amerikansk Løjtnant, godt kendt med Forholdene og dette Uvæsen, har ifølge N. H. & S. T. netop givet en Skildring af Tilstanden, som formentlig vil have Interesse.

Løjtnanten fortæller, at et fredeligt Handelsfartøj, som arbejder sig opover disse Floder, pludselig kan se sig omringet af en Flotille Djunker, bemanded med morderisk udseende Kinesere, begærlige efter Rov og Plyndring. Eller, medens det ligger til Ankers, udsættes for at blive bordet af en Bande Kæltringer i samme Hensigt. Menneskeliv staår ikke i særlig høj Kurs paa disse Kanter, saa Røverne betænker sig ikke et Øjeblik paa at dræbe dem, som gør Modstand. Bevogtningen er derfor nødvendig, ikke mindst under de nuværende højt urolige Forhold, da ingen af de to kæmpende Parter evner at stoppe Uvæsenet. Under Kejsertiden, før 1912, blev der i alt Fald holdt nogenlunde Kontrol, og Piraterne vidste, at de var ubønhørlig hjemfaldne til frygtelig Tortur med paafølgende Halshugning naar de blev fangede. Siden er Røveriet tiltaget.

For Staternes Vedkommende er Forholdet vendt om i Tidernes Løb. Fra 1690 af og udover var det nemlig Borgere fra New England, som drog over og drev Røveri i kinesisk Farvand, men allerede i 1819 møder det første amerikanske Orlogsskib op til Værn om Handelsinteresser. I 1842 lykkedes det England, assisteret af Staterne at faa aabnet nogle faa Havne, og i 1854 gjorde Commodore Perry sit berømte Togt til Japan, hvilket resulterede i Aabningen af dette Land. I 1883 kom Turen til Korea.

Efterhaanden som Handelen udviklede sig og drog sig ind-

over i Landet øgedes Behovet for at have Orlogsskadrer fast stationeret i Øst-Asien for at kvæle Sørøveriet, som trives særlig vel i disse Farvande. Handelen med Staterne voksede til 1923, da Omsætningen var 346,699,000 Dollars, hvoraf 211,818,000 Import, saa det er ikke smaa Interesser det drejer sig om. Størsteparten af denne Omsætning foregaar paa Jangtsekiang og Si Kiang. Den første strækker sig vel 2000 miles fra Mundingen, og er farbar over Størstedelen af denne Længde, og her ligger den amerikanske Eskadre paa 7 Fartøjer. De er specielt bygget for denne Kontrol.

Floden deles i tre Bevogtningsdistrikter, det nedre op til Hankow, 600 miles fra Mundingen, som kan trafikeres med Fartøjer indtil 27 Fods Dybde mellem Juni og Oktober, men kun til 9 Fod Resten af Aaret. Det mellemste Distrikt fortsætter 950 miles videre op over til Ichang og kan befares for Dybder til 14 Fod i Højvandsperioden, ellers kun 5 Fod. Herfra videre op over til Chungking er det sidste og øverste Distrikt, som byder de bedste Udsigter for Røveri. Det er et yderst vanskeligt og farligt Farvand og dertil meget grundet. Ovenfor Chungking er det kun Djunker som besøger Trafikken. I Kongressens sidste Samling blev det foreslaaet at bygge 6 Kanonbaade til Bevogtningen i den øverste Del af Floden, og der er ikke Tvivl om, at Senatet vil bifalde det paa Grund af de stærke Interesser, som knytter sig til disse Farvande. Fartøjerne vil blive 175 Fod lange, udstyret med kraftige Dieselmotorer og et Deplacement fra 200 til 500 Tons og bestykket med 3-Tommers Maskinkanoner. For nærværende bygges for amerikansk Regning i Shanghai en Type Handelsfartøjer specielt konstrueret for øverste Distrikt, og Orlogsskibenes Skrog vil ogsaa blive bygget der, medens Maskiner og Udstyr skal udføres hjemme.

Staternes Udgifter til Bevogtningen beløber sig til 750,000 Dollars aarlig, et ringe Beløb i Forhold til den ovenfor nævnte Omsætning. Og at den er nødvendig kan bekræftes af en Mængde Rapporter. En Række amerikanske Fartøjer er blevet angrebet af Banditter, og selv Bevogtningsfartøjerne angriber Røverne, saa det er et farefuldt Arbejde de har for sig.

SKIBSFARTEN PAA MARSEILLE

I 1924

Den af de stedlige Myndigheder i Marseille offentliggjorte Statistik giver følgende Billede af Trafikken paa Marseille's Havn i Kalenderaaret 1924:

	Antal Skibe	Skibenes Tonnage	Ladning	Passag.
Indklarerede	6,854	10,603,750	5,136,115	410,028
Udklarerede	6,888	10,608,258	2,035,193	327,097
Total	13,742	21,212,008	7,171,308	737,125
I Aaret 1923	13,020	20,199,618	7,234,774	737,456

Den danske Skibsfart paa Marseille i Aaret var 140 Skibe med 177,900 N.R.T. og med 3,111 Mands Besætning. Danske Skibe ind- og udførte ialt 92,585 Tons.

"CONGESTION" I HAVNEN LA NOUVELLE

The Baltic & White Sea Conference har fra Cette modtaget følgende Meddelelse:

Da skandinaviske Redere i den senere Tid har sendt en Mængde Skibe til den lille Havn »La Nouvelle« i Nærheden af Cette, meddeles det herved, at der er al Sandsynlighed for lang »Tørn« dér hele Februar og maaske ind i Marts.

SKIBSFARTEN PAA BREMEN

Skibsfarten paa Bremen viste i Januar nogen Tilbagegang fra den foregaaende Maaned, idet den samlede Tonnage androg 491,366 N.R.T. mod i December 1924 545,509 N.R.T., men Tallet for Januar 1925 var dog betydeligt højere end for de samme Maaneder i 1924, 1923 og 1913, i hvilke Maaneder de tilsvarende Tal var henholdsvis 439,845, 372,406 og 408,287.

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

Dampskibsselskabet „Progress“.

Paa et Bestyresesmøde i Dampskibs-Aktieselskabet »Progress« vedtoges det at indstille til Generalforsamlingen, at der af Aarets Overskud, som inklusive Saldo fra forrige Aar (95,789 Kr.) andrager 899,906 Kr., udbetales 6 pCt. Udbytte til Aktionærerne; endvidere henlægges til Reserve- og Fornyelsesfondet 400,000 Kr., medens Restbeløbet, 64,906 Kr., overføres til næste Aars Regnskab.

Burmeister & Wain.

Paa et i Akts. Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri afholdt Bestyresesmøde vedtoges det at foreslaa Generalforsamlingen, at der af Aarets Overskud, 3,204,141 Kr., hvortil kommer Saldoen fra 1923, der med Fradrag af betalte Skatter udgør 111,013 Kr., henlægges til Reserve- og Fornyelsesfonden Kr. 1,080,621 og til Arbejdernes Hjælpefond 50,000 Kr., samt at der udbetales Aktionærerne 12 pCt. Udbytte.

Resten af Beløbet med Fradrag af Bestyrelsens Honorar overføres til næste Aar til Betaling af Skatter m. m. med 294,534 Kr.

„Flydedokken“.

»Flydedokken« har nu udsendt Regnskabet for 1924. Driftsoverskudet for 1924 har været 2,612,632 Kr., hvortil kommer Saldo fra forrige Aar, 26,502 Kr., ialt 2,639,134 Kr. Nettooverskudet er 1,517,712 Kr. Til Afskrivning i Henhold til Statutterne anvendes 325,931 Kr., paa Søndre Værfts Anlæg afskrives ekstraordinært 200,000 Kr. og paa Akts. Køge Værft afskrives 250,000 Kr. Som Udbytte til Aktionærerne uddeles 5 pCt., til Bestyrelsens Tantieme medgaar 26,528 Kr., til Reservefonden henlægges ligeledes 26,528 Kr., saaledes at den herefter udgør 1,371,759 Kr., til Hjælpe- og Pensionsfonden henlægges det samme Beløb, 26,528 Kr., og til Betaling af Skatter og som Overførsel i ny Regning anvendes endelig 212,197 Kr.

„Titan“.

Paa et Bestyrelsesmøde i Akts. »Titan« blev Regnskabet for det forløbne Aar forelagt og udviste et Overskud paa 401,985 Kr. inclusive Overførsel fra 1923, 7,696 Kr.

Efter at Renter, 101,875 Kr., er dækket og efter statutmæssige Afskrivninger til Beløb 134,922 Kr., bliver der til Nettooverskud 165,186 Kr.

Af Hensyn til det knappe Pengemarked og deraf følgende Kreditbegrænsning foreslaar Bestyrelsen imidlertid i Aar ikke at fordele noget Udbytte, men at overføre Netto-Overkudet i ny Regning.

„Dannebrog“.

Dampskibsselskabet »Dannebrog« udbetaler ligesom i Fjor 6 pCt. i Udbytte.

3m. Sk. „Primo“ driver i Atlanterhavet.

Skibsbreder N. Hansen, Marstal, har fra Frankrig modtaget Meddelelse om, at to engelske Dampere den 27. Januar har fundet Marstal-Skonnerten »Primo« drivende i Atlanterhavet paa 34 Gr. N. Br. og 55 Gr. V. Lgd. Mandskabet havde forladt Skibet, som var vandfyldt, og Fokkemasten var borte — —

Efter hvad »Ærø Avis« erfarer, var »Primo« paa Rejse fra Cuba til Le Havre med Mahogni- og Cedertræ. Den førtes af Kaptajn Rasmussen, og Bestæningen bestod ialt af 7 Mand.

Det maa formodes, at Mandskabet er optaget af en Sejler; thi med Skibets Ladning havde der ingen Grund været for Mandskabet til at forlade Skibet, før det var sikker paa at kunne blive reddet. Havde en Dampere optaget Besætningen, vilde man forlængst have hørt nyt.

Forhøjede Ladnings- og Losningsudgifter i Genova.

Vi meddelte nylig, at de italienske Havneafgifter var blevet forhøjede, og efter hvad Lloyds List erfarer er Ladnings- og Losningsomkostningerne i Genova, derunder ved Overarbejde, men ikke ved Natarbejde og Helligdagsarbejde, nu blevet forhøjet med 5 pCt. Denne Indrømmelse til Arbejderne skyldes de stigende Udgifter til Livsfornødenheder.

KAHYTSJOMFRU

Som saadan søges Plads til 1ste Maj eller lidt senere. — Henv. med Oplysninger til Erk. H. Stjernholm, Vindstrup pr. Fuglebjerg.

POSITIONSLISTE PR. 23. FEBRUAR 1925

MEDDELT AF DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING.

A

s.s. A. P. Bernstorff, Nielsen i Dok i Frederikshavn siden 14.1.
s.s. Aalborg, Egelholm, pass. Flamborough Head 21.2.
s.s. Aalborghus, Eriksen, i Dok i Helsingør siden 12.2.
s.s. Aarhus, Jørgensen, i København-Aarhus Ruten.
s.s. Absalon, Hansen, afg. Ceuta 7.2. til St. Domingo.
m.s. Afrika, Svarrer, ank. Hamburg 20.2.
s.s. Aggersund, Petersen, ank. Kiel 6.2. for Reparation.
s.s. Agnele Mærsk, Rasmussen, afg. Liverpool 11.2.
s.s. Aladdin, Nielsen, afg. Danzig 23.2. til Immingham.
s.s. Alderney, Jerne, ank. Havana 21.2.
s.s. Alexandra, Holst, afg. Antwerpen 22.2. til Piræus.

s.s. Alf, Thorkildsen, ank. København 1.2.
s.s. Alfa, Christensen, afg. Porto Empedocle 19.2. til London.
s.s. Alfred Hage, Danielsen, afg. Rotterdam 5.2.
s.s. Algarve, Sundvig, pass. Gibraltar 20.2. p. R. t. Catania.
s.s. Allsund, Nielsen, pass. Gibraltar 23.2. p. R. t. Island.
s.s. Amalienborg, Hansen, paas. Hanstholm 23.2.
s.s. Angelica Mærsk, Rask, pass. Dover 18.2.
s.s. Anine, Risøe, pass. Gibraltar 16.2. p. R. t. London.
m.s. Annam, Rasmussen, afg. Hongkong 20.2. til Singapore.
s.s. Anna, afg. Valencia 19.2. til Mogador.
s.s. Anneberg, Korff, ank. Terneuzen 20.2.
s.s. Arabien, Harder, ank. Melbourne 11.2.
s.s. Argentina, Wenck, afg. Bahia Blanca 6.2. til Skandinavien.
m.s. Arizona, Sonne, ank. Barry 17.2.
s.s. Arkansas, Snedker, afg. Newcastle 16.2. til Philadelphia og Baltimore.
s.s. Arnold Mærsk, Stabenow, afg. Antwerpen 18.2.
m.s. Asia, Dahl, pass. Perim 23.2. paa Rejse til Penang.
s.s. Astrid, Bjark, ank. Rotterdam 22.2.
s.s. Atlantic, Lund, pass. Gibraltar 19.2. p. R. t. Aarhus.
m.s. Australien, Møller, afg. Hongkong 21.2. til Shanghai.
m.s. Avance, Andrup, ank. København 22.2.
m.s. Avant, Sørensen, oplagt i Frederikshavn.
s.s. Axel, Maglebye, oplagt.

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-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

VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsbredere, Skibsmæglere og
Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.

Telegram-Adr.: VINKECO · Codes: Scotts, Watkins, Bentley.

Egne Godsskure, Dybvandskaj,
Værehuse, Flydekraner,
Motorlægttere og
RhinoBaade
*
Telegram-Adresse:
VELTENAAR, ROTTERDAM

B. VELTENAAR & CO.

ETABLERET 1880

STEVEDORES · AUT. VEJERE · SPEDITØRER

ROTTERDAM · AMSTERDAM · ZAANDAM

HOVEDKONTOR: ROTTERDAM MAASSTRAAT 17b

Entreprenører for
Kornelevator Kompagniet

Adm. Direktører for
»ACCURAAT« CO., Ltd.
Korporationen for tidsvorne
Vejere, Maalere og Tællere
i Rotterdam

L. SMIT & CO.'s INTERNATIONALE BUGSERSELSKAB

Søgaende Slæbebaade: Blaat Baand paa Skorstenen.

BUGSERING

af: FLYDEDOKKE · HAVAREREDE DAMPERE · SKIBE TIL OPHUG-
NING · KULDEPOTER · SEJLSKIBE · MUDDERMASKINER m. m.
Henvendelse til: WESTPLEIN 5, ROTTERDAM

Telgr.-Adr.: »TUG«, Rotterdam. Telf. Nr.: 30·31·3362

AGENTURER:

Danmark: F. V. Greibe, Kronprinsensgade 11, København. Sverige: C. G. Carlström, Helsingborg. Norge: Anth. Sem-Olsen, Tornøgaarden, Bergen.

BJERGNINGS-AFDELING:

BJERGNING

paa Kysten af Holland og Belgien. Bjergningsdampere: Freya, Meermin, Ram, Stier, Buffel. Altid klare. Ogsaa stor Beholdning af Pumper, Kæder, Staaltrusser, Dykker-Materiel m.m. Erfaren Stab af Bjergningsofficere.

B

s.s. *Beira*, Kjær, afg. Haderslev 21.2. til Windau og Libau.
 s.s. *Belgien*, Hansen, ank. Manzanillo 31.1.
 s.s. *Bellona*, Aggerholm, i Dok i Frederikshavn siden 29.1.
 s.s. *Benedikt*, Falk, i Ruten København-syddynske m. fl. Pladser.
 s.s. *Bergerhus*, Andresen, afg. København 22.2. til Stettin.
 s.s. *Berlin*, Vinding, afg. Grangemouth 21.2. til Genoa.
 s.s. *Bertha*, Lassen, ank. Cardiff 18.2.
 s.s. *Betty Mærsk*, Nielsen, afg. Oran 7.2.
 s.s. *Birgit*, Bang, ank. Rufisque 23.2.
 s.s. *Birte*, Christensen, ank. Blackriver 21.2.
 s.s. *Bjarke*, Petersen, ligger i Svendborg.
 s.s. *Bodil*, afg. Kotka 22.2. til Bristol.
 s.s. *Boge*, Rasmussen, afg. Port Talbot 10.2. til Savona.
 s.s. *Bolivia*, Beldring, afg. Port Said 20.2. til Hull.
 s.s. *Bornholm*, Hansen, ank. Liverpool 21.2.
 s.s. *Bothal*, Hansen, ank. København 22.2.
 s.s. *Bolnia*, Lydersen, afg. Vestmanø 21.2. til København via Leith.
 s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, afg. Cette 23.2. til Tangiers.
 s.s. *Brasilien*, afg. New York 24.2. til Wales.
 s.s. *Bratlingsborg*, Larsen, pass. St. Ann's Head 21.2.
 s.s. *Bretagne*, Hartmann, afg. Rufisque 11.2.
 s.s. *Brelland*, Larsen, ank. Blyth 21.2.
 s.s. *Britta*, ank. Casablanca 19.2.
 s.s. *Brynhild*, Huus, ank. Antwerpen 19.2.
 s.s. *Bryssel*, Jensen, ank. Bordeaux 17.2.
 s.s. *Børglum*, Sørensen, afg. Huelva 10.2.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, afg. Oslo 23.2. til København via Frederikshavn.
 m.s. *California*, Pedersen, afg. Barry 4.2. til Montevideo.
 s.s. *Carmen*, pass. Gibraltar 19.2. paa Rejse til Candia.
 s.s. *Charkow*, Arel, afg. Tarragona 21.2. til Valencia.
 m.s. *Chastine Mærsk*, Lundgreen, ank. West Indies 15.2.
 m.s. *Chile*, Hansen, pass. San Miguel 21.2. paa Rejse til St. Thomas.
 s.s. *Chr. I. Kampmann*, Thomsen, ank. Hartlepool 14.2.
 s.s. *Christiansborg*, Lund, ank. Port Talbot 21.2.
 s.s. *Cimbria*, Svan, i København-Aalborg Ruten.
 s.s. *Cito*, Jordt, afg. Lambton Drops 17.2. til Setubal.
 s.s. *Copenhagen*, Nielsen, ank. Jacksonville 20.2.
 s.s. *Cyrlil*, Duhn, afg. San Pedro 21.2. til Queenstown.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Dagmar* (J. Lauritzen), afg. Aberdeen 21.2. til Newcastle.
 s.s. *Danefjell*, Simonsen, afg. Carontes 19.2. til Vest Afrika.
 s.s. *Danefjærd*, Grøndal, ank. Piræus 20.2.
 m.s. *Danekonge*, Petersen, ank. Wellington 3.2.
 s.s. *Danelag*, Stage, ank. København 21.2.
 s.s. *Danemark*, Hausgaard, afg. Tunis 8.2. til Lissabon.
 s.s. *Danery*, Voss, afg. Methil 14.2. til Genoa.
 s.s. *Danevirke*, Jørgensen, pass. Barbados 16.2. paa Rejse til Newport News.
 s.s. *Dania*, Tramp, afg. Adrossan 3.2. til Philadelphia-Baltimore og Norfolk Va.
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, ank. Odessa 19.2.
 s.s. *Delaware*, Folkenberg, ank. Sarpsborg 21.2.
 s.s. *Diana*, Tramp, ank. København 20.2.
 s.s. *Dorrit*, ank. Cartagena 20.2.
 s.s. *Douro*, Jørgensen, afg. London 20.2. til Libau via Aalborg.
 s.s. *Drogden*, Hansen, afg. Fowey 22.2. til La Pallice.
 s.s. *Dronning Maud*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Dublin*, Krogh, ank. Cardiff 17.2.

E

s.s. *E. M. Dalgas*, Bloch, afg. Tenerife 12.2.
 s.s. *Ebba*, ank. Copenhagen 7.2.
 s.s. *Ebro*, Rosenhøj, afg. London 20.2. til København.
 s.s. *Ejfte Mærsk*, Thun, pass. Lizard 3.2.
 s.s. *Egholm*, Tønnesen, afg. Catania 18.2. til Castellon.
 s.s. *Eleonora Mærsk*, Mortensen, pass. Finisterre 20.2.
 s.s. *Elie*, Schmidt, pass. Kielerkanal 24.2. p. R. t. Danzig.
 s.s. *Elisabeth*, Petersen, pass. Peniche 20.2. p. R. t. Genua.
 s.s. *Ella*, Boutrup Christensen, oplagt i København siden 17.2.
 s.s. *Ellen*, Poulsen, afg. Genua 19.2. til Valencia.
 s.s. *Ellensborg*, Andersen, ank. Blyth 21.2.
 s.s. *Elsborg*, Palm, ank. Blyth 21.2.
 s.s. *Emanuel*, Svane, ank. Aalborg 22.2.
 s.s. *Emilie Mærsk*, Andersen, afg. Oran 13.2.
 m.s. *Emma Mærsk*, Mærsk-Møller, pass. Port Said 20.2.
 s.s. *«Energi»*, Jensen, afg. Swansea 20.2. til Boston.
 s.s. *England*, Stengade, ank. Oslo 21.2.
 s.s. *Enigheden*, Christensen, afg. Svendborg 19.2. til Methil.
 s.s. *Erik*, Christensen, ank. Neapel 20.2.
 s.s. *Erik B.*, Jørgensen, ligger i Bahia Blanca.
 s.s. *Erik Boye*, Mathiasen, afg. Dakar 7.2.
 s.s. *Erindring*, Nielsen, ank. Methil 21.2.
 s.s. *Esberrn Snare*, Dreyer, i Vejle-Hamborg Ruten.
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Aalborg-Hamborg Ruten.

s.s. *Ester*, ank. Copenhagen 22.2.
 s.s. *Esther Maria*, Vilsmark, ank. Stornoway 8.2.
 s.s. *Estland*, Sørensen, afg. Dakar 20.2.
 s.s. *Estonia*, Christensen, ank. New York 18.2.
 s.s. *Expres*, Hansen, i København-Horsens Ruten.

F

s.s. *Falken*, Pedersen, i Dok i Helsingør siden 16.2.
 m.s. *Falstria*, Sørensen, pass. Perim 22.2. p. R. t. Colombo.
 s.s. *Fanø*, Michelsen, afg. Newport News 18.2. til Kingston.
 s.s. *Ficaria*, Hansen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Fiona*, Petersen, oplagt i København siden 16.11. 24.
 m.s. *Fionia*, Skjoldam, afg. Penang 21.2. til Colombo.
 s.s. *Flora*, Andersen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Florida*, Holm, ank. Lissabon 21.2.
 s.s. *Flynderborg*, Wendt, pass. Gibraltar 18.2.
 s.s. *Frankrig*, Parkes, ank. København 21.2.
 s.s. *Fredensborg*, Hillebranth-Lund, afg. Port Talbot 17.2.
 s.s. *Fredensbro*, Olsen, ank. Livorno 21.2.
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, afg. New York 17.2. til København.
 s.s. *Frederiksborg*, Larsen, afg. Georgetown 20.2.
 s.s. *Frejr*, Jensen, i Aarhus-Hamborg Ruten.
 s.s. *Frieda*, Westergaard, afg. Korsør 23.2. til Sunderland.
 s.s. *Frigga*, Larsen, afg. Leith 23.2. til Frederikshavn.
 s.s. *Frode*, Juul Larsen, afg. St. John N. B. 19.2. til København-Stockholm.
 s.s. *Fylla*, Callesen, afg. Swansea 16.2. til Cette.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, afg. Reval 23.2. til København.
 s.s. *Gautatyr*, Nielsen, oplagt.
 s.s. *Gerda*, ank. Dunkirk 20.2.
 s.s. *Geysir*, Hansen, i Timecharter.
 s.s. *Gorm*, Christensen, afg. Hampton Roads 10.2. til Nørre Sundby, København og Nykøbing F.
 s.s. *Grønland*, Andersen, afg. Rufisque 12.2.
 s.s. *Grønsund*, Nielsen, ank. Madeira 21.2.
 s.s. *Gudrun Mærsk*, Nielsen, ank. West Indies 18.2.
 s.s. *Gunver*, pass. Hanstholm 22.2. paa Rejse til Aalborg.

H

s.s. *H. Pontloppidan*, Aggerholm, afg. Cardiff 12.2.
 s.s. *Hadsund*, Hansen, ank. Bona 21.2.
 s.s. *Halfdan*, Ørbech, afg. København 21.2. til Dunkirk og Bordeaux.
 s.s. *Halland*, Christiansen, afg. Barry 11.2.
 s.s. *Hamlet*, Poulsen, ank. Kotka 23.2.
 s.s. *Hammershus*, Hveissel, pass. Ushant 22.2.
 s.s. *Hans Broge*, Christensen, afg. St. Domingo 12.2. til Queenstown.
 s.s. *Hans Mærsk*, Slavensky, ank. Venedig 5.2.
 s.s. *Hans Tavsén*, Hansen, pass. Dunnethead 23.2. paa Rejse til Garston.
 s.s. *Harald*, Pedersen, pass. Constantinopel 17.2. paa Rejse til Odense.
 s.s. *Harriet*, pass. Carvoiro 20.2. paa Rejse til Dundee.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, afg. Newcastle 23.2. til København.
 s.s. *Hekla*, Bosch-Kronika, oplagt i Kolding.
 s.s. *Helene*, ank. Themsen 18.2.
 s.s. *Helga*, afg. Bordeaux 20.2. til Cartagena.
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, i Dok i København siden 18.2.
 s.s. *Hengest*, Ingemann Andersen, ank. København 22.2.
 s.s. *Henry Tegner*, Nielsen, ank. Lissabon 22.2.

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. Schou & Co. Telgr. «Adr. »Schou«. Stats Tlf. 17.
 P. Saxbergs Eftf., N. Mogensen. Tlf. 214 & 482.

Helsingør:

K. F. Marstrands Eftf. Telgr. «Adr. Saxberg».

Randers:

A. L. Nielsen, ogsaa aut. Forhyringskontor.

Vejle:

W. Coops, ogsaa aut. Forhyringskontor.

LONDON

BUNKER ENTREPRENØRER
FOR UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGLSKE KUL-AFSKIBNINGSHAVNE
BEFRAGNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE
KULEKSPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER
FLYDENDE BRÆNDESEL

LAMBERT BROTHERS LIMITED

TELEGRAM-ADR.: 85, GRACECHURCH STREET,
LONDON
LONDON

FILIALER:

CARDIFF, The Exchange	} Lamberte	Telegr.-Adr.:
Newport, Mon., 131, Dock Street		
Port Talbot, Exchange Buildings		
NEWCASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs.	} Lambros	
Tyne Dock, 67, Hudson Street		Newcastle.
Blyth, 19, Ridley Street		
West Hartlepool, Victoria Terrace	} Lamberte	
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	} 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:
Walkins' "Receptive, Phone, London" London: Avenue 2184 & 2185
Scott's "Receptive, London" (Foreign) Grimsby: Central 2073 & 2871
A.B.C. "Carlhom, Grimsby" (Foreign) Hull: Central 5903 (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:

69 Princess Manchester
7 Chapel Street Liverpool
1 Cannon Street Birmingham
24 Charles Street ... Bradford
2 York House 5/7, St.
Mary Axe London
Corn Exch. Chambers,
Exchange Street ... Sheffield

JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

Skibsmæglere, Befragning, Spedition, Assurance og Kommissionsforretning,
Stevedores, etc.

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

GLASGOW

NORTH EASTERN MARINE ENGINEERING CO., LTD

WALLSEND-ON-TYNE SUNDERLAND

Telegr.-Adr.: »News, Wallsend» & »News, Sunderland»

Maskinbyggeri

Kedelsmedie · Jernstøberi · Metalstøberi · Kobbersmedie

Krumtapaksler og Skruerakslers leveres fuldt færdige.

Smedearbejde af enhver Art
udføres.

*

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og
Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde

WALLSEND-ON-TYNE

DUNDEE

E. VON MEHREN & CO.

GLASGOW · NEWCASTLE · GREENOCH

Telegram-Adresse: »Vonmehrens»

SKIBSMÆGLERE

BUNKERKUL ENTREPRENØRER

ANDREW LEITCH & CO.

KUL EKSPORTØRER

SKIBSMÆGLERE · SPEDITØRER · BUNKERKUL

BUNKERKUL ENTREPRENØRER

DUNDEE & GLASGOW

TELEGR.-ADR.: »LEITCH, DUNDEE

GOOLE

Cameron's

SKIBSFORSYNING/FARVER
OG PATENT BUND-MALING

Alex. Cameron & Sons Ltd.
Sunderland / England

UNDERLAND

T. SHERBURN

BEFRAGTNINGS-AGENT

SKIBSMÆGLER OG STEVEDORE

TELEGRAM-ADR.: "DORA, GOOLE"

BANK CHAMBERS,
GOOLE

s.s. *Hermod*, Clausen, ank. Rotterdam 20.2.
 s.s. *Hertha Mærsk*, Møller, ank. Huelva 20.2.
 s.s. *Hindsholm*, Møller, ank. Danzig 21.2.
 s.s. *Hjelm*, Rasmussen, i København-Haderslev-Aabenraa-Sønderborg Ruten.
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, ank. København 22.2.
 s.s. *Holland*, Jørgensen, ank. Aarhus 3.2.
 s.s. *Hrorar*, Oest Jacobsen, ank. København 23.2.
 s.s. *Hugo*, Thorkelin, oplagt.
 s.s. *Hulda Mærsk*, Andersen, pass. Skagen 19.2.

I

s.s. *I. D. S. Adolph*, Krøyer, afg. Gibraltar 11.2.
 s.s. *I. P. Justesen*, Jensen, ank. Hamburg 19.2.
 m.s. *Indien*, Jacobsen, ank. Hamburg 19.2.
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Barry 7.2.
 s.s. *Inge Mærsk*, Hansen, ank. Genoa 11.2.
 s.s. *Inger*, afg. Kotka 19.2. til Calais.
 s.s. *Irene Maria*, Lisberg, pass. Portland 20.2. paa Rejse til Nuevitas (Cuba).
 s.s. *Island*, Frandsen, ank. København 17.2.
 s.s. *Ivar*, afg. Norfolk Va. 22.2. til Halmstad, København, Odense.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Schønning, ank. Antwerpen 21.2.
 s.s. *J. C. la Cour*, Sandborg, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jakob Mærsk*, Hansen, afg. West Indien 18.2.
 s.s. *Jan*, Kurtzhals, ank. Havana 10.2.
 m.s. *Java*, Schmith, afg. Hamburg 21.2. til Antwerp.
 s.s. *Jelling*, Andersen, afg. Cienfuegos 10.2.
 s.s. *Jenny*, afg. Bona 12.2. til Berwick.
 s.s. *Jessie Mærsk*, Petersen, ank. Baltimore 18.2.
 s.s. *Johanne*, pass. Hirshals 22.2. paa Rejse til Grenaa.
 s.s. *Jolantha*, Strufve, afg. København 23.2. til Stettin.
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, ank. Grangemouth 19.2.
 s.s. *Josey*, Nielsen, ank. Vera Cruz 11.2.
 s.s. *Jungshoved*, Horn, pass. St. Vincent 19.2.
 m.s. *Jullandia*, Kolls, afg. Antwerp 20.2. til Rotterdam.
 s.s. *Jøgersborg*, Hansen, afg. Ayr 12.2.

K

s.s. *Kai*, Friis, ank. Manati (Cuba) 14.2.
 s.s. *Karen*, Brinch, ank. Valencia 21.2.
 s.s. *Karla*, pass. Gibraltar 15.2. paa Rejse til Bristol.
 s.s. *Kasan*, Jørgensen, i Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Katholm*, Petersen, afg. København 20.2. til Manchester, Liverpool og Swansea.
 s.s. *Kejserinde Dagmar*, Uldall, ank. Rufisque 14.2.
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, afg. Ardrossan 12.2. til Boston og Baltimore.
 s.s. *Kina*, Nielsen, afg. Sabang 17.2. til Europa.
 s.s. *Kirsten Mærsk*, Bærentzen, afg. West Indies 25.2.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, i København-Aarhus Ruten.
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, afg. Kalundborg 21.2. til Burntisland.
 s.s. *Knud*, ank. Derindje 16.2.
 s.s. *Knud Willemoes*, Thomsen, afg. Aalborg 23.2. til Wearmouth Staith.
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, i København-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Rindby, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Kronborg*, Rise, ank. Galveston 18.2.
 s.s. *Kronprins Frederik*, Hejlsø, afg. Blyth 21.2. til Esbjerg.
 s.s. *Kurland*, Berndsen, ank. Malaga 21.2.
 m.s. *København*, Mortensen, ank. London 19.1.

L

s.s. *Lars Kruse*, Bager, ank. Wear 13.2.
 s.s. *Laura Mærsk*, Løber, ank. Rotterdam 13.2.
 m.s. *Leise Mærsk*, Houmann, pass. Bermuda 20.2.
 s.s. *Lexa Mærsk*, Bærentzen, ank. Ghent 20.2.
 s.s. *Lifland*, Haure Petersen, ank. St. Thomas 20.2.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, afg. Portimao 21.2.
 s.s. *Lily*, Poulsen, afg. Cardiff 18.2. til Genua.
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Ruten København-Limfjordsstationerne.
 s.s. *Lithuania*, Jørgensen, ank. Danzig 16.2.
 s.s. *London*, Caspersen, pass. Gibraltar 19.2. p. R. t. Hamborg.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Newport Mon 4.2. til Buenos Aires Roads.
 m.s. *Lynetten*, Jensen, ank. Penzance 20.2.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i København-Oslo Ruten.
 s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. København 21.2. til Antwerpen.
 s.s. *Maine*, Andersen, ank. København 21.2.
 s.s. *Maj*, Holm Nielsen, afg. Valencia 14.2. til Rotterdam.
 s.s. *Maja*, oplagt i København siden 31.12. 24.
 m.s. *Malaya*, Kruse, afg. Port Said 21.2. til Marseilles.
 s.s. *Manø*, Rathje, afg. Dunston 18.2. til Leghorn.
 s.s. *Margrete*, Mathiasen, afg. Genua 20.2. til Valencia.
 s.s. *Marie*, ank. Pasages 19.2.

s.s. *Marie Mærsk*, Kristensen, afg. Portland Me 5.2.
 s.s. *Margit*, Jensen, afg. Gibraltar 21.2. til Bathurst.
 s.s. *Martin Carl*, Olsen, afg. Genoa 21.2. til Spanien.
 s.s. *Martin Goldschmidt*, Lauritzen, afg. Sunderland 19.2. til Triest.
 s.s. *Mary*, Stabell, ank. København 11.1.
 s.s. *Maryland*, Pape, afg. New York 18.2. til København.
 m.s. *Mexico*, Wolff Jørgensen, afg. Beaumont 15.2. til Lands End.
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, ank. Val de Torre 18.2.
 s.s. *Minsk*, Egense, afg. København 19.2. til Swansea.
 s.s. *Mjølneur*, Rasmussen, afg. Troon 17.2. til Gibraltar.
 s.s. *Moskov*, Jørgensen, afg. Danzig 20.2. til London via Zeebrügge.
 s.s. *Møen*, Olsen, i København-Stege og København-Nykøbing F. Ruterne.

N

s.s. *H. A. Hansen*, Hansen, ank. Danzig 22.2.
 s.s. *N. F. Høffding*, Klint, afg. Gibraltar 9.2.
 s.s. *Nancy*, afg. Mantyluoto 20.2. til Rotterdam.
 s.s. *Natal*, Røder, pass. Gibraltar 20.2. p. R. t. Nordenham.
 s.s. *Nautik*, afg. Grao 21.2. til Bristol.
 s.s. *Neptun*, ank. Copenhagen 22.2.
 ss. *Nerma*, ank. Kotka 20.2.
 ss. *Nevada*, Fischer, afg. Bahia 13.2. til Skandinavien via Madeira.
 s.s. *Nidaros*, Posselt, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, afg. Danzig 23.2. til København.
 s.s. *Niobe*, afg. Swansea 16.2. til Casablanca.
 s.s. *Nordland*, Clausen, ank. Aalborg 21.2.
 s.s. *Nordsøen*, afg. St. Nazaire 19.2. til Spezzia.
 s.s. *Normandiel*, Meinertz, afg. Rufisque 14.2.
 s.s. *Norman Isles*, Matzen, afg. Nuevitas 21.2. til Marseille.

O

s.s. *Odense*, i København-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-Göteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, Danholt, pass. Constantinopel 15.2. paa Rejse til Lissabon.
 s.s. *Oluf Bager*, Larsen, i København-Frederikshavn og København-Aalborg Ruten.
 s.s. *Oluf Mærsk*, Hansen, afg. Cette 14.2.
 m.s. *Oregon*, Mühldorff, afg. Rosario 21.2. til Buenos Aires.
 s.s. *Orion*, Bendsen, ank. Penarth 21.2.
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, henligger i København.

P

s.s. *P. Madsen*, Christensen, ank. Tyne 14.2.
 s.s. *P. N. Damm*, Andersen, afg. Cardenas 13.2.
 s.s. *Pacific*, Matthiessen, pass. Rondo 22.2. paa Rejse til Singapore.
 s.s. *Palnatoke*, Skou, ank. Aalborg 13.2. for Reparation.
 m.s. *Panama*, Hjernum, ank. Göteborg 23.2.
 s.s. *Parana*, Helsterberg, afg. Sydney 11.2.
 s.s. *Paris*, Ovesen, afg. Harta 14.2. til New York.
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, ank. Aarhus 21.2.
 m.s. *Peru*, Larsen, ank. København 20.2.
 s.s. *Peter Mærsk*, Knudsen, ank. West Indies 15.2.
 s.s. *Phontæ*, Nielsen, i Esbjerg-Hamborg Ruten.
 s.s. *Polaris*, Holm, afg. Methil 20.2. til Cevita Vecchia.
 s.s. *Polly*, Nielsen, ank. Valencia 20.2.
 s.s. *Primula*, Jacobsen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
 s.s. *Prins Knud*, Koch, ank. København 16.2.

R

s.s. *Randi*, afg. Grao 21.2. til Gandia.
 s.s. *Rhodesia*, Madsen, ank. Bari (Italien) 22.2.
 s.s. *Rhone*, Thomsen, afg. København 20.2. til London.
 s.s. *Rigmor*, Jørgensen, afg. Dublin 21.2. til Belfast.
 s.s. *Rita*, Hav, i København-Hamborg Ruten.
 s.s. *Robert Mærsk*, Jensen, afg. Birkenhead 19.2.
 s.s. *Romø*, Olesen, afg. Tyne 18.2. til Mostaganenz.
 s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. Newport Mon 16.2.
 s.s. *Rivold*, afg. København 23.2.

S

s.s. *Saga*, Henriksen, afg. Antwerpen 22.2. til København.
 m.s. *Sally Mærsk*, Andersen, ank. Rangoon 18.2.
 s.s. *Scandia*, Simonsen, pass. Fair Isle 19.2. paa Rejse til New York.
 s.s. *Seine*, Le Barzig, ank. København 22.2.
 m.s. *Selandia*, Himmelstrup, ank. København 18.2.
 m.s. *Siam*, Poulsen, pass. Skagen 23.2. p. R. t. København.
 s.s. *Sierra Leone*, Esbensen, afg. Norfolk 7.2. til Eurocoa.
 s.s. *Sierra Morena*, Moyell, ank. New York 19.2.
 s.s. *Sierra Nevada*, Eriksen, afg. Durban 24.2. til Delagoa Bay.
 s.s. *Sigrud*, Madsen, afg. Tyne 21.2. til Genua.
 s.s. *Sigrun*, Jensen, ank. Antwerpen 19.2.
 s.s. *Sigvald*, Andersen, afg. Middlesbrough 19.2. til Genoa.
 s.s. *Silkeborg*, Christensen, afg. New Orleans 19.2.
 s.s. *Simone*, Christensen, pass. Gibraltar 19.2. paa Rejse til London.

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	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, Konserves etc.
 Agent for W. B. Dick & Co., Ltd., Maskinolie etc.

Telegrams: »Mactaggarts, 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, 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 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. *Skaane*, Kyhn, afg. Huelva 19.2.
 s.s. *Skagerak*, Hansen, ank. Valencia 21.2.
 s.s. *Skanderborg*, Petersen, ank. København 17.2.
 s.s. *Skinfaxe*, Theilland, ligger i Rotterdam.
 s.s. *Skjold*, Nielsen, ank. Randers 22.2.
 s.s. *Skodsborg*, Grove, pass. Sagress 20.2.
 s.s. *Skotland*, Iversen, ank. København 21.2.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, afg. Leith 23.2. til København.
 s.s. *Slesvig*, Poulsen, afg. Thorshavn 19.2.
 s.s. *Smut*, Hansen, afg. København 22.2. til Blyth.
 s.s. *Sophie*, Thomsen, ank. Genua 11.2.
 s.s. *Spigerborg*, Jensen, pass. Gibraltar 19.2.
 s.s. *Stadion II*, afg. København 23.2. til Oslo m. fl. Pladser.
 s.s. *Stal*, Clausen, ank. Galveston 16.2.
 s.s. *Stegelborg*, Nielsen, ank. Cete 18.2.
 s.s. *Stella*, ank. Copenhagen 25.2.
 s.s. *Susan Mærsk*, Petersen, ank. Mexico 19.2.
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. Danzig 23.2. til København.
 s.s. *Svanholm*, Petersen, afg. Liverpool 21.2. til København-Aarhus, Nakskov via Swansea.
 s.s. *Svend*, Karstensen, ank. Catania 20.2.
 s.s. *Svendborgsund*, Christensen, ank. Helsingør 22.2.
 s.s. *Søborg*, Madsen, ank. New York 18.2.
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, afg. Montevideo 18.2.
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, i København-Bøgeense-Vejle Ruten.

T

s.s. *T. M. Werner*, Marcker, ank. Cardiff 10.2.
 s.s. *Taarnborg*, Knudsen, pass. Gibraltar 21.2.
 s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Manchester 23.2. til Liverpool og Swansea.
 s.s. *Taasinge*, Nicolaisen, i København-Nakskov og København-Mariagerfjord Ruterne.
 s.s. *Texas*, Dragsdahl, ank. Nuevitas 22.2.
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, afg. Newcastle 23.2. til København.
 s.s. *Thyra* (Progress), Schmidt, ank. Alicante 19.2.
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Danzig 23.2. til Riga og Reval.
 s.s. *Tjaldur*, Madsen, i København-Riga Ruten.
 s.s. *Tomsk*, Mikkelsen, afg. Lissabon 19.2. til København.
 m.s. *Tongking*, Topp, ank. Vancouver 18.2.

s.s. *Transvaal*, Bronér, pass. Colon 18.2. p. R. t. Norfolk.
 s.s. *Trondhjem*, Pedersen, ank. Bergen 22.2.
 s.s. *Tula*, Christensen, afg. Algier 22.2. til Tunis.
 s.s. *Tyr*, Jensen, ank. Halmstad 22.2.

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, afg. Antwerpen 21.2. til Middelfart-Fredericia og Aalborg.
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, afg. Havre 21.2. til Bordeaux.
 s.s. *Ulla*, Jessen, afg. Tyne 20.2. til Rouen.
 s.s. *Ulrik Holm*, Toft, ank. Dakar 18.2.
 s.s. *United States*, Meyer, afg. Oslo 14.2. til New York.
 s.s. *Uranienborg*, Rasmussen, afg. Newport News 14.2.

V

s.s. *Valborg*, Hansen pass. Gibraltar 21.2. p. R. t. London.
 s.s. *Vega*, Madsen, afg. Glasgow 19.2. til Huelva.
 s.s. *Venus*, Terkildsen, ank. København 18.12. 24.
 s.s. *Vera*, Hjorth, ank. Grao 17.2.
 s.s. *Veratyr*, Pedersen, oplagt.
 s.s. *Viborg*, Winther, ank. Trieste 20.2.
 s.s. *Vidar*, Nielsen, afg. København 23.2. til Newcastle via Nakskov-Odense og Aarhus.
 Bark *Viking*, Ankersøe, pass. Snares 19.2. p. R. t. Europa.
 s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), Jacobsen, ank. Cardiff 21.2.

W

s.s. *Wien*, Jørgensen, afg. Savona 20.2. til Huelva.
 s.s. *Wilh. Colding*, Østergaard, afg. Castellon 18.2. til Hamburg.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. London 21.2.

Y

s.s. *Ydun*, Jensen, i København-Randers Ruten.
 s.s. *Yokohama*, Bast, afg. Colombo 21.2. til Aarhus.
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Rasmussen, i København-Hamborg Ruten.
 s.s. *Yrsa* (Lauritzen), ank. Copenhagen 27.1.

Ø

s.s. *Ørkild*, Jensen, ank. Antwerpen 16.2.
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. Rouen 22.2.

POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE

m.s. *Alfa*, Christensen, afg. København 19.2. til Memel.
 m.s. *Caroline*, Jørgensen, afg. London 19.2. til Methil.
 3m.Sk. *H. C. Christensen*, Christensen, antagelig Cumana Beg. Feb. til Mobile.
 3m.Sk. *Fuglen*, Schmidt, indkommet Frederikshavn 22.2. paa Rejse til Kerteminde.
 3m.Sk. *Hans*, Christensen, ank. Whitehaven 2.2.
 3m.Sk. *Niels*, Rasmussen, afg. Cardiff 7.2. til Portimao.
 3m.Sk. *Norden*, Olsen, ank. Lissabon 28.1.
 3m.Sk. *Elisabeth Ejff.*, Nielsen, ank. Lissabon 5.2.
 3m.Sk. *Johanne*, Marcussen, ank. Lissabon 6.2.
 3m.Sk. *Neptun*, Sørensen, ank. Lissabon 29.1.
 3m.Sk. *Vega*, Hansen, Lissabon 22.2.
 3m.Sk. *Minerva*, Sørensen, ank. Kristianssand 17.2.
 3m.Sk. *Ørnen*, Jensen, ank. Guernsey 22.1.
 3m.Sk. *Cathrine*, Jørgensen, afg. Lissabon 17.2. til Fowey.
 3m.Sk. *Roma*, Petersen, afg. Lissabon 19.2. til Newlyn.
 3m.Sk. *Zampa*, Jørgensen, afg. Fowey 19.2. til Stettin.
 3m.Sk. *Falken*, Madsen, afg. Plymouth 16.2. til Stettin.
 3m.Sk. *P. Rasmussen*, Larsen, afg. Portleven 16.2. t. Svendborg.
 3m.Sk. *Gefion*, Lund, afg. Teignmouth 19.2. til Egersund.
 3m.Sk. *Dagny*, Petersen afg. Faro 10.2. til Southampton.
 3m.Sk. *Vesta*, Kristensen, ank. Dieppe 21.2.
 2m.Sk. *Concordia*, Møller, ank. Knebel 6.2.
 m.s. *Willemoes*, Eriksen, oplagt Thurø.
 4m.Sk. *Kaj Hviltson*, Wulff, oplagt her.
 4m.Sk. *Nordborg*, Hansen, oplagt her.
 4m.Sk. *Olga*, Mouritsen, oplagt her.
 3m.Sk. *N. P. Petersen*, Larsen, oplagt her.
 3m.Sk. *Jens Nielsen*, Nielsen, oplagt her.
 3m.Sk. *Dr. Louise*, Hansen, oplagt her.
 3m.Sk. *Concordia*, Henriksen, oplagt her.
 3m.Sk. *Pallesen*, Jensen, oplagt her.
 3m.Sk. *Rossing*, Baagøe, oplagt her.

3m.Sk. *Marie*, Nielsen, oplagt her.
 3m.Sk. *Else*, Jensen, oplagt her.
 m.s. *Philip*, Petersen, oplagt her.
Confidence, Mouritzen, ank. Fowey 8.2.
Cornwall, Madsen, ank. Gt Yarmouth 5.1.
Dannebrog, Hansen, oplagt her.
Flora, Nielsen, ank. Porsgrund 6.2
Kurt, Jørgensen, ank. Cadiz 10.2
Leif, Jørgensen, oplagt i København.
Ludwig, Jørgensen, oplagt i Thurø.
Martin Nissen, Jensen, ank. Lissabon 28.1.
Primula, Jørgensen, afg. Brevik 22.2. til Ballina.
Valdemar, Christensen, afg. St. Briec 7.2. til Lissabon.
Vera, Larsen, afg. Nantes 6.2. til Leith.
Agnes, Frederiksen, ank. Horsens 20.2.
Fylla, Kromann, ank. Gøteborg 17.2.
Haabel, Groth afg. Oporto 17.2.
Hertha, Christoffersen, ank. Sevilla 20.2.
Merkur, Hansen, ank. Lissabon 22.2.
Nordtrøfik, Friis, ank. Cadiz 17.2.
Polarstjernen, Hansen, afg. Danzig 22.2.
Venus, Boye, ank. København 17.2.
Gertrud, Albertsen, ank. Oporto 18.2.
Nauta, Knudsen, ank. Cadiz 21.2.
Mars, Olsen, ank. Cadiz 12.2.
Venus, Hansen, afg. San Lucar 19.2. til Plymouth.
Arietis, Rasmussen, ank. Marstal 20.2.
 3m.Sk. *Christian*, M. Rasmussen, ank. Bantry 18.2.
 3m.Sk. *Noah*, J. E. M. Jørgensen, ank. Burtisland 20.2.
 3m.Sk. *Garibaldi*, J. Jørgensen, ank. Troense 15.2. og oplagt for Reparation.
 3m.Sk. *Aphrodite*, Watson, afg. Marstal 17.2. til Cadiz.
 Sk. *Gloria*, Kromann, afg. Marstal 19.2. til Drøbak.
 3m.Sk. *Sif*, Raahauge, ank. Porsgrund 22.2.

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 Ulandet Kr. 20,00 pr. Aar

ADMINISTRERENDE DIREKTØR :
 HANS GADE

Telefon 2070-12 610
 samt paa alle Postkontorer

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
1848

Telegr.-Adr.:
Amiante

M. B. COHN

TOLDBODV. 22. TELEFON · 1403

København K.

ENEFORHANDLING OG
LAGER AF

V. HÖVELINGS
SKIBSFARVER

K. F. MARSTRANDS EFTFL.

CONSUL P. SVENDSEN FORRETN. GRUNDL. 1832

HELSINGØR

SKIBSPROVIANTERING

6 STORE FRILAGERE

Alle Varer leveres ufortoldet
Naar en Ordre modtages rettidig
leveres Provianten paa Reden
uden Ophold for SkibetTelegram-Adr.: »Marstrand«
Telefoner: Kontoret: 28 · 45 · 427
Privat: 227 · 1002 · 543
Nattef.: 427 · Statstlf.: 5

INDR. VARE-MERKE Brug

Holzapfels
Patent Farver

DEN INTERNATIONALE SKIBSFARVE-FABRIK 1/8

TELEFON: 5601 ST. ANNE PLADS 16 KØBENHAVN TELEGR. ADR.: HOLZANDIA

J. ANDERSEN & CO

SHIPS OUTFIT

TOLDBODVEJ 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

**ESBJERG TOVVÆRKS-FABRIK 1/8**

leverer det bedste

MANILA TOVVÆRK

Forlang derfor vort Fabrikat hos Deres Skibshandler

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 VAREKASKO
FRAGT OG INTERESSE

TELEF. 42 · 3073

HOLBERGSGADE 1 · KJØBENHAVN K.

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

HOWALDTSWERKE KIEL

SKIBSVÆRFT

MASKINFABRIK · KEDDELSMEDIE · STØBERI

PASSAGER- OG FRAGTSKIBE · MOTORSKIBE

TANKSKIBE · BUGSERBAADE · ISBRYDERE

MUDDERMASKINER · FLYDEDOKKE

DIESELMOTORER,

TYPE:

Sulzer

DOKNING OG REPARATION AF SKIBE
Flydedok for Skibe indtil 400 Fods Længde

KONTOR:

KØBENHAVN. K · AMALIEGADE 34

OVERINGENØR

CARL HOLTERMANN

Telefon Nr. 10140

Statstelefon : 393

Telegram Adresse : »Cartholtermann«

AADNESEN & DAHL LIMITED

FILIALER:

NEWPORT · SWANSEA · PORT TALBOT

TELEGRAM-ADR.: "DAHL"

CARDIFF

*

SKIBSMÆGLERE &
KULEKSPORTØRER

*

**BUNKERKUL I
ALLE HAVNE VED BRISTOLKANALEN**

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

A/S DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

Filiater:

KØBENHAVN

BANGKOK & 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 østasiatiske og andre oversøiske Produkter, Teak og andre Træsorter. Export til oversøiske Pladser af europæiske Produkter.
 Skove og Savmølle drift i Siam.

Alle nærmere Oplysninger erholdes ved Henvendelse paa Kompagniets Hovedkontor, Holbergsgade 2, København K.

O. J. Eskildsen & Co.

Dampskibsselskabet BOTNIA, Aktieselskab

Telegr. Adresse:
 »DAMOTIA«

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

OSCAR OVESEN

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

Rederi og Befragtning

KØB OG SALG AF SKIBE

DAMP SKIBSSELSKABET

PATRIA A/S

DET FORENEDE DAMP SKIBSSELSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

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

DAMP SKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

HOLM & WONSILD

Telgram-Adr.: "Holmøllid"

Amaliegade 36

FLETCHERS (STEVEDORES) LIMITED

ETABLERET I OVER 50 AAR

TELEGRAM-ADR.:
 "DISCHARGE, CARDIFF"
 TELEFON: 1893

Stevedores og
 Kørsel

ROYAL STUART BLDGS.,
 JAMES STREET
 CARDIFF

T. SHERBURN

BEFRAGTNINGS-AGENT
SKIBSMÆGLER OG STEVEDORE

TELEGRAM-ADR.: "DORA, GOOLE"

BANK CHAMBERS,
GOOLE

CARL V. D. HUDE

SKIBSMÆGLER

AARHUS

Statstelefon No. 3

Telegr.-Adr. Hude

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«

VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og
 Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.

Telegram-Adr.: VINKECO · Codes: Scotts, Watkins, Bentleys.

SKIBE

C. P. JENSEN

St. Annæ Plads 6 TELEFON 5430 KØBENHAVN K.

Telegram-Adr.: "FREIHTS"

A/S DAMPSKIBSSELSKABET

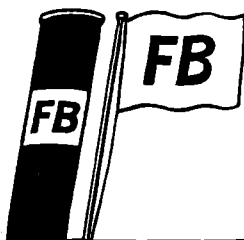
ORION

Compagnie Française de Marine et de Commerce

4-6, rue de Sèze, Paris.

Specialitet: Middelhavs-, Malm- og Østersø-Befragtning

Telegram-Adr.: SHIKARI



DE FORENEDE BUGSERSELSKABER

Telef.: Toldbodhønnen: Central 3944
 Kontoret: Central 291 · 13101 · 10592

TELEGRAM-ADRESSE
 »TUGBOATS«

Nattelefon for Bugsering: Palæ 3043
 Natlff. 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 · 10

FREDAG 6 · MARTS 1925

32 · AARG.

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

FRAGTERNE OG SCANFIN CERTEPARTIET

I vort sidste Nummer meddelte vi, at Tømmer-Importørerne i London paatænkte at søge indført et ændret Scanfin Certeparti, hvorved Totaludgifterne ved Losningen paalagdes Rederne.

At Befragterne paatænker et alvorligt Fremstød i denne Retning, der vil nødvendiggøre et absolut Sammenhold mellem Rederne, hvis de vil undgaa det Nederlag, som Befragterne søger at berede dem, fremgaar med al ønskelig Tydelighed af nedenstaaende Udtalelser i det engelske *Timber Trades Journal*:

»Naar man husker, at det gamle Scanfin Certeparti stiller Befragterne langt mere favorabelt — 3 til 4 sh mere pr. Std. — end det nye, er det nødvendigt at vide, paa hvilket Certeparti Fragtslutningerne sker, før man kan have en klar Idé om Fragtsatsen. Begge Certepartier gøres til Genstand for Ændringer, og Fragtsatsen afhænger af Størrelsen og Betydningen af disse Ændringer. En Damper er blevet fragtet til London fra en sydfinsk Havn f. Eks. til den lave Sats af 41 sh., men i dette Tilfælde betaler Køberen Losningsomkostningerne. Andre Baade er fragtede til 42/6—43 sh., 44 sh. og 45 sh. med de nye Losningsbetingelser. I mange Tilfælde er Klausulen om 1 sh.—2 sh. ekstra for mindre Konnossementer blevet strøget, hvilket betyder en lille Ændring i Befragterens Favør, men tager man alle disse Punkter i Betragtning, ser man, at Aabningsfragtraterne for 1925 for Maj og Juni Afskibninger i Hovedsagen er de samme som i Fjor.

Som omtalt tidligere, begyndte Rederne med at forlange 47/6 fra den sydlige Del af den Botniske Bugt paa nyt Scanfin, men de havde absolut ingen Chance for at opnaa en saadan Fragt. Nogle Importører noterer for deres c.i.f. Varer en Grundfragt af 50/- fra Sydfinland, men tilsyneladende kan de nu med nogenlunde Sikkerhed gaa ned til 45/-. Faa Tømmer-Importører vil i Aar have Hastværk med at faa deres Træ tidligt, og vi venter derfor ingen Opgang i Raterne for f.o.w. Afskibninger.»

The Scandinavian Shipping Gazette udtaler i sit sidste Nummer i Tilknytning hertil:

»Saa meget kan vi sige om Fragtudsigterne; men hvad der efter vor Mening er mere alvorligt er den aabne Indrømmelse af, at Medlemmer af Timber Trade Federation — ikke blot dem ved Humber — uden Betænkning bryder deres Overenskomst med Rederne.«

Vanskelighederne for Scanfin Certepartiet.

Om dette Spørgsmaal skriver *Timber Trades Journal*:

»Rederne erklærer aabent at være bestemte paa i den kommende Saison at ville holde fast ved det nye Scanfin Certeparti uden nogen Ændring. Det er meget beklageligt, at der ikke opsættes et Certeparti, som Befragtere og Redere er enige om, (*sic!*) thi som Forholdene nu ligger, medfører det en Mængde unødvendigt Arbejde og Forhandlinger at fastsætte Raten for hver Baad. En tilfredsstillende Løsning af Spørgs-

maalet synes dog fjern, og i Betragtning af de trykkede Forhold i Rederikredse og den rigelige Tonnage paa Markedet synes der ikke at være større Sandsynlighed for, at Rederne faar deres Vilje sat igennem. Forholdet er da ogsaa faktisk det, at ved de Fragtslutninger for tidlige Afskibninger, der har fundet Sted, er det lykkedes de fleste Befragtere at faa det ny Scanfin ændret. Skønt dette Certeparti almindeligvis benyttes, er dog de Punkter, der er af virkelig Betydning for Rederne ofte blevet ændret.

Hvad Befragtinger afsluttede sidste Aar angaar, meddeler man os fra Mæglerkredse, at der i 50-60 pCt. af disse er foretaget mere eller mindre vigtige Ændringer, og da man indenfor Tømmer-Importkredse stiller sig mere og mere uvilligt overfor det nye Scanfin Certeparti, synes Udsigterne for det kommende Aar ret brogede. Vi ved, at mange Importfirmaer, der gik med til det ny Certeparti, ikke var stemt for alle dets Betingelser, men gik med for at naa til Enighed, og naar de nu finder, at deres Konkurrenter skaffer sig Begunstigelser, ser de selvfølgelig ikke længere nogen Grund til uden Kamp at underkaste sig ufordelagtige Bestemmelser.«

Naar Sagen ligger saaledes lige før Sæsonen begynder, kan vi vente os en bevæget Tid til Sommer. Efter hvad vi erfarer, har Rederorganisationernes Opfordring til kun at slutte paa et rent nyt Scanfin haft et glimrende Resultat, idet ca. 90 pCt. af de organiserede Redere har skrevet under herpaa — for Tysklands Vedkommende er Tallet endda næsten 100 pCt. Britiske Redere er allerede *forpligtede* til at benytte det ny Certeparti, og der er saaledes kun meget faa, der vil bøje sig for Befragterne. Det er jo muligt, at vor Kollegas Beretning er lidt overdreven, og at som saa ofte før »Ønsket er Fader til Tanken«, men Situationen kræver dog Paapassenhed og Fasthed fra Redernes Side, og som vi har sagt, det mangler ikke paa Villighed til at kæmpe for Haandhævelsen af vedtagne Principper.

LODSTAKSTERNE

I Fortsættelse af de Betragtninger, som vi her i Bladet har fremsat i Spørgsmaalet om Lodstaksterne, er det interessant at se, at Spørgsmaalet ogsaa har været fremme paa det nylig afholdte 48. Aarsmøde af det britiske »Chamber of Shipping«.

Sir *William J. Noble* fremsatte her følgende Forslag til Resolution, som Forsamlingen derefter vedtog:

»Chamber of Shipping ønsker at tilkendegive sin Utilfredshed med Lodsvæsenets Administration og Handelsministeriets Kontrol med samme i Følge Lodsloven af 1913 samt at gøre Ministeriet, Lodserne og alle, der er interesserede i den britiske Skibsfarts Vel, opmærksomme paa, at det er unfair og skadeligt at undlade at tage Hensyn til økonomiske Principper.«

Efter at have henvist til de urimeligt store Afgifter for Tonnage, der forlangtes af Kullempere, Havnearbejdere og Havnemyndigheder erklærede Sir Wil-

liam, at han ansaa Lodsforholdene for det værste Eksempel paa en stadig Fortsættelse af Krigstids-Forholdene i Fredstid. Ikke alene benyttede Lodserne sig af deres Monopolstilling, men de blev støttede og opmuntrede af Handelsministeriet. Han fremførte Tal, der viste, at Lodsernes Lønninger i Øjeblikket, sammenlignet med Lønningerne fra Tiden før Krigen, var overvættede store, medens der i nogle Tilfælde kun gjordes lidet Arbejde, idet Lodserne ofte tog fri, og efter hans Mening burde man fiksere Lodsernes Lønninger saaledes, at de kom til at ligge mellem en Skibsførers og en første Styrmands.

DANSK SEJLSKIBSREDERI-FORENINGS FYNS-KREDS

Fyns-Kredsen af Dansk Sejlskibsrederi-Forening holdt Søndag Eftermiddag Generalforsamling paa Troense Badehotel. Da Formanden, Skibsreder *Severin Andreasen*, Svendborg, var forhindret i at komme til Stede, førte Skibsbygmester *Z. Jacobsen*, Troense, Ordet.

Z. Jacobsen bød velkommen og indledede derefter — medens hele Forsamlingen rejste sig — med at mindes de Mænd, Foreningen har mistet siden sidste Generalforsamling.

Derpaa valgtes Kaptajn *Ravnemose*, Svendborg, til Dirigent, og Hr. *Jacobsen* gik saa over til at aflægge Beretning for 1924.

Et taaleligt Aar.

Aaret, der er gaaet — udtalte han — har ikke været bedre for Skibsfarten, end det tegnede. Det er gaaet saa taaleligt. Enkelte Skibe har indtjent lidt, men mange har sat Penge til. I det store og hele kan det siges, at 1924 ikke har givet noget videre for Søfarten — men *vi har holdt Skibene i Fart*, og det er jo altid noget.

Vi har i Aar mistet et af vore Skibe — »Mercur«. Til alt Held blev Mandskabet reddet.

Forskellige andre Spørgsmaal.

Skibsbygmester *Jacobsen* bad Sekretæren udtale sig om Dampskibsrederforeningens Udmeldelse af Fællesorganisationen.

Minor Rasmussen beklagede denne Udmeldelse, men erklærede, at man ikke af den Grund vilde kunne udelukke Dampskibsrederforeningen fra at øve Indflydelse paa Afgørelse af Spørgsmaal, der dukkede op i Fremtiden. Ministeriet vil sikkert sende Sagerne til Erklæring hos Foreningen.

Z. Jacobsen meddelte, at Foreningen havde faaet de reviderede York—Antwerpen-Regler, som man vedtog i Stockholm 1924, til Erklæring.

Ferd. Nielsen, Svendborg Søassurance, fandt, at der burde drages Omsorg for, at disse Regler blev kendt af alle Skibsredere og Skibsførere. Han lovede at sørge for, at man fik nogle Særtryk delt ud.

Søfolkenes Uddannelse.

Z. Jacobsen omtalte en Skrivelse, Kredsen havde modtaget fra Hovedforeningen, og hvori man spurgte om Kredsens Mening m. H. t. Nødvendigheden af Matrossejladts om Bord i Sejlskibe. Er der gjort mere ved denne Sag? Den er jo forøvrigt stærkt fremme i Bladene nu.

Minor Rasmussen: Nej, der er ikke gjort nærmere ved Spørgsmaalet. Men vi kan vist alle være enige om, at der bør Sejlskibsuddannelse til. — Han udviklede dette nærmere.

Det kostbare Skibstilsyn.

Z. Jacobsen sluttede derpaa Beretningen med at omtale den Henvendelse Foreningen har foretaget til Skibstilsynet for at udvirke, at der indførtes forskel-

TRAFIKKEN PAA LENINGRAD

Den 7. December optog Isbryderne Virksomheden i Leningrads Havn og har efter hvad *Ekon. Sjsnj* meddeler, siden da uafbrudt været i Arbejde. Isen er ikke blevet væsentligt tykkere og er for Tiden ca. 5 Tommer tyk.

Fra den 7. December til 7. Februar er der til Leningrad indført 69,000 Tons Varer af forskellig Art, medens Eksporten i samme Tidsrum androg 136,000 Tons.

Havnen er særlig blevet anløbet af tyske, italienske, engelske og danske Skibe.

lige Lettelser. Det var alt for kostbart. — Men vi har, saa vidt jeg véd, ikke opnaaet noget.

Minor Rasmussen: Nej, slet ikke! Og der er desværre ingen Udsigt til, at Ministeriet vil give nogen Lempelser.

Regnskabet

blev derefter oplæst. Det viser, at der af Skibsredere under Svendborg Søassurance er indbetalt i Kontingent: 3,503 Kr. til Hovedforeningen og 400 Kr. til Fyns-Kredsen. Af andre Skibsredere: 510 Kr. til Hovedforeningen og 48 Kr. til Fyns-Kredsen. Den samlede Indtægt er for Hovedforeningen 4,212 Kr. og for Fyns-Kredsen 1,534 Kr.

Foreningen ejede pr. 1. December 1924 1,089 Kr.

Valg.

Til Bestyrelsen genvalgte Skibsbygmester *J. Ring-Andersen*, Svendborg, og Mægler *R. P. Petersen*, Svendborg. I Stedet for afdøde *Laur. Andreasen* valgtes Kaptajn *Laur. Jørgensen*, som fik Kassererhvervet overdraget.

Revisorerne, Købmand *A. E. Hansen*, Svendborg, og fhv. Skibsfører *A. Chr. Nielsen*, Thurø, genvalgte.

Under „Eventuelt“

gav *Minor Rasmussen* en Række Oplysninger om de Forhandlinger, Dansk Sejlskibsrederi-Forening har ført med Folketingets Udvalg ang. Ulykkesforsikringen. Han meddelte bl. a., at Lovforslaget desværre ikke foreslaar, at Rederierne skal have deres gamle Statstilskud tilbage.

Endvidere redegjorde han for Foreningens Arbejde for at faa nedsat Havnetaksterne og for Udvidelse af Atlanterhavsskibsfarten for Sejlskibe.

Erstatning til Søfolk.

Z. Jacobsen fremdrog et Par Spørgsmaal om Erstatning af Søfolks Ejendele.

Rederne skal jo erstatte Søfolkenes Ejendele ved Forlis. Styrmand kan ifølge Loven faa 1,000 Kr. plus Værdien af Instrumenter, Bøger o. l., og andre Søfolk faar 400 Kr. I Anledning af »Mercur«s Forlis er der opstaaet Tvivlsspørgsmaal.

Styrmanden kom om Bord uden at medføre noget som helst andet end de (daarlige) Klæder, han havde paa. Alt, hvad han ellers skulde bruge, fik han om Bord. Nu forlanger han Erstatning efter Loven. Han — og de andre Søfolk — fik helt nyt Tøj af det danske Konsulat i Lysekil, og Rederiet har nu betalt dette. Det mener derfor, han har faaet, hvad der kunde tilkomme ham. Men for at faa Spørgsmaalet afgjort, har man nu bedt om en Erklæring fra Ministeriet, samtidig med at man har forespurgt, hvorledes man skal forholde sig overfor en Svensker, der var med om Bord.

PANAMAKANAL-AFGIFTERNE FORHØJES

Efter hvad der meddeles fra New York, venter man, at Senatet vil vedtage et det forelagt Forslag om en Ændring af Afgiftssystemet i Panamakanalen. Efter det nye Forslag bliver Afgiften 1 Dollar pr. Nettoton, hvilket er ensbetydende med en Stigning af 20 pCt.

De amerikanske Redere protesterer mod Forslaget.

FINSK-RUSSISK OVERENSKOMST

ORDENENS OPRETHOLDELSE UDEFOR TERRITORIALGRÆNSEN I DEN FINSKE BUGT

Mellem den finske Republik og de russiske Sovjetrepublikkers Forbund er der truffet følgende Overenskomst om Ordenens Opretholdelse udenfor Territorialgrænsen i den Finske Bugt, samt om Vedligeholdelse af Sømærker og om Lodstjeneste i nævnte Farvand:

Art. 1. I den udenfor Finlands og de socialistiske Raadsrepublikkers Forbunds Territorialgrænse liggende Del af den Finske Bugt øst for 27° østlig Længde overdrages Opretholdelsen af Ordenen til de finske og de russiske Krigs- og andre Statsskibe, der skal paase, at alle de de kontraherende Stater tilhørende Skibe, der befærer nævnte Farvand, iagttager saavel de almindelige Søfartsregler som saadanne særlige Bestemmelser, der gælder for Benyttelsen af Sejlløbene i denne Del af den Finske Bugt, samt drage Omsorg for, at hverken Skibsfartsanlæg eller Sømærker beskadiges, og at de er i god Stand.

Anmærkning. De traktatssluttende Staters Lods-, Told- og Havforskningsfartøjer samt deres Krigsskibe er ikke underkastede den ovenfor omtalte Opsigt.

Art. 2. Den i Art. 1 angivne Del af den Finske Bugt deles mellem de kontraherende Stater i Bevogtningsdistrikter saaledes, at Finland skal bevogte den Del af dette Farvand, som ligger nord for den nordlige Grænselinje for den »Stora Farleden«, medens Sovjetrepublikkerne bevogter den Del, der ligger syd for nævnte Linje og Territorialfarvandet ved Hogland og Sommarö.

Anmærkning I. »Stora Farleden« nordlige Grænselinje løber fra et Punkt, som ligger paa 60° 6',5 n. Br. 28° 54' ø. L. til et Punkt liggende paa 60° 11',5 n. Br. 27° 58',5 ø. L. og derfra videre til et Punkt paa 60° 3',5 n. Br. 27° 11' ø. L.

Anmærkning II. Den omtalte Bevogtning, der tilsigter Ordenens Opretholdelse, maa ikke hindre eller besværliggøre Trafikken mellem de i den Finske Bugt syd for »Stora Farleden« liggende finske Øer eller mellem dem og det finske Fastland.

Art. 3. Samtlige de kontraherende Staters Skibe, der befærer de i denne Konvention omtalte Farvande, skal følge de Anvisninger, der gives af Bevogtningsfartøjerne, og som er baserede paa Konventionens Bestemmelser. Skibene skal derfor straks standse, naar de opfordres dertil.

Art. 4. Sker der Forseelser mod Søfartsreglerne eller beskadiges Sømærker eller andre Anlæg, optager Kaptajnen paa Vagtskibet Rapport over det skete, og ved dette skal Kaptajnen paa det Skib, der har begaaet Forseelsen, attestere, at han har været til Stede ved Rapportens Optagelse. Denne Rapport sendes ad diplomatisk Vej til Regeringen i den Stat, hvis Flag det Skib, der har begaaet Forseelsen, fører.

Lykkes det det Skib, der har begaaet Forseelsen, at slippe ind til den anden traktatssluttende Stats Territorialfarvand, optages der en særlig Rapport, der underskrives af Kaptajnen paa Vagtskibet og to Mand af Besætningen, og denne Rapport tilstilles ad diplomatisk Vej vedkommende Myndigheder i nævnte Stat.

Art. 5. De Skibe, der opretholder Bevogtningen af de i Konventionen omhandlede Farvande, skal foruden de forordnede Skibsdokumenter medføre særlige af Myndighederne i den paagældende Stat paa finsk, russisk og engelsk udfærdigede Attester.

Art. 6. Under Storm, Tykning, Isvanskeligheder og ved Søulykker er de i den foregaaende Artikel nævnte Skibe berettigede til i Overensstemmelse med international Skik at søge Ly i den anden Stats Territorialfarvand og søge Nødhavn der.

Art. 7. Indenfor de i Konventionen nævnte Bevogtningsdistrikter forpligter de kontraherende Stater sig til hver indenfor sit Distrikt at opretholde og vedligeholde de fornødne Bøjer og andre Sømærker.

Art. 8. Finland forpligter sig til at opretholde og passe de paa dets Territorium liggende Fyr: Styrstudd, Seitskär, Lavansaari övre, Lavansaari nedre, Nervö, Sommarö, Stora Tytterskär, Hoglands södra, Hoglands övre norra, Hoglands nedre norra og Rödskärs samt Lavansaari og Virgins Baaker.

Om Indretning af muligt paakrævede nye Anlæg og om Omkostningerne herved skal der forhandles særligt.

Art. 9. Omkostningerne ved Pasningen og Opretholdelsen af de i første Stykke af Konventionens Art. 8 omhandlede Anlæg skal deles lige mellem de kontraherende Stater.

Art. 10. Spørgsmaal angaaende Opretholdelse og Pasning af de i 7. og 8. Artikel af denne Konvention omhandlede Anlæg og Sømærker samt angaaende Bestridelsen af Omkostningerne paa de i 8. Art. første Stykke nævnte Anlæg forelægges ved Konferencer mellem Repræsentanter for de paagældende Myndigheder i de traktatssluttende Stater.

Saadanne Konferencer skal finde Sted aarligt før Sommerskibsfartens og før Vinterskibsfartens Begyndelse, skiftevis i Finland og Rusland, og de traktatssluttende Stater har Ret til om fornødent at foreslaa sammenkaldt ekstra Konferencer.

Beslutninger, der vedtages ved disse Konferencer, skal forelægges de vedkommende Myndigheder til Godkendelse i Overensstemmelse med de i hvert af Landene med Hensyn hertil gældende Bestemmelser.

Art. 11. De kontraherende Stater forpligter sig til saa vidt muligt paa Forhaand at meddele hinanden saavel Fjernelse som Flytning af Sømærker etc. samt Ændringer ved Fyr og lignende Anlæg ved den Finske Bugt.

Art. 12. Ved Søulykker skal hver af Staternes Skibe og Redningsstationer efter international Skik med alle til Raadighed værende Midler bistaa dem, der er i Nød. Denne Bestemmelse skal ogsaa gælde ved Ulykker indenfor den anden Stats Territorialgrænse, naar der fra dennes Side ikke kan skaffes Hjælp, eller denne er utilstrækkelig.

Art. 13. De kontraherende Stater forpligter sig til til Sikring af Skibsfarten at give hinanden en Fortegnelse over deres Lodsstationer og give hinanden Meddelelse om deres Reglement for Lodstjenesten.

Saafernt Oprettelse af blandede Lodsstationer skulde vise sig nødvendig, skal der træffes særlig Overenskomst herom.

Art. 14. Denne Konvention skal ratificeres, og Udvekslingen af Ratifikationsdokumenterne skal finde Sted i Helsingfors snarest muligt.

Art. 15. Denne Konvention træder i Kraft, saa snart Ratifikationsdokumenterne er udvekslede, og gælder indtil et Aar efter, at den er opsagt af en af de traktatssluttende Stater.

Art. 16. Denne Konvention er udfærdiget i to Eksemplarer paa finsk, svensk og russisk, og alle Teksterne har samme Gyldighed.

Til Bekræftelse af ovenstaaende har en befuldmægtiget Repræsentant for hver af de to Stater undertegnet Konventionen og forsynet den med sit Segl.

TAKSTER I BELGISKE HAVNE

Ifølge et Regeringsdekret af 11. Februar 1925, der traadte i Kraft den 1. Marts, er Taksten for Kontrol ved Ladning og Losning af Skibe i belgiske Havne udenfor den reglementerede Arbejdstid fastsat til 5 Frcs. pr. Time for hver Funktionær med et Minimum af 50 Frcs. for Bemyndigelsen.

EKSPORTEN AF SOYABØNNER FRA MANDCHURIET

Blandt de Produkter af større Betydning, der passerer Suezkanalen, kan fremhæves Soyabønner fra Mandchuriet, af hvilke 555,000 Tons passerede Kanalen i 1924, foruden 112,000 Tons Soyaolie.

Ekporten af Soyabønner og Soyaolie begyndte i 1908 med en Prøvesending foranlediget ved, at Manglen paa Oliestoffer i Europa var ved at blive følelig. Forsøget var en Succes, og nedenstaaende Tabel viser Udviklingen af Ekporten siden da:

	Soyabønner Tons	Soyaolie Tons
1909	442,000	3,000
1910	450,000	12,000
1911	385,000	19,000
1912	396,000	53,000
1913	298,000	31,000
1914	315,000	—
1915	260,000	—
1916	141,000	—
1917	22,000	—
1918	—	—
1919	228,000	—
1920	124,000	81,000
1921	156,000	72,000
1922	281,000	92,000
1923	409,000	111,000
1924	555,000	112,000

I Mandchuriet høstes der enorme Mængder af Soyabønner, der fra det nordlige Mandchuri udføres over Vladivostock, fra det sydlige over Dalny, og det er sandsynligt, at der overfor Ekporten af Soyabønner til Europa snart vil komme til at staa en betydelig Import af europæiske Varer, idet alt tyder paa en nær forestaaende stærk økonomisk Udvikling i Mandchuriet.

De naturlige Rigdomme i det sydlige Mandchuri.

Det sydlige Mandchuris Fremtid afhænger i høj Grad af Japan, der her disponerer over »The South Mandchuri Railway«, det nordlige Mandchuris af de talrige russiske Kolonier, der er anlagt langs »The Chinese Eastern Railway«. Der er stærk Kappelstrid fra begge Sider; man undersøger Landet, registrerer Rigdomskilderne, og Handel og Industri gaar frem takket være en stadig kinesisk Indvandring, der afgiver rigelig Arbejdskraft. Selv om Landbruget udvikler sig langsommere som Følge af, at det drives af de indfødte Mandchurer, der hidtil har været ret utilbøjelige til at forbedre deres Driftsmetoder, er dets Muligheder dog saa at sige ubegrænsede.

Det sydlige Mandchuri producerer foruden Soya-

bønner, Frugter og forskellige Kornsorter, men dets største Rigdomme synes dog at ligge under Jordens Overflade. Japanerne har her hovedsagelig kastet sig over Udvinning af Jern og Kul. Kullene fra Fushun er gode, og Aarsproduktionen er nu henvend 3 Millioner Tons, medens den før Krigen kun androg 1 Million Tons. Disse Kul eksporteres til hele Østasien, til Filippinerne og Malaystaterne og konkurrerer her med de japanske og de kinesiske Kul. Fabrikationen af Støbejern i det sydlige Mandchuri vil ogsaa kunne blive betydelig, men den kinesiske Arbejdskraft synes mindre anvendelig til dette Arbejde.

Glimrende Udsigter for Landbruget.

Det nordlige Mandchuri, der har mindre Chancer som Industriland, frembyder derimod de mest glimrende Betingelser for Agerbrug og Kvægopdræt. Der findes allerede her en mægtig Landbrugsstation paa Grænsen mellem den japanske og den russiske Zone. Lidt længere nordpaa op mod Kirin breder sig en mægtig Landstrækning, der næsten helt igennem er Agerland og producerer store Mængder af Hvede, Majs, Hirse, Soyabønner og Jordnødder, og den mandchuriske Landmand har her mere Land, end han i Øjeblikket kan opdyrke. Længere nordpaa er der store Skovstrækninger, som man allerede er begyndt at udnytte, og hvorfra der nu udføres betydelige Mængder Tømmer.

Hvad man for Øjeblikket trænger mest til i Mandchuriet er Jernbaner, og navnlig i det nordlige Mandchuri ser man, at overalt, hvor man anlægger Jernbaner, mangedobles Antallet af Gaarde og Landsbyer. Kharbin, der for 25 Aar siden var en lille Landsby, er nu en By paa 250,000 Indbyggere.

I Løbet af de sidste Aar har man iflg. *Journal de la Marine Marchande* taget fat paa Udviklingen af Jernbanenettet i Nordmandchuriet; man har saaledes nu omtrent fuldført en Jernbane mellem Suping kai, en Station paa Jernbanelinjen Mukden-Kharbin, og den mongolske Grænse, tværs gennem en Strækning, der vil blive overordentlig produktiv. Denne Bane er bygget for japanske og kinesiske Penge, og man maa haabe, at der nu maa indtræde rolige og fredelige Forhold i Mandchuriet og ved dets Grænser, saaledes at man kan blive i Stand til at udføre de offentlige Arbejder, der er nødvendige for fuldtud at udnytte Landet økonomisk.

ROTORSKIBETS FØRSTE REJSE

LIDT OM DRIFTSRESULTATET

Der foreligger nu en Del Detailler fra Rotorskibet »Buckau«s nylig afsluttede Rejse fra Danzig til Grangemouth med en Ladning Trælast.

Som Resultat af denne første praktiske Prøve mener de Ombordværende at kunne fastslaa, at Skibets Sødygtighed utvivlsomt er blevet bevist.

Skibets Fører erklærer sig fuldstændig tilfreds med de opnaaede Resultater. En Forsikringssagkyndig, som deltog i Turen, hævder, at Rotorskibet har vist sig at være bedre end et Sejlskib med Hjælpemotor. Rotorernes Arbejde oversteg trods den stærke Slingring hans Forventninger. Førstemaskinisten hævder, at man, trods det store Tryk, ikke har kunnet paavise Skade eller Mangler ved Rotorerne. Frygten for at Rotorerne skulde sætte Skibets Stabilitet i Fare, maa, hævder han, for altid skrinlægges efter de Erfaringer, man vandt under Stormdagene i Nordsøen, og hvorunder Søsterskibet, Sejleren »Anne«, udstyret med en Motor af samme Størrelse som »Buckau«, synes at have maattet søge Nødhavn.

Gennemsnitsfarten paa hele Rejsen var ca. 7 Knob.

Uden Rotoren vilde Farten sandsynligvis kun have været fire.

Til Drift af Rotorerne medgik der 7 kg Olie pr. Time, medens Skibets Hovedmotor brugte 32 kg Olie pr. Time. Differencen er altsaa i dette Tilfælde 25 kg, som man mener at kunne spare, naar man kan klare sig med Rotorerne alene i gunstig Vind.

Paa Rejsen over Nordsøen opnaaede Skibet til sine Tider en Fart af 9.5 Knob ved samtidig Anvendelse af Rotorerne og den 160 H.K. stærke Hovedmotor.

For at opnaa denne Fart uden Rotorer maatte man have haft en Hovedmotor paa 300 à 350 H.K. hævdes der, idet »Buckau«s Hovedmotor højst kan give Skibet en Fart paa ca. 7.5 Knob.

Flettners Repræsentant ombord har paa Forespørgsel af Sekretæren i Atlantic and Gulf Carriers Association meddelt, at Rotoranlægget paa »Buckau« har kostet ca. 40,000 Guldmærk. Hvorledes Prisen for et Rotoranlæg paa andre Skibe vilde stille sig, ønskede han foreløbig ikke at give bindende Udsagn om, lige saa lidt som om Vedligeholdelsesomkostningerne.

Man maa, hævdes der, holde sig for Øje, at dette er det første Rotorskib. Disse Skibe maa i Lighed med Dampskibet fra Fultons Tid gennemgaa sin Udvikling.

JORDNØDKAGEMARKEDET I MARSEILLE

Indførslen af afskallede Jordnødder til Marseille udgjorde i det forløbne Aar:

	6 første Mdr. 1924	6 sidste Mdr. 1924	Ialt 1924
Fra Kina	3,248	5,740	8,988
Fra Afrika (Øst)	4,224	20,772	24,996
Fra Bombay	1,476	1,945	3,421
Fra Pondichéry	21,454	10,410	31,864
Fra Madras	83,858	52,898	136,756
	Ialt: 206,025		

Indførslen i 1923 var 250,880 T., og naar man tager i Betragtning, at der af 1 Ton Jordnødder i afskallet Stand fremstilles ca. 600 kg Jordnødkager, skulde Tilbagegangen saaledes formindske Produktionen af Jordnødkager i 1924 med ca. 27,000 Tons.

Af Jordnødder i Skaller indførtes der:

	6 første Mdr. 1924	6 sidste Mdr. 1924	Ialt 1924
Fra Afrika:			
Rufisque, Gambia, Caca-			
mance, Bissao	74,279	29,343	103,622
Fra Madagascar	0	1,909	1,909
Fra Kina	9,182	2,911	12,093
Fra Java, Plata, Rangoon ..	1,197	328	1,525
	Ialt: 119,149		

Til Sammenligning kan tjene, at der i Aaret 1923 ialt indførtes 89,902 Tons Jordnødder i Skaller. Gaar man ud fra, at en Ton Jordnødder i Skaller giver 300/350 kg Jordnødkager, maa altsaa den forøgede

Indførsel betyde ca. 10,000 Tons Forøgelse af Produktionen af Foderkager, hvilket, sammenholdt med det ovenfor anførte vedrørende afskallede Jordnødder, vil udvise, at Produktionen i 1924 skulde være ca. 17,000 Tons mindre end i 1923.

Eksporten af Jordnødkager fra Marseille til Skandinavien har i Halvaaret fra 1. Juli til 31. December ialt været 55,562 Tons. Eksporten i første Halvdel af 1924 var 23,064 Tons og Totaleksporten i 1924 er saaledes 78,626 Tons mod 106,829 Tons i 1923.

Langt den overvejende Del, eller ca. $\frac{3}{4}$ af Jordnødkagerne gik til Danmark og Resten til Sverrig. Af de 78,626 Tons, der blev eksporteret i 1924, blev de 59,034 eksporteret af Firmaer i Marseille med dansk Kapital eller danske Ledere.

Siden September er der kun givet Udførselstilladelser for mindre Partier Kager, ialt for ca. 9,000 T.

Transporten af Foderkagerne til Skandinavien foregik hovedsagelig i hele Skibsledninger, og her var især de norske Dampere fremherskende. De norske Redere har stadig været 1 til $\frac{1}{6}$ billigere end de svenske og danske Rederier, og da de norske Dampere som Regel i Størrelsen passer Eksportørerne bedre, foretraktes norsk Tonnage som oftest.

I Øjeblikket er der ingen Eksport, og der ventes først nye Licenser i Februar, Marts Maaned. Udsigterne for 1925 er iøvrigt gode, idet Jordnødhøsten overalt opgives som rigelig. Priserne for Jordnødder, som i Begyndelsen af Kampagnen var ret høje, er nu gaaet betydeligt ned, og der ventes større Ladninger fra Senegal og Gambia i Februar og Marts Maaned.

“DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

København, den 3. Marts 1925.

Skibsfartens Stilling for Tiden kan bedst betegnes ved Gengivelse af en gammel, erfarende engelsk Reder og Mæglers Udtalelser for ganske nylig, der lød, at aldrig nogensinde tidligere havde nævnte Reder været udsat for tilnærmelsesvis saa store Vanskeligheder ved overhovedet at finde Beskæftigelse for ledig Tonnage som netop i denne Tid. Hvad dette vil sige, ved enhver Reder, og de fleste ydermere sikkert af egen smertelig Erfaring.

Argentina er fremdeles »the black sheep«, og de ganske faa Afslutninger, der har fundet Sted i den svundne Uge, er kun muliggjort ved de stadig lavere Rater, der akcepteres, hvortil kommer, at adskillige af de afsluttede Baade har Option af Sortehavet.

Indien: Medens Befragterne for nylig var villige til at tage Tonnage for Juni/Juli Lastning, er de nu mere tilbageholdende, og omvendt er Tonnagetilbudet voksende. For Marts/April- og til dels Maj-Lastning er der kun lidet at gøre.

Australien er faldet yderligere af, og der tages fortrinsvis helt prompte Baade, omend enkelte Baade for 15. April og 30. April Annullering er taget.

Sydafrika har fortsat aftaget en Del Tonnage og kan endnu nærmest betragtes som fast, selv om et Par Baade pr. Aug./Sept. har akcepteret noget lavere Rater, end sidst betalt. Derimod er der yderst lidt at gøre derfra for Kul østover saavel for denne som for den kommende Maaned.

Nordamerika har særlig udmærket sig ved at tage en stor Del Tonnage for Mel til Rusland for Lastning denne Maaned, og da der rapporteres store Indkøb af Mel i denne Retning, bør en forøget Aktivitet kunne forventes.

Cuba har været i Forgrunden som fortsat Aftager af en stor Del Tonnage, men Tilgangen af denne har været for rigelig til at opretholde Raterne, der har vist en lille Nedgang.

Sortehavet er næsten livløst og Raterne derefter.

Den danske Skibsfart har endnu været forskaanel for Oplægning af Tonnage i nævneværdig Grad. Dette er kun muliggjort for en stor Del ved større eller mindre Ofre fra Redernes Side og i det stadige Haab om en nær forestaaende Bedring af Forholdene. Dersom der kun blev regnet med Spørgsmaalet om Fortjeneste paa de enkelte Rejser, er der ingen Tvivl om, at Oplægning vilde have fundet Sted i langt større Grad, end Tilfældet endnu er — i Særdeleshed hvad angaar den Del af Flaaden, der beskæftiges i europæisk Fart og der hovedsagelig paa Nord-Østersøen.

Der er af dansk Tonnage endnu kun oplagt syv Dampere, men det er givet, at dette Tal vil forøges betydeligt, i Fald der ikke i forholdsvis nær Fremtid indtræffer en Forandring til det bedre.

TRÆLASTMARKEDET

Afslutningerne i den forløbne Uge er foretaget til de samme lave Rater som hidtil, og blandt andet kan anføres:

800 Stds. Koivusaari/Ipswich, 42/6d. f.o.w., 700 Stds. Haparanda/London, 48/-, f.o.w., 650 Stds. Piteå & Luleå/Hull, 47/6d. f.o.w., old Scanfin, 400 Stds. Skellefteå/Antwerpen 45/-, f.o.w., 400 Stds. 2 Piteå/Antwerpen 40/6d., f.o.w., 725 Stds. Kotka/Antwerpen 38/-, f.o.w.

Den i sidste Uge rapporterede Afslutning Riga/London, prompt, er sluttet til 30/- og ikke som nævnt 35/-.

I Dag bydes for en 2/250 Stds. Baad fra Libau til West Hartlepool 37/- for Props og noget DB $\frac{1}{3}$ Boards.

Fra Hvidehavet og Leningrad er der en Del Kontrakter i Markedet, men der nævnes ingen Afslutninger endnu, udover tidligere nævnte pulpwood Kontrakt til Holland.

KUL, KOKS ETC.

De faa Dages Omslag i Vejret kunde ikke bringe noget videre Liv i dette Marked, og der er kun sluttet faa Laster i denne Uge: blandt andet 2,000 Tons Blyth/Odense til den lave Rate 5/3d.; Tyne/Svendborg 1,500 Tons 5/7½d. og Wales/Mariagerfjord 1,300 Tons 6/-.

Der er stadig Befragtere aabne — baade her og paa den anden Side — for Kontrakter over Resten af Aaret; men om det vil være i Redernes Favør at slutte op Tonnage saa langt ud i Fremtiden, er ikke neamt at sige. Greenwich/København er gjort til 7/6d., som antagelig kan gentages.

MIDDELHAVET ETC.

Afslutningerne udgaaende i dette Marked er stadig talrige og Raterne faste. Af de sidste kan blandt andet nævnes: fra Wales 1,000 Tons til Alicante 10/4½d.; 2,400 Tons Algiers 8/6d.; 3,500 Tons Genoa 9/9d. med de sædvanlige Optioner, og en prompt 3,700 Tonner opnaede 10/-; Tyne/Civita Vecchia 2,000 Tons 9/10½d.; Nizza 4,000 Tons 9/3d.; Venedig 7,400 Tons 11/4½d. med Option af 1,000 Tons Koks til 2/6d. ekstra.

Hjemgaaende er sluttet en Del Saltlaster til Norge til lave Rater — mellem 16/17¼ norske Kr. alt efter Størrelse. Monastir eller Ras Dimas/Oscarshamn, 1,600 Tons, 11/-. For Ore sluttedes blandt andet 5,600 Tons Bona/Rotterdam 5/- og 5,000 Tons fra La Goulette til 5/10½d.

Sortehavet tager saa godt som ingen Tonnage i Øjeblikket, men en enkelt Afslutning kan dog nævnes: prompt 4,000 Tonner Sulina/U.K.-Cont. Gibraltar-Hamburg range 16/-, Option 1/2/3 danske 1/6d.—2/-—2/6d. ekstra, Option Bergen/Stockholm range 2/-—2/6d.—3/- ekstra.

Fra Alexandria er sluttet 300,000 cbf. til Hull à 11/- pr. 60 cbf. En Kontrakt paa ca. 20,000 Tons Trælaster fra 1/2 Pladser Guldkysten til Bordeaux/Havre-Antwerpen-Rotterdam-Bremen-Hamburg udbydes pr. Marts/April til følgende Rater: 35/-, 37/6d. Bordeaux-Havre, 40/- Rotterdam-Antwerpen, 42/6d. Bremen-Hamburg, 1/- ekstra 2 Lossehavne, 200 Tons Lastning og f.a.c. Losning. Jordnødder og Frugt uforandret.

NORD-AMERIKA, GULFEN, CANADA

De foran nævnte Mellaster fra Northern Range til Rusland sluttet til ca. 25 Cents til Leningrad og 1 Cent mindre Reval eller Riga. Hampton Roads/Montevideo eller La Plata har taget en 7,000 Tonner til Dollars 4.50, Option Rosario 25 Cents ekstra, 31/3 Annullering.

Der udbydes en Del skaarne Laster fra Canada til

Sørøveri i de kinesiske Farvande.

Spørgsmaalet om de hyppigt forekommende Tilfælde af Sørøveri i kinesiske Farvande har nylig været under Debat i det britiske Parlament, idet et Medlem spurgte Regeringen, om ikke Flaademyndighederne vilde træffe kraftigere Foranstaltninger til at beskytte britisk Skibsfart i kinesiske Farvande mod Sørøvere. Fra Regeringens Side svarede man, at da Angreb paa Handelsskibe i den senere Tid var blevet hyppige, havde man sendt en Kanonbaad fra Hongkong til Kinakysten, hvor den gjorde Patrouilletjeneste, og Regeringen i Hongkong havde yderligere stillet 4 armerede Baade til Raadighed, og disse eskorterede nu Konvojer af Handelsskibe. Den britiske Regering havde desuden andre Foranstaltninger til Beskyttelse af Handelsskibe under Overvejelse.

At en kraftig Indgriben overfor Sørøver-Uvæsenet er paa krævet fremgaar af følgende Meddelelse, der fra Makao er indløbet om en voldsom Kamp mellem Besætningen paa en stor portugisisk Damp og kinesiske Sørøvere.

Kinesiske Sørøvere overfaldt, dækket af Taage, Dampren, og Skibets Besætning og mandlige Passagerer, ialt 80 Personer, var snart indviklet i en rasende Kamp.

Antallet af dræbte var betydeligt. Sørøverne mistede over 50 Mand, og af Forsvarerne omkom 40 Mand, medens Antallet af saarede var betydeligt.

Det lykkedes at ødelægge to af Sørøverskibene ved at overhælde dem med brændende Petroleum, men først efter flere Timers Forløb opgav Kineserne Forsøget paa at erobre den portugisiske Damp.

W.B.E.I. pr. f.o.w., men der er endnu ikke rapporteret nogle Afslutninger.

Fra Gulfen er sluttet en Baad paa ca. 250,000 cbf. til Murmansk til 12 Cents pr. cbf. bale space. Oliekager betaler Dollars 6.50 3 danske Havne, Marts Annullering.

Cuba tager som foran nævnt stadig mange Baade, men til lidt lavere Rater.

Atlantic range/Vest Italien har taget en større Baad til 18 Cents med 1 Cent ekstra Adriaterhavet; 37,000 qrs. til Middelhavet 4/1½d. 20,000 qrs. 3, Danmark 22 Cents 3, Sverige 23 Cents April.

Trælaster fra Gulfen beskæftiger en Del større Baade, og der kan blandt andet nævnes sluttet: 1,600 Stds. til Buenos Aires til 152/6d. med 25/4 Annullering.

Pacific/U.K.-Continent, Marts/April, rapporteres til 40/-.

SYD-AMERIKA

Fra Wales er sluttet prompt 6,000 Tonner til Bahia Blanca til 15/- og 6,300 Tonner til River Plate (lower ports) til 14/6d., 7. Marts.

Hjemgaaende er stadig slet, og de sidste Afslutninger er: 6,800 Tons 2.-12. Marts Buenos Aires/Bergen-Stockholm-Danmark 21/-; not above San Lorenzo/Vest Italien spot 7,800 Tonner 19/6d., 1/3d. ekstra 2 Lossehavne. 6,000 Tonner Santa Fé eller Concepcion/Bergen-Stockholm range 23/6d. een, 24/3d. to og 25/- tre Havne, Option 2/3 Seeds 1/3d. ekstra. 6,800 Tonner n.a. San Lorenzo/Adriaterhavet 23/- een, 24/- to Havne, 9.-20. Marts.

Fra Nitrate ports er sluttet 8,000 Tonner til Galveston/Baltimore range til Dollars 5.25, hvilket er lidt lavere end sidste Uge.

ØSTEN

Syd Australien-Victoria eller Sidney har blandt andet taget en 10,000 Tonner pr. 25/3—25/4 til 47/6d. U.K.-Cont.-Middelhavet. Durban-Cape Town range har taget 5,400 Tonner, 25/7—25/8, til U.K.-Cont. 29/3d., Majs. Karachi/U.K.-Cont. 6,000 Tons er sluttet til 21/1½d. scale, 10. Juni Annullering. Burmah/Holland 7,000 Tonner pr. 10.-30. April til 32/-.

TIME CHARTER

Naar undtages de jævnlige Afslutninger i West-india-Farten, gøres der næsten intet i dette Marked. Ikke mindre end 6 danske Dampere tilhørende samme Reder rapporteres paa samme Tid sluttet til Rater fra Dollar 1.10 til 1.50 efter Størrelsen, alt for Rundrejse med Undtagelse af 5,000 Tonner 4 Mdr. Dollar 1.20.

I europæisk Fart er sluttet 3,000 Tonner 4 Mdr. 5/1½d.

Et 100-Aars Jubilæum.

I Løbet af indeværende Aar, man ved endnu ikke bestemt hvornaar, kan *The Aberdeen Line*, der startedes i 1825 af *Geo. Thompson & Co. Ltd.*, fejre sit 100-Aars Jubilæum. Linjens Udvikling vidner om en energisk og heldig Foretagssomhed til Fremme af Forbindelsen mellem London og Australien.

The General Steam Navigation Co. fejrede ganske vist i Fjor sit 100-Aars Jubilæum og gør Krav paa at være Verdens ældste Dampskibslinje, medens The Aberdeen Line uden Tvivl er det ældste oceangaaende Linjerederi. Firmaet ejede i sin Tid det hele Verden over kendte Clipperskib »Thermopylæ«, og Selskabet ejer i vore Dage nogle af de mest moderne Rutebaade, der findes.

Stabelafløbning.

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri paa Refshaleøen sattes Lørdag et Dieselmotorskib, Værftets Byggenummer 335, til Aktieselskabet *Borgestad*, Borgestad ved Porsgrund, i Vandet.

Dets Hoveddimensioner er følgende:

380'-0"×54'-6"×28'-6",

og Bæreevnen er ca. 8,300 Tons d.w.

Det forsynes med 2 Hoveddieselmotorer af nyeste Type, der tilsammen skal kunne udvikle 2,500 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: »Chr. Knudsen«.

SEJLADSEN GENNEM KIELERKANALEN

ÆNDRINGER I BESTEMMELSERNE

De tyske Rigs-Kanalmyndigheder har indført en Række Ændringer i Bestemmelserne for Sejladsen gennem Kielerkanalen, af hvilke vi anfører følgende:

Kanalforvaltningen forbeholder sig Ret til om fornødent at paabyde, at Skibe med høj Dækslast og dybtliggende Skibe under Farten gennem Kanalen holder Koøjerne under Hoveddækket lukkede.

Et Skib, der ønsker Kanallods, skal ved Dag saa tidligt som muligt hejse det nationale Lodsflag eller Signalflaget P.T., begge med den internationale Signalbogs Svarvimpel underneden.

Paa de Strækninger i Kanalen, hvor en omhyggelig Styring er paakrævet, maa der kun skiftes Rorgænger i Forstaaelse med Kanallods.

Forberedelserne til Kanalfarten maa være tilendebragt, inden Skibet løber ind i Slusen.

Skibe paa mere end 50 Bruttoregistertons skal holde begge Kranankre rede.

Til Hjælp for de Skibe, der benytter Kanalens Slæbebaade, vil der, om fornødent, ved Ind- og Udløb være en Slusedamper til Raadighed, og der betales ingen Afgift for denne Hjælp, hvorimod der i alle andre Tilfælde betales for Slusedamperens Hjælp.

Ved Indløbet i Forhavnen skal begge Kranankre holdes rede.

Udløb fra Slusekamret maa først ske efter Ordre fra Slusemesteren, men maa da ske straks, naar Føreren har overbevist sig om, at Farvandet er frit.

I Sluserne er alle Ankermanøvrer forbudt. For-

havnene skal straks forlades efter Udløbet fra Kamersluserne.

Skibe, der paa Grund af deres Størrelse og Dybtgaaende kun kan passeres paa de dertil indrettede Steder, i Kanalen, fører om Dagen i Fortoppen en sort Cylinder, om Natten en rød Lanterne samme Sted.

Et Skib, der ønsker at overhale et andet Skib, skal tilkendegive dette ved følgende Signaler med Dampfløjte eller Sirene: a) med et Dybtgaaende af indtil 5 m: et langt, to korte og et langt Stød, b) med et Dybtgaaende af mere end 5 m: et langt, to korte og to lange Stød.

Det er forbudt at udblæse Kedelrør under Ophold i Sluserne.

I Taage eller usigtbart Vejr skal Skibene mindst hvert 5. Minut ringe med Skibsklokken i 5 Sekunder og efter 2-3 Sekunders Forløb slaa et eller to Slag paa Klokken, et paa Sydsiden af Kanalen liggende Skib et Slag, et paa Nordsiden liggende to Slag.

Til Afmærkning af Vrag er indført en grøn Tønde og derover to grønne Kegler over hinanden. Er Keglerne anbragt med Spidserne nedad, er Sydsiden af Kanalen farbar, er Spidserne vendt opad, er Nordsiden farbar. Om Natten vises et grønt Lys for fri Passage paa Nordsiden og to grønne Lys for Passage paa Sydsiden.

Som Signal for Lods i taaget eller usigtbart Vejr, eller naar Lodsflaget som Følge af Vindstille ikke kan ses, er der indført et nyt Signal: et langt, tre korte og et langt Stød.

ÆNDRINGER I AMERICAN MERCHANT MARINE ACT AF 5. JUNI 1920

Section 11 og 12 i »Merchant Marine Act af 5. Juni 1920« er ved Lov blevet ændret paa følgende Maade:

Section 11 ændres derhen, at »Shipping Board« bemyndiges til i fem Aar af sine Indtægter aarligt at afsætte et Beløb paa ikke over 25 Millioner Dollars til et »Construction Loan Fund«, af hvilket Fond der efter forskellige i den nye Lov nærmere fastsatte Reg-

ler vil kunne ydes amerikanske Borgere Laan til Bygning af amerikanske Skibe.

Section 12 ændres saaledes, at der tilføjes en Bestemmelse, hvorefter »Shipping Board« bemyndiges til at anvende ialt indtil 25 Millioner Dollars af ovennævnte Fond til Installation af Motormaskiner, byggede i de Forenede Stater, i Handelsskibe tilhørende dette Land.

SKIBSTRAFIKKEN PAA DANZIGS HAVN I JANUAR MAANED 1925

Antallet af de til Danzig indgaaede Skibe var i Januar Maaned 215 med 120,533 N.R.T. imod 284 med 159,554 N.R.T. i December Maaned.

For udgaaede Skibes Vedkommende var Antallet 221 med 128,967 N.R.T. mod 288 med 164,805 N.R.T. i December Maaned.

Af de i Januar indgaaede Skibe indgik 78 Skibe med 35,449 N.R.T. i Ballast, medens 29 Skibe med 24,074 N.R.T. udgik i Ballast.

Til Sammenligning med Januar Maaned 1924 anføres, at Antallet af de da indgaaede Skibe var 175 med 107,485 N.R.T. og af de da udgaaede Skibe 204 med 113,608 N.R.T.

Trafikken viser i Januar en betydelig Tilbagegang fra December Maaned, og da der ikke kan angives nogen ydre Foranledning til denne — Ishindringer, Strejke eller lign. — maa den vel forklares ved den almindelige Stilsstand, der for Øjeblikket hersker i Danzig og Polen.

Den danske Tonnage viser ogsaa en stærk Nedgang fra December Maaned, men staar dog med 31 Skibe med 24,112 N.R.T. som Nummer 2 efter Tyskland med 115 Skibe med 44,118 N.R.T. Den norske Tonnage er med 11 Skibe med 11,710 N.R.T. for første Gang siden Krigen naaet op som Nr. 3 i Rækken.

Den udgaaede Trafik fordelt efter Flag viser følgende Tal:

Nationalitet	Antal	Tonnage
Amerika	2	5,995
Danmark	31	24,112
Danzig	9	3,413
Tyskland	115	44,118
England	12	10,613
Estland	2	483
Finland	1	112
Frankrig	3	3,072
Holland	3	3,619
Letland	3	382
Memel	1	437
Norge	11	11,710
Polen	4	2,055
Rusland	2	2,011
Sverige	15	6,086
Spanien	1	2,315

Passagertrafikken androg ialt:

Indgang	Udgang
6 Pillau	—
88 Libau	63
11 Stockholm	1
82 København	118
3 Hamburg	—
3 Flensborg	—
28 London	316
39 Hull	322
89 New York	70
349	890

B. Veltenaar & Co. og L. Smit & Co., Rotterdam.

Ved en beklagelig Fejltagelse er i sidste Nummer af *Dansk Søfarts Tidende* det førstnævnte Firmas Agenter i Danmark, Sverige og Norge blevet opført i det sidstnævnte Firmas Annonce. Vi skynder os derfor at rette Fejlen, og i dette Nummer af Bladet vil man finde de paagældende Annoncer i den Form, de skulde have haft.

OFFICIELLE BEKENDTGØRELSER

Ledigblivende Lodspladser

VED LØGSTØR, ODENSE KANAL
OG STEGE LODSERIER

Ansættelsesbetingelser og Lønvilkaar, se Lodslovens §§ 7, 9, 42, 44. — Ansøgning eller Ansøgninger stiles til og indsendes eller afleveres inden 21. Marts hos *Lodsdirektøren*,

Livjærgergade Nr. 43 St., København.

A/S DAMPSKIBSSELSKABET HEJMDAL

Den ordinære Generalforsamling afholdes *Torsdag d. 12. Marts* d. A. Kl. 3 Em. i Kjøbenhavn, i Dansk Dampskibsrederiforenings Bygning, Amaliegade 29 A.

Forhandlingsgenstandene er:

- 1) Beretning om Selskabets Drift i det forløbne Aar.
- 2) Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Drifts-Regnskab for 1924, samt Fastsættelse af Udbytte.
- 3) Valg af Revisorer.

Adgangskort og Stemmesedler, samt Uddrag af Driftsregnskabet udleveres paa Selskabets Kontor daglig mellem Kl. 11—1 fra den 5te Marts til den 10de Marts inclusive imod Opgivelse af Numre for de paa Navn noterede Aktier eller imod Forevisning af de paa Ihændehaver lydende Aktier.

P. B. V.
Martin Carl.

SKIBSHANDEL TIL SALG

I en af Provinsens større Søfartsbyer er en gammel, velkendt og vel indarbejdet Skibshandel med Ejendom, hvori er Butik, Lagerlokale og Beboelse paa 5 Værelser, til Salg grundet paa Ejers Svagelighed. — Den har været i nuværende Ejers Besiddelse i over 50 Aar. — Nærmere Oplysninger faas ved at indgive Billet mrkt. »Skibshandel« her til Bladet.

POSITIONSLISTE PR. 2. MARTS 1925

MEDDELT AF »DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Nielsen, i Dok i Frederikshavn siden 14.1.
s.s. *Aalborg*, Egeholm, pass. Flamborough Head 21.2.
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i København-Aalborg Ruten.
s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i København-Aarhus Ruten.
s.s. *Absalon*, Hansen, ank. Nuevitas 28.2.
m.s. *Afrika*, Svarrer, ank. København 1.3.
s.s. *Aggersund*, Petersen, pass. Hirtshals 1.3. p. R. t. Methil.
s.s. *Agnete Mærsk*, Rasmussen, afg. Liverpool 11.2.
s.s. *Aladdin*, Nielsen, ank. Immingham 28.2.
s.s. *Alderney*, Jerne, afg. Havana 27.2. til Norfolk, Va.
s.s. *Alexandra*, Holst, pass. Ushant 25.2. p. R. t. Piræus.
s.s. *Alf*, Thorkildsen, ank. København 1.2.

s.s. *Alfa*, Christensen, afg. Porto Empodocle 19.2. til London.
s.s. *Alfred Hage*, Danielsen, afg. Oran 20.2.
s.s. *Algarve*, Sundvig, ank. Catania 25.2.
s.s. *Allsund*, Nielsen, pass. Gibraltar 23.2. p. R. t. Island.
s.s. *Amalienborg*, Hansen, ank. København 24.2.
s.s. *Angeica Mærsk*, Rask, afg. Stettin 13.2.
s.s. *Anine*, Risøe, ank. Harton 26.2.
m.s. *Annam*, Rasmussen, afg. Singapore 26.2. til Barcelona via Suez Kanal.
s.s. *Anna*, ank. Mogador 27.2.
s.s. *Anneberg*, Korff, ank. Hartlepool 27.2.
s.s. *Arabien*, Harder, ank. Geeleng 25.2.
s.s. *Argentina*, Wenck, afg. Madeira 1.3. til København, Odense, Randers og Aalborg.
m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Barry 26.2. til Buenos Aires.
s.s. *Arkansas*, Snedker, afg. Newcastle 16.2. til Philadelphia og Baltimore.
s.s. *Arnold Mærsk*, Stabenow, afg. Antwerp 18.2.
m.s. *Asia*, Dahl, pass. Perim 23.2. p. R. t. Penang.
s.s. *Astrid*, Bjark, ank. Rotterdam 22.2.
s.s. *Atlantic*, Lund, ank. Aarhus 1.3.
m.s. *Australien*, Møller, ank. Shanghai 25.2.
m.s. *Avance*, Andrup, ank. Methil 27.2.
m.s. *Avant*, Sørensen, opl. i Frederikshavn.
s.s. *Axel*, Maglebye, oplagt.

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

JOHN P. BEST & CO.

GHENT

ANTWERPEN-BRUGES-BRUXELLES-VLISSINGEN-TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS- OC ASSURANCE-AGENTER

L. SMIT & CO.'S INTERNATIONALE BUGSERSELSKAB

Søgaende Slæbebaade: Blaåt Baand paa Skorstenen.

BUGSERING

af: FLYDEDOKKE · HAVAREREDE DAMPERE · SKIBE TIL OPHUG-
NING · KULDEPOTER · SEJLSKIBE · MUDDERMASKINER m. m.

Henvendelse til: WESTPLEIN 5, ROTTERDAM

Entrepenører for Assistance til Dampere i Rotterdam Havn.

TELEGR.-ADR.: »TUG«, ROTTERDAM

BJERGNINGS-AFDELING:

BJERGNING

paa Kysten af Holland og Belgien. *Bjergningsdampere*: Freya, Meermin, Ram, Stier, Buffel. Altid klare. Ogsaa stor Beholdning af Pumper, Kæder, Staalrosser, Dykker-Materiel m. m. Erfaren Stab af Bjergningsofficerer.

TELEFON NR.: 30 · 31 · 3362

Egne Godsskure, Dybvandskaj,
Varehuse, Flydekraner,
Motorlægtøgere og
Rhin-Baade

*

Telegram-Adresse:
VELTENAAR, ROTTERDAM

B. VELTENAAR & CO.

ETABLERET 1880

STEVEDORES · AUT. VEJERE · SPEDITØRER

ROTTERDAM · AMSTERDAM · ZAANDAM

HOVEDKONTOR: ROTTERDAM MAASSTRAAT 17b

Entrepenører for
Kornelevator Kompagniet

Adm. Direktører for
»ACCURAT« CO., Ltd.
Korporationen for edsvoorne
Vejere, Maalere og Tællere
i Rotterdam

Agenter: Danmark: F. V. Greibe, Kronprinsensg. 11, København. Sverige: C. G. Carlström, Helsingborg. Norge: Anth. Sem-Olsen, Tornøgaarden, Bergen.

B

s.s. *Beira*, Kjær, afg. Libau 26.2. til London.
 s.s. *Belgien*, Hansen, ank. Manzanillo 31.1.
 s.s. *Bellona*, Aggerholm, i Dok i Frederikshavn siden 29.1.
 s.s. *Benedikt*, Falk, afg. Svendborg 2.3. til København.
 s.s. *Bengenhus*, Andresen, ank. København 27.2.
 s.s. *Berlin*, Vinding, afg. Grangemouth 21.2. til Genoa.
 s.s. *Bertha*, Lassen, afg. Cardiff 26.2. til Oporto.
 s.s. *Betty Mærsk*, Nielsen, afg. Rufisque 25.2.
 s.s. *Birgit*, Bang, ank. Rufisque 23.2.
 s.s. *Birte*, Chirstensen, ank. Jamaica 21.2.
 s.s. *Bjarke*, Petersen, ank. Methil 2.3.
 s.s. *Bodil*, afg. Kotka 22.2. til Bristol.
 s.s. *Bogø*, Rasmussen, ank. Savona 23.2.
 s.s. *Bolivia*, Beldring, afg. Algiers 1.3. til Hull.
 s.s. *Bornholm*, Hansen, afg. Liverpool N. S. 26.2.
 s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Blyth 27.2.
 s.s. *Botnia*, Lydersen, ank. København 1.3.
 s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, ank. Gibraltar 28.2.
 s.s. *Brasilien*, afg. København 24.2. til Wales.
 s.s. *Brattingsborg*, Larsen, ank. Penarth 23.2.
 s.s. *Bretagne*, Hartmann, afg. Vigo 25.2.
 s.s. *Breiland*, Larsen, afg. Blyth 28.2.
 s.s. *Britta*, afg. Casablanca 26.2. til Porto Pi.
 s.s. *Brynhild*, Huus, afg. Antwerpen 2.3. til Melilla.
 s.s. *Bryssel*, Jensen, afg. Bordeaux 28.2. til Cardiff.
 s.s. *Børglum*, Sørensen, afg. Huelva 10.2.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, i Dok i Helsingør siden 26.2.
 m.s. *California*, Pedersen, ank. Montevideo 28.2.
 s.s. *Carmen*, ank. Candia 28.2.
 s.s. *Charkow*, Arel, afg. Lissabon 2.3. til Oporto.
 m.s. *Chastine Mærsk*, Lundgreen, afg. West Indies 26.2.
 m.s. *Chile*, Hansen, pass. San Miguel 21.2. p. R. t. St. Thomas.
 s.s. *Chr. I. Kampmann*, Thomsen, afg. Hartlepool 20.2.
 s.s. *Christiansborg*, Lund, afg. Port Talbot 28.2.
 s.s. *Cimbria*, Svan, i København-Frederikshavn-Oslo Ruten.
 s.s. *Cito*, Jordt, afg. Setubal 1.3. til Valencia.
 s.s. *Copenhagen*, Nielsen, ank. Jacksonville 20.2.
 s.s. *Cyril*, Duhn, afg. San Pedro Macoris 21.2. til Queenstown.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.) i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Dagmar* (J. Lauritzen) afg. Sunderland 27.2. til Reggio.
 s.s. *Danejell*, Simonsen, pass. Gibraltar 24.2. paa Rejse til Vest Afrika.
 s.s. *Danfærd*, Grøndal, ank. Piræus 20.2.
 m.s. *Danekonge*, Petersen, afg. Wellington 27.2. til Auckland.
 s.s. *Danelag*, Stage, afg. København 28.2. til Bilbao.
 s.s. *Danemark*, Hausgaard, ank. Lissabon 26.2.
 s.s. *Danery*, Voss, ank. Genoa 28.2.
 s.s. *Danevirke*, Jørgensen, ank. Newport News 26.2.
 s.s. *Dania*, Tramp, afg. Philadelphia 28.2. til Baltimore og Norfolk Va.
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, ank. Odessa 19.2.
 s.s. *Delaware*, Folkenberg, afg. Newcastle 2.3. til Portland, Me, Boston og St. John.
 s.s. *Diana*, Tramp, afg. Newcastle 2.3. til København.
 s.s. *Dorrit*, afg. Cartagena 26.2. til Garston.
 s.s. *Douro*, Jørgensen, afg. København 28.2. til Stettin.
 s.s. *Drogden*, Hansen, afg. La Pallice 1.3. til Requejada.
 s.s. *Dronning Maud*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Dublin*, Krogh, afg. Barry 28.2. til Rio Grande.

E

s.s. *E. M. Dalgas*, Bloch, afg. Rufisque 23.2.
 s.s. *Ebba* ligger i København siden 7.2.
 s.s. *Ebro*, Rosenhøj, afg. København 27.2. til London.
 s.s. *Effe Mærsk*, Thun, ank. New Foundland 25.2.
 s.s. *Egholm*, Tønnesen, afg. Cartagena 27.2. til København via Lissabon.
 s.s. *Eleonora Mærsk*, Mortensen, afg. Portland 24.2.
 s.s. *Elie*, Schmidt, ank. Danzig 26.2.
 s.s. *Elisabeth*, Jensen, ank. Genua 28.2.
 s.s. *Ella*, Boutrup Christensen, oplagt i København siden 17.2.
 s.s. *Ellen*, Poulsen, ank. Valencia 22.2.
 s.s. *Ellensborg*, Andersen, ank. Trondhjem 28.2.
 s.s. *Elsborg*, Palm, pass. Kopervik 1.3.
 s.s. *Emanuel*, Svane, afg. Aalborg 26.2. til Boston.
 s.s. *Emilie Mærsk*, Andersen, afg. Oran 13.2.
 m.s. *Emma Mærsk*, Mærsk-Møller, pass. Port Said 20.2.
 s.s. *Energi*, Jensen, afg. Boston 26.2. til Randers.
 s.s. *England*, Stengade, ank. Oslo 21.2.
 s.s. *Enigheden*, Christensen, ank. Sønderborg 1.3.
 s.s. *Erik*, Christensen, ank. Tunis 28.2.
 s.s. *Erik B.*, Jørgensen, afg. Bahia Blanca 2.3. til Santa Fé.
 s.s. *Erik Boye*, Mathiasen, ank. Tyne 28.2.
 s.s. *Erindring*, Nielsen, afg. Methil 26.2. til Horsens.
 s.s. *Esbern Snare*, Dreyer, i Vejle-Hamburg Ruten.
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Aalborg-Hamburg Ruten.
 s.s. *Ester* ank. København 2.3.
 s.s. *Esther Maria*, Vilsmark, ank. Stornoway 8.2.
 s.s. *Estland*, Sørensen, afg. Dakar 20.2.
 s.s. *Estonia*, Christensen, afg. New York 24.2. til Danzig via København.
 s.s. *Expres*, Christensen, i København-Horsens Ruten.

F

s.s. *Falken*, Pedersen, i Ruten København-sydfynske m. fl. Pladser.
 m.s. *Falstria*, Sørensen, pass. Perim 22.2. p. R. t. Colombo.
 s.s. *Fanø*, Michelsen, ank. Kingston 27.2.
 s.s. *Ficaria*, Hansen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Fiona*, Petersen, oplagt i København siden 16.11.24.
 m.s. *Fionia*, Skjoldam, afg. Colombo 1.3. til Genoa via Suez Kanal.
 s.s. *Flora*, Andersen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Florida*, Holm, afg. Lissabon 23.2. til København, Aalborg, Vaksdal og Esbjerg.
 s.s. *Flynderborg*, Wendt, afg. Genoa 27.2.
 s.s. *Frankrig*, Parkes, ank. København 21.2.
 s.s. *Fredensborg*, Hillebranth-Lund, afg. Port Talbot 17.2.
 s.s. *Fredensbro*, Olsen, ank. Livorno 21.2.
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, ank. København 1.3.
 s.s. *Frederiksborg*, Larsen, afg. Georgetown 20.2.
 s.s. *Frej*, Jensen, i Aarhus-Hamburg Ruten.
 s.s. *Frieda*, Westergaard, ank. Aalborg 3.3.
 s.s. *Frigga*, Larsen, afg. Frederikshavn 2.3. til Leith via Odense, Aarhus og Aalborg.
 s.s. *Frode*, Juul Larsen, afg. St. John N. B. 19.2. til København og Stockholm.
 s.s. *Fylla*, Callesen, afg. Cetta 27.2. til Valencia.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, afg. København 28.2. til Dunkirk, Havre og Bordeaux.
 s.s. *Gautatyr*, Nielsen, oplagt.
 s.s. *Gerda* afg. Dunkirk 25.2. til Neapel.
 s.s. *Geysir*, Hansen, i Timecharter.
 s.s. *Gorm*, Christensen, ank. Nørre Sundby 1.3.
 s.s. *Grønland*, Andersen, afg. Vigo 25.2.
 s.s. *Grønsund*, Nielsen, afg. Madeira 28.2. til New York.
 s.s. *Gudrun Mærsk*, Nielsen, afg. West Indies 27.2.
 s.s. *Gunver* ank. København 1.3.

H

s.s. *H. Pontoppidan*, Aggerholm, ank. Teneriffa 22.2.
 s.s. *Hadsund*, Hansen, afg. Bona 28.2. til Nørre Sundby.
 s.s. *Halvdan*, Ørbech, afg. Dunkirk 25.2. til Bordeaux.
 s.s. *Halland*, Christiansen, ank. Dakar 24.2.
 s.s. *Hamlet*, Poulsen, ank. Helsingfors 1.3.
 s.s. *Hammershus*, Hveissel, ank. Hull 25.2.
 s.s. *Hans Broge*, Christensen, afg. St. Domingo 12.2. til Queenstown.
 s.s. *Hans Mærsk*, Slavensky, afg. Venedig 24.2.
 s.s. *Hans Tavsén*, Hansen, ank. Garston 26.2.
 s.s. *Harald*, Pedersen, afg. Algier 28.2. til Odense.
 s.s. *Harriet* afg. Huelva 18.2. til Dundee.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, ank. København 27.2.
 s.s. *Hekla*, Bosch-Kronika, oplagt.
 s.s. *Helene* afg. Hull 28.2. til København.
 s.s. *Helga* pass. Cabo Carvoiro 1.3. p. R. t. Cartagena.
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, henligger i København.
 s.s. *Hengest*, Ingemann Andersen, afg. København 3.3. til Libau via Memel.
 s.s. *Henry Tegner*, Nielsen, afg. Lissabon 28.2. til Dakar.
 s.s. *Hermod*, Clausen, ank. Rotterdam 20.2.
 s.s. *Hertha Mærsk*, Møller, ank. Huelva 20.2.
 s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Stettin 3.3. til København.

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. Schou & Co. Telgr.-Adr. »Schous«. Stats Tlf. 17.
 P. Saxbergs Eftf., N. Mogensen. Tlf. 244 & 482.
 Telgr.-Adr. Saxberg.

Helsingør:

K. F. Marstrands Eftf.

Randers:

A. L. Nielsen, ogsaa aut. Forhyringskontor.

Vejle:

W. Coops, ogsaa aut. Forhyringskontor.

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

Dampre 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-AFSKIBNINGSHAVNE
BEFRAGTNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE
KULESPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER
FLYDENDE BRÆNDELSE**LAMBERT BROTHERS**

LIMITED

TELEGRAM-ADR.: 85, GRACECHURCH STREET,
LAMBERT STOCK, 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

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:
Winkins' "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 14

110, FENCHURCH STREET, LONDON E. C. 3.

J. A. FINZI & YOUNG8, FENCHURCH BLDGS.
LONDON, E. C. 3
TELEFON: AVENUE 8289

SKIBSMÆGLERE OG BEFRAGTERE

LONDON

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

GRIMSBY

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

CARDIFF

GLASGOW

ANDREW LEITCH & CO.KUL EKSPORTØRER
SKIBSMÆGLERE · SPEDITØRER · BUNKERKUL
BUNKERKUL ENTREPRENØRER

DUNDEE & GLASGOW

TELEGR.-ADR.: »LEITCH, DUNDEE

DUNDEE

E. VON MEHREN & CO.GLASGOW · NEWCASTLE · GREENOCH
Telegram-Adresse: »VonmehrensSKIBSMÆGLERE
BUNKERKUL ENTREPRENØRERTelegrams: »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. FYHNSKIBSHANDLER OG KREDITOPLAG
EAST HIGH STREET
METHILFørste Klasses Varer i Skinker, Smør, The, Ost, Mel, Konserver etc.
Agent for W. B. Dick & Co., Ltd., Maskinolie etc.

s.s. *Hjelm*, Petersen, i København-Haderslev-Aabenraa-Sønderborg Ruten.
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, ank. Vejle 1.3.
 s.s. *Holland*, Jørgensen, ank. Aarhus 3.2.
 s.s. *Hroar*, Oest Jacobsen, ank. Hull 28.2.
 s.s. *Hugo*, Thorkekin, oplagt.
 s.s. *Hulda Mærsk*, Andersen, ank. Leith 26.2.

I

s.s. *I. D. S. Adolph*, Krøyer, afg. Rufisque 2.3.
 s.s. *I. P. Justesen*, Jensen, afg. Hamburg 25.2. til Luderitz.
 m.s. *Indien*, Jacobsen, ank. Hull 27.2.
 s.s. *Inga*, Nielsen, afg. Barry 25.2. til St. Vincent.
 s.s. *Inge Mærsk*, Hansen, afg. Genoa 26.2.
 s.s. *Inger* ank. Rouen 28.2.
 s.s. *Irene Maria*, Lisberg, afg. Portland 8.2. til Nuevitas.
 s.s. *Island*, Frandsen, afg. Leith 3.3. til Island via Thorshavn.
 s.s. *Ivar* afg. Stavanger 1.3. til Halmstad, Odense og København.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Schiønning, afg. Antwerpen 28.2. til Tanger.
 s.s. *J. C. la Cour*, Sandborg, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jacob Mærsk*, Hansen, afg. West Indies 18.2.
 s.s. *Jan*, Kurtzhals, afg. Galveston 28.2. til Nuevitas.
 m.s. *Java*, Schmith, ank. Dunkirk 27.2.
 s.s. *Jelling*, Andersen, afg. New Orleans 28.2.
 s.s. *Jenny* ank. Berwick 28.2.
 s.s. *Jessie Mærsk*, Petersen, afg. Baltimore 21.2.
 s.s. *Johanne* ank. København 1.3.
 s.s. *Jolantha*, Strufve, i Stettin-København-Oslo Ruten.
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, pass. Ushant 1.3.
 s.s. *Josey*, Nielsen, ank. Vera Cruz 11.2.
 s.s. *Jungshoved*, Horn, pass. Fernando Noronha 25.2.
 m.s. *Jyllandia*, Kolls, pass. Finisterre 1.3. paa Rejse til Colombo via Suez Kanal.
 s.s. *Jægersborg*, Hansen, ank. Porto Vecchio 28.2.

K

s.s. *Kai*, Friis, afg. Cuba 24.2. til New York.
 s.s. *Karen*, Brinch, ank. Valencia 21.2.
 s.s. *Karla* afg. Cardiff 27.2. til Pernis.
 s.s. *Kasan*, Jørgensen, i Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Manchester 3.3. til Liverpool og Swansea.
 s.s. *Kejserinde Dagmar*, Uldall, ank. Rufisque 14.2.
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, afg. Ardrossan 12.2. til Boston og Baltimore.
 s.s. *Kina*, Nielsen, pass. Perim 1.3. p. R. t. Stettin.
 s.s. *Kirsten Mærsk*, Bærentzen, ank. London 20.2.
 s.s. *Kjøbenhavn (D.F.D.S.)*, Christensen, i København-Aarhus Ruten.
 s.s. *Kjøbenhavn (Pacific)*, Larsen, afg. Burntisland 27.2. til Horsens.
 s.s. *Knud* ank. Sulina 26.2.
 s.s. *Knud Willemoes*, Thomsen, afg. Esbjerg 3.3. til Methil.
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, i København-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Rindby, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Kronborg*, Rise, afg. Houston 1.3.
 s.s. *Kronprins Frederik*, Hejlsøe, afg. Esbjerg 27.2. til Burntisland.
 s.s. *Kurland*, Berndsen, afg. Malaga 26.2.
 m.s. *København*, Mortensen, afg. London 1.3. til Vladivostock via Suez Kanal.

L

s.s. *Lars Kruse*, Bager, afg. Tyne 25.2.
 s.s. *Laura Mærsk*, Løber, pass. Plymouth 27.2.
 m.s. *Leise Mærsk*, Houmann, ank. St. John N. B. 24.2.
 s.s. *Lexa Mærsk*, Bærentzen, afg. Belfast 27.2.
 s.s. *Lifland*, Haure Petersen, afg. Port of Spain (Trinidad) 27.2.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, pass. Beachy Head 28.2.
 s.s. *Lily*, Poulsen, pass. Gibraltar 27.2. p. R. t. Genua.
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutefart København-Limfjordsstationerne.
 s.s. *Lithuania*, Jørgensen, afg. Newcastle on Tyne 27.2. til New York.
 s.s. *London*, Caspersen, ank. Hamburg 28.2.
 m.s. *Louisiana* ank. Buenos Aires 28.2.
 m.s. *Lynetten*, Jensen, ank. Fowey 28.2.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i København-Oslo Ruten.
 s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. Antwerpen 28.2. til København.
 s.s. *Maine*, Andersen, afg. København 2.3. til Randers.
 s.s. *Maj*, Holm Nielsen, ank. Rotterdam 26.2.
 s.s. *Maja* oplagt i København siden 31.12.24.
 m.s. *Malaya*, Kruse, ank. Marseilles 28.2.
 s.s. *Manø*, Rathje, afg. Dunston 18.2.
 s.s. *Margrete*, Mathiasen, ank. Valencia 23.2.
 s.s. *Marie* ank. St. Nazaire 2.3.
 s.s. *Marie Mærsk*, Kristensen, afg. Oran 27.2.
 s.s. *Margit*, Jensen, afg. Gibraltar 21.2. til Bathurst.
 s.s. *Martin Carl*, Olsen, ank. Grao 24.2.
 s.s. *Martin Goldschmidt*, Lauritzen, pass. Sagres 28.2. til Triest.
 s.s. *Mary*, Stabell, ank. København 11.1.
 s.s. *Maryland*, Pape, afg. New York 18.2. til København.
 m.s. *Mexico*, Wolff Jørgensen, pass. Cape Race 26.2. paa Rejse til London.
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, afg. Val di Torre 27.2. til Lorne Harbour.
 s.s. *Minsk*, Egense, ank. Swansea 28.2.
 s.s. *Mjølner*, Rasmussen, pass. Gibraltar 27.2. paa Rejse til Valencia.
 s.s. *Moskov*, Jørgensen, afg. London 28.2. til Danzig.
 s.s. *Møen*, Olsen, i København-Stege og København-Nykøbing F. Ruterne.

N

s.s. *N. F. Høffding*, Klint, afg. Rufisque 2.3.
 s.s. *Nancy* ank. Rochester 2.3.
 s.s. *Natal*, Røder, ank. Nordenham 2.3.
 s.s. *Nautik* afg. Valencia 21.2. til Cardiff.
 s.s. *Neptun* ank. København 22.2.
 s.s. *Nerma* afg. Hangø 26.2. til Greenhithe.
 s.s. *Nevada*, Fischer, ank. Madeira 1.3.
 s.s. *Nidaros*, Posselt, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, afg. Danzig 2.3. til København.
 s.s. *Niobe*, ank. Huelva 28.2.
 s.s. *Nordsøen* ank. Spezia 2.3.
 s.s. *Normandiet*, Meinertz, ank. Marseilles 1.3.
 s.s. *Norman Isles*, Matzen, afg. Nuevitas (Cuba) 21.2. til Marseille.

O

s.s. *Odense*, i København-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Nielsen, i Dok i København siden 2.3.
 s.s. *Olaf*, Danholt, afg. Gibraltar 28.2.
 s.s. *Oluf Bager*, Larsen, i København-Frederikshavn og København-Aalborg Ruterne.
 s.s. *Oluf Mærsk*, Hansen, pass. Finisterre 26.2.
 m.s. *Oregon*, Mühldorff, afg. Buenos Aires 28.2. til Skandinavien via Brasilien og Madeira.
 s.s. *Orion*, Bendsen, afg. Newport 27.2. til Dakar.
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, afg. Oslo 28.2. til New York.

P

s.s. *P. Madsen*, Christensen, afg. Tyne 18.2.
 s.s. *P. N. Damm*, Andersen, pass. Azores 27.2.
 s.s. *Pacific*, Matthiessen, ank. Singapore 25.2.
 s.s. *Palnatoke*, Skou, ank. Risør 28.2.
 m.s. *Panama*, Hjernum, ank. Brevik 28.2.
 s.s. *Parana*, Heisterberg, afg. Fremantle 23.2. til Europa.
 s.s. *Paris*, Ovesen, ank. New York 28.2.
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, ank. Lysekil 26.2.
 m.s. *Peru*, Larsen, afg. Trelleborg 27.2. til Malmø.
 s.s. *Peter Mærsk*, Knudsen, ank. New Orleans 25.2.
 s.s. *Polaris*, Holm, afg. Methil 20.2. til Cevita Vecchia.
 s.s. *Polly*, Nielsen, ank. Valencia 20.2.
 s.s. *Primula*, Jacobsen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
 s.s. *Prins Knud*, Koch, ank. København 16.2. oplagt 28.2.

R

s.s. *Randi* afg. Carvoiro til London.
 s.s. *Rhodesia*, Madsen, ank. Bari 22.2.
 s.s. *Rhone*, Thomsen, afg. Nørre Sundby 2.3. til København.
 s.s. *Rigmor*, Jørgensen, afg. Belfast 28.2. til Air.
 s.s. *Rita*, Hav, i København-Hamborg Ruten.
 s.s. *Robert Mærsk*, Jensen, ank. Danzig 27.2.
 s.s. *Roma*, Bejer, afg. Aalborg 28.2. til Danzig.

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

Codes:
 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

BLIDBERG ROTHCHILD CO. INC.
 DAMPSKIBS AGENTER OG SKIBSMÆGLERE
 59-61, PEARL STREET Telegram-Adr.: BLIDBERG
 NEW YORK CITY
 Repræsenterer for:
 BLIDBERG METCALFE & CO., GÖTEBORG

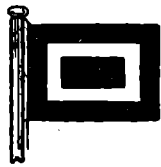
Telegram Adresse: OSHIPCO · Alle Coder benyttes
 Telefon: Broad 1753-4-5

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.

PORTLAND,
MAINE

PRIVAT SIGNAL

DOCTOR F. C. WILLARDDOCTOR JOHN D. FISKES EFTFLG.
BALTIMORE, MD.

★

SÆRLIG BETJENING AF SKIBE

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

BALTIMORE

THE C. T. SWETT COMPANYSLAGTERE & SKIBSHANDLERE
DÆKS- & MASKIN-FORSYNING**PORTLAND, MAINE**

Telefon: 6930 · 130-132 Commercial Street · Nat-Telf.: 1520

TELEFON Nr. 51

TELEGRAM-ADR.: JOYCE, BO'NESS

JOYCE & CO.Skibsforsyninger fra Lager og Frilager
8 KINNEIL STREET
BO'NESS

LIGES OVERFOR DOCK-PORTENE

ETABLERT 1875

BO'NESS

GRANGEMOUTH

NORSK VICEKONSULAT SHIPPING FEDERATION LTD.

JAMES MITCHELL
SKIBSMÆGLER OG SPEDITØR
BURNTISLANDTelegram-Adr.: »Mitchell«
Telf. Nr. 15

BEFRAGTNINGS AGENT FOR FØRSKILLIGE KULGRUBER I FIFESHIRE

BURNTISLAND

BUCHAN & HOGGSkibsredere · Skibsmæglere · Speditører
GRANGEMOUTH

Faste Ruter: Grangemouth, Middlesbro', Antwerp

Telegr.-Adr.: »Steam« · Telefon: 59 & 189, Privat 59a

s.s. *Romø*, Olesen, ank. Mostaganem 28.2.
s.s. *Rosenborg*, Jans, afg. Newport Mon 25.2.
s.s. *Rota*, Rivold, afg. Leith 2.3. til København.

S

s.s. *Saga*, Henriksen, afg. København 28.2. til Antwerpen.
m.s. *Sally Mærsk*, Andersen, ank. Rangoon 18.2.
s.s. *Scandia*, Simonsen, pass. Rockall 21.2. til New York.
s.s. *Seine*, Le Barzig, afg. København 28.2. til Danzig-Riga og Reval.
m.s. *Selandia*, Himmelstrup, ank. København 18.2.
m.s. *Siam*, Poulsen, ank. Göteborg 1.2.
s.s. *Sierra Leone*, Esbensen, i vestindisk Fart.
s.s. *Sierra Morena*, Moyell, ank. Boston 28.2.
s.s. *Sierra Nevada*, Eriksen, ank. Delagoa Bay 26.2.
s.s. *Sigrid*, Madsen, afg. Tyne 21.2. til Genua.
s.s. *Sigrun*, Jensen, afg. Antwerpen 27.2. til Aarhus, Middelfart, Randers og Aalborg.
s.s. *Sigvald*, Andersen, afg. Middlesbrough 19.2. til Genoa.
s.s. *Silkeborg*, Christensen, afg. New Orleans 19.2.
s.s. *Simone*, Christensen, afg. London 1.3.
s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Rufisque 26.2.
s.s. *Skagerak*, Hansen, ank. Valencia 21.2.
s.s. *Skanderborg*, Petersen, ank. Burntisland 28.2.
s.s. *Skinfaze*, Theilland, reparerer i Rotterdam.
s.s. *Skjold*, Nielsen, afg. Aarhus 27.2. til Antwerpen.
s.s. *Skodsborg*, Grove, ank. Savona 26.2.
s.s. *Skolland*, Iversen, ank. København 21.2.
s.s. *Sleipner*, Dahm, ank. København 27.2.
s.s. *Slesvig*, Poulsen, afg. Cardiff 26.2.
s.s. *Smut*, Hansen, ank. København 2.3.
s.s. *Sophie*, Thomsen, afg. Genoa 28.2.
s.s. *Spigerborg*, Jensen, ank. Genoa 25.2.
s.s. *Stadion II* afg. København 2.3. til Stettin.
s.s. *Stal*, Clausen, afg. New Orleans 27.2. til Havana.
s.s. *Stegelborg*, Nielsen, afg. Cete 25.2.
s.s. *Stella* ank. Helsingfors 1.3.
s.s. *Susan Mærsk*, Petersen, ank. Mexico 26.2.
s.s. *Svanhild*, Hjorth, ank. Oslo 26.2.
s.s. *Svanholm*, Petersen, afg. Swansea 26.2. til København, Aarhus, Nakskov og Danzig.
s.s. *Svava*, Christensen, ank. Porto Empedocle 27.2.
s.s. *Svend Pii*, Albertsen, ank. Laguaira 28.2.
s.s. *Svend*, Karstensen, ank. Tunis 1.3.
s.s. *Svendborgsund*, ank. Oslofjord 26.2.
s.s. *Søborg*, Madsen, afg. New York 25.2.
s.s. *Sønderborg*, Albertsen, afg. Montevideo 18.2.
s.s. *Sønderjylland*, Dam, i København-Bogense-Vejle Ruten.

T

s.s. *T. M. Werner*, Marcker, ank. Dakar 1.3.
s.s. *Taarnholm*, Knudsen, ank. Spezia 26.2.
s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Liverpool 3.3. til Swansea.

s.s. *Taasinge*, Nicolaisen, i København-Nakskov og København-Mariagerfjord Ruterne.
s.s. *Texas*, Dragsted, ank. Havana 1.3.
s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, afg. København 2.3. til Newcastle via Nakskov, Odense og Aarhus.
s.s. *Thyra* (Progress), Schmidt, ank. Valencia 25.2.
s.s. *Tiber*, Sonne, ank. Riga 26.2.
s.s. *Tjaldur*, Madsen, i København-Riga Ruten.
s.s. *Tomsk*, Mikkelsen, ank. København 28.2.
m.s. *Tongking*, Topp, afg. Vancouver 24.2. til San Francisco.
s.s. *Transwaal*, Bronér, afg. Norfolk Va. 28.2.
s.s. *Trondhjem*, Pedersen, afg. Trondhjem 1.3.
s.s. *Tula*, Christensen, afg. Neapel 2.3. til Livorno.
s.s. *Tyr*, Jensen, afg. Hull. 3.3. til Halmstad.

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, ank. Aalborg 1.3.
s.s. *Ulf*, Rasmussen, afg. Bordeaux 27.2. til La Rochelle, Havre og Dunkirk.
s.s. *Ulla*, Jessen, afg. Rouen 27.2. til Aalborg.
s.s. *Ulrik Holm*, Toft, afg. Dakar 25.2. til Nizza.
s.s. *United States*, Meyer, ank. New York 24.2.
s.s. *Uranienborg*, Rasmussen, ank. Bremen 1.3.

V

s.s. *Valborg*, Hansen, pass. Ushant 1.3. til London.
s.s. *Vega*, Madsen, afg. Glasgow 19.2. til Huelva.
s.s. *Venus*, Terkildsen, ank. W. Hartlepool 1.3.
s.s. *Vera*, Hjorth, ank. Grao 17.2.
s.s. *Veratyr*, Pedersen, oplagt.
s.s. *Viborg*, Winther, afg. Trieste 28.2.
s.s. *Vidar*, Nielsen, afg. Newcastle 2.3. til København.
Bark *Viking*, Ankersøe, afg. Port Victoria, Spencer Gulf 2.2. til Europa.
s.s. *Virginia*, Jacobsen, afg. Cardiff 26.2. til Las Palmas.

W

s.s. *Wien*, Jørgensen, ank. Huelva 1.3.
s.s. *Wilh. Colding*, Østergaard, afg. Castellon 18.2. til Hamburg.
s.s. *Wm. Th. Mallng*, Olsen, ank. København 1.3.

Y

s.s. *Ydun*, Jensen, i København-Randers Ruten.
s.s. *Yokohama*, Bast, afg. Colombo 21.2. til Aarhus.
s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Rasmussen, i København-Hamburg Ruten.
s.s. *Yrsa* (Lauritzen), ank. Kotka 27.2.

Ø

s.s. *Ørkild*, Jensen, ank. Port Talbot 1.3.
s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, pass. Lundy Island 1.3.

POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE

m.s. *Alfa*, Christensen, afg. Memel 1.3. til København.
m.s. *Caroline*, Jørgensen, afg. Methil 24.2. til Odense.
3m.Sk. *H. C. Christensen*, ank. Mobile 23.2.
3m.Sk. *Fuglen*, Schmidt, ank. Frederikshavn 22.2. paa Rejse til Kerteminde.
3m.Sk. *Hans*, Christensen, afg. Whitehaven 27.2. til Teignmouth.
3m.Sk. *Niels*, Rasmussen, ank. Portimao 25.2.
Philip, oplagt Thurø.
Confidence, afg. Fowey 20.2. til Helsingborg.
Cornwall, afg. Gt. Yarmouth 1.3. til Charlestown.
Dannebrog, ank. Thurø 8.1.
Flora, afg. Langesund 28.2. til Malmö.
Kurt, ank. Cadiz 10.2.
Leif, oplagt København.
Ludvig, oplagt Thurø.
Martin Nilsson, i Setubal til Helsingborg.
Primula, paa Rejse til Ballina.
Valdemar, afg. St. Brieuç 7.2. til Lissabon.
Vera, ank. Leith 27.2.
3m.Sk. *Sif*, Raahauge, afg. Langesund 28.2. til Kerteminde.
3m.Sk. *Chr. H. Rasmussen*, Boye, ank. Marstal 28.2.

Sk. *Bonavista*, Christensen, afg. Marstal 28.2. til Cadiz.
Maagen, Mortensen, afg. Mevagissey 23.2.
Uranus, Stegmann, ank. Pertusola 23.2.
Albert, Clausen, ank. Antwerpen 25.2.
Agnes, Frederiksen, ank. Aarhus 26.2.
Elisabetha, Christensen, ank. St. Cruz 24.2.
Elisabeth, Groth, ank. Sevilla 24.2.
Galathea, Nielsen, ank. Santander 25.2.
Helga, Madsen, indk. Spithead 27.2.
Hertha, Christoffersen, ank. Sevilla 27.2.
3m.Sk. *Christian*, M. Rasmussen, ank. Bantry 18.2.
3m.Sk. *Noah*, J. E. M. Jørgensen, afg. Burntisland 28.2. til Æbeltoft.
3m.Sk. *Ellen*, Andersen, oplagt ved Thurø.
3m.Sk. *Britannia*, ingen Fører, oplagt ved Thurø.
3m.Sk. *Concordia*, Henriksen, oplagt ved Thurø 20.2.
2m.Sk. *Concordia*, Møller, oplagt i Knebel 16.2.
4m.Sk. *Richard*, Petersen, afg. Cardiff 16.2. til Setubal.
4m.Sk. *Ruth*, Sørensen, ank. Oslo 23.2.
4m.Sk. *Sigrid*, Hansen, ank. Thurø 19.1. for Oplægning.
m.s. *Albert Mou*, Rasmussen, ank. Hamburg 18.1. for Havari efter Kollision.

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 Ulandet Kr. 20,00 pr. Aar

ADMINISTRERENDE DIREKTØR:
HANS GADE

Telefon 2070-12 610
samt paa alle Postkontorer

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

N. C. BACHEDSV. 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-
toug til Skibsbrug og Elevatorer

Oplag i København:

ANTON JENSEN · STRANDGADE 44

BOLINDERS RAAOLIE-MOTORER
FOR SKIBE OG STATIONÆR

Ingen Vandindsprøjtning.

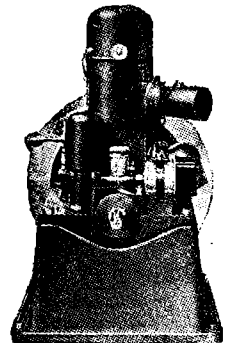
Ingen Kompressor.

Meget ringe Brændstofforbrug.

ØJEBLIKKELIG IGANGSÆTNING VED ELEKTRISK GLØDESPIDS PAA RAAOLIE

OVER 15.000 BOLINDERMOTORER I DAGLIG DRIFT

ÆLDRE BOLINDERTYPER MODERNISERES



FORLANG TILBUD

Enerepræsentant for Danmark:

HARRY LEVIN

(INGENIØRAFDLG.)

FREDERIKSGADE 1

KØBENHAVN

Telefon: Central 59-5995

Telegram-Adresse: »FAIRLEVIN«

KIRKEGADE 7 ESBJERG TELEFON 266

TH. THYGESEN

SKIBSPROVIANTERING

GRUNDLAGT 1895

FRILAGER · VARER FOR UDFØRSEL

**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte

Stevadore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

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.

Skibsmægler
KR. KNUDSEN*Søassurance*KRISTIANSAND. S.
NORGETelegram-Adresse:
"NESDUNK"**J. ANDERSEN & CO**
SHIPS OUTFIT

TOLDBODVEJ 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

F. V. T. NIELSENSKIBS 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 x

RAAOLIEMOTORER
FRA 2 TIL 140 HK.AKTIESELSKABET
MOTORFABRIKEN "DAN"
BRÆSGADE 10, L.

TELEFON C. 8000-8007

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 21 »
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 »

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

FORSIKRINGS-AKTIESELSKABET

DANSKE LLOYD

STIFTET 1899

TELEFON:
CENTRAL 1160



TELEGR.-ADR.:
DANSKELLOYD

KJØBENHAVN
AMALIEGADE 20 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:

FORSIKRINGS-AKTIESELSKABET 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

A/S DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

Filialer:

KØBENHAVN

BANGKOK & SINGAPORE

Egne Agenturer: Soerabaya, Shanghai, Hankow, Vladivostock, Dalny, Harbin, New York, Valparaiso, San Francisco, Durban og Johannesburg.
Regelmæssig Rutejagt paa Siam, Kina, Japan, Sydafrika, Australien, Java, Vestindien, Meksiko og Vestkysten af Nord- og Sydamerika.
Import til Europa af østasiatiske 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.

JOHN P. BEST & CO.

GHENT

ANTWERPEN-BRUGES-BRUXELLES-VLISSINGEN-TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS, SPEDITIONS, OC ASSURANCE-AGENTER

Compagnie Française de Marine et de Commerce

4-6, rue de Sèze, Paris.

Specialitet: Middelhavs-, Malm- og Østersø-Befragtning
Telegram-Adr.: SHIKARI

D. A. KNUDSEN & CO.

SKIBSMÆGLERE · HAVARI AGENTER · SKIBSHANDLERE · STEVEDORER

Agenter for: Nordisk Skibsrederforening

Danske Rederes Retsvæn Reassuranceforeningen Skuld
Danske Sejlskibsrederiers Protection Club

CAES DO SODRÉ, 8, LISSABON TELEGR.: »KNUDSEN«

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: 1893

Stevedores og
Kørsel

ROYAL STUART BLDGS.
JAMES STREET
CARDIFF

KONSIGNER DERES SKIBE TIL SCHELLEN'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

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

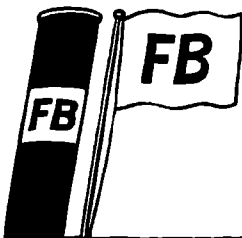
"PACIFIC"

AMALIEGADE 28 A

Telefon: 4211 · Telegram-Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH

Korre ponderende Reder



DE FORENEDE BUGSERSELSKABER

Telef.: Toldbodbovnen: Central 3944
Kontoret: Central 291 · 13101 · 10592

TELEGRAM-ADRESSE
»TUGBOATS«

Nattefon for Bugsering: Palæ 3043
Natlf. 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 · 11

FREDAG 13 · MARTS 1926

32 · AARG.

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

VISSE NATIONALE PLIGTER

Den Evne blev ikke givet os at kunne udmaale den fulde Samfundsnytte af en Veksellerers Gerning, eller registrere, hvor meget bedre Tilværelsen er blevet, fordi Veksellerere lever iblandt os. Denne bristende Evne skyldes vel i nogen Grad en beklagelig Mangel paa detailleret Kendskab til en betydningsfuld og samfundsindgribende Virksomhed, der endda i Krigens Aar antog Karakter af Nationalindustri, men utvivlsomt ogsaa den Omstændighed, at vi jævne Folk saa sjældent faar de Herrer Veksellerere samfundsbelyst undtagen i Sager, hvor det er vanskeligt, for ikke at sige umuligt, for os at gaa i Baas med dem.

Lignende Tanker besjælede utvivlsomt Størstedelen af de Aktionærer, der i Lørdags havde givet Møde til Det Dansk-Norske Dampskibsselskabs Generalforsamling. Det stod hurtigt klart for de tilstedeværende, at det var lykkedes et Par Veksellerere at sikre sig Kontrol over en meget betydelig Aktiepost i nævnte Selskab med det Formaal at likvidere Selskabet og sikre sig en hurtig Gevinst. De Herrer mente, at en øjeblikkelig Realisation af Selskabets udmærkede Aktiver vilde indbringe et Beløb, der svarede til Pari-Kurs, og da Selskabets Aktier som bekendt ikke er noteret højere end 63, var dette altsaa ensbetydende med en »Fortjeneste« paa 50 pCt. af Aktiernes Salgsverdi. For at faa Likvidationskravet til at glide lettere, undsaa dets Ophavsmænd sig end ikke for en ganske usømmelig Kritik af Regnskab og Forretningsførelse, der iøvrigt blev kraftigt tilbagevist af ansete Redere som *Chr. Sass* og *A. P. Møller*.

Den førstnævnte advarede ligeledes kraftigt imod Likvidation. Her var et godt og dygtigt ledet Rederi; det havde overstaaet sin Trængselstid og gav mange Mennesker Brødet — det vilde være ganske meningsløst at slaa det i Stykker. Vi havde alle visse nationale Pligter, og i Øjeblikket var en af disse ikke at rive ned, hvad der var sundt og levedygtigt.

A. P. Møller fremhævede Skibsreder *Robbert's* — Selskabets korresponderende Reders — fremragende Egenskaber og den Anseelse, han nød baade herhjemme og i Udlandet, og ligesom Sass advarede han indtrængende imod Likvidation af »et sundt og godt Foretagende med en god Flaade«. Baade nationalt og erhvervsmæssigt var Likvidation forkastelig. Hele vort Erhvervsliv var truet, hvis en saa meningsløs Likvidation kunde gennemtrumfes. Og han havde i høj Grad Generalforsamlingens Øre, da han sagde: »Alles Hænder vil løftes mod disse Kredse, der gaar fra Selskab til Selskab for at forlange Likvidation og slaa Udbytte deraf.« Protester nyttede ikke — »den« sad.

Det viste sig, at Generalforsamlingen ikke var beslutningsdygtig. Men en Prøveafstemning gav det Resultat, at 791 Stemmer stemte for og nøjagtig det samme Antal Stemmer imod Likvidation, og Oppositionen bebudede, at den vilde komme endnu mere mandstærk næste Gang. Men det vil Selskabets andre Aktionærer ogsaa. Det vilde være en topmaalt Skandale, om et sundt og godt Foretagende som Dansk-Norsk blev et Bytte for Hajerne.

DEN NYE STATISBRYDER

Som tidligere omtalt staar vi nu overfor Anskaffelsen af en ny Statsisbryder, hovedsagelig til Anvendelse ved Provinshavnene, og i Anledning heraf er der i Folketinget blevet fremsat et Lovforslag, der supplerer Loven af 13. Juni 1922 om en Isbryder og om Indførelse af Isafgift, og hvori bestemmes, at Skade, der som Følge af Isbryderhjælp maatte blive tilføjet en Statsisbryder af det assisterede Skib eller dette af hin, bæres af det assisterede Skib, medmindre det maa antages, at Skaden er bevirket ved fejlagtig Ordre fra Isbryderen eller ved fejlagtig Manøvrering af denne.

I Skibsfartskredse ser man med nogen Betænkelighed paa en saadan Bestemmelse, der jo i Virkeligheden er ensbetydende med, at al hændelig Skade udelukkende skal bæres af det Skib, der faar Isbryderhjælp, og Bestemmelsen betyder et afgjort Brud med Sølovens Principper, hvorefter normalt i Tilfælde af force majeure hvert Skib bærer sin Skade.

Det udtales i Bemærkningerne til Lovforslaget, at Reglen maa ses i Sammenhæng med de særlige Forhold, hvorunder Isbrydningstjenesten foregaar, og der anføres yderligere, at den vil lette Opgørelsen af de hyppige Smaahavarier, som Isbrydningstjenesten maa medføre. Det er jo imidlertid ikke givet, at en hændelig Skade kun medfører Smaahavarier; hvis galt skulde være, kunde Resultatet af en hændelig Skade være Isbryderens Totalforlis, og under saadanne Omstændigheder vilde det dog være en for stor Byrde at lægge paa det assisterede Skib, om det skulde bære Skaden ved et saadant Totalforlis.

Gennemføres Lovforslaget uforandret, maa Rederierne tegne en særlig Forsikring mod den deraf følgende Risiko; med andre Ord: man paalægger Rederierne en ny Byrde, hvilket strider mod Lovens Forudsætninger, der jo netop gaar ud paa at fritage Skibsfarten for Omkostninger i Anledning af Anskaffelsen af den nye Statsisbryder. Det vilde da ogsaa være naturligt, om Statsisbryderen selv var forsikret for Risiko, der kommer ind under Begrebet hændelig Skade, ligesom Tilfældet er med Isbryderen »Isbjørn«, og man mener derfor i Skibsfartskredse, at den ovennævnte Bestemmelse absolut bør udgaa af Forslaget, inden dette vedtages af Rigsdagen.

DEN SPANSKE FRUGTFART

Efter hvad der meddeles os, laa der i Slutningen af Februar 27 Skibe paa Reden i Valencia og ventede paa Turn. Paa Reden i Burriana laa omtrent 20 Skibe og i Gandia laa der ogsaa mange Skibe, saa man maa regne med 5 à 6 Dages Turn. De Skibe, der ligger under Lastning er for en stor Del paa Overliggedage, fordi det gaar smaat med Lastningen som Følge af Mangel paa Last. Der er i det hele taget ikke tilstrækkelig Last til al den Tonnage, der hober sig op. Befragterne, som tror sig sikret mod Risiko, saa længe der er Turn paa alle Lastpladser, betænker sig ikke paa at engagere næsten al den Tonnage, der tilbydes dem uden Hensyn til, hvad Markedet egentlig

kræver. Og Rederne, som formodentlig har ondt ved at skaffe anden Sysselsættelse for deres Skibe, akcepterer alt for villigt disse Offerter, og de mange nye Befragtningsagenter hjælper trolig til paa begge Sider. Dersom dette bliver ved endnu nogen Tid, vil vistnok baade Marts og April medføre store Tab for Redere, der har Skibe under Frugtcerteparti.

Grunden . . . ja Grunden hertil er naturligvis først og fremmest den gamle og dog evigt unge Historie om Tilbud og Begær. Der er ikke Fragt nok til at beskæftige al den ledige Tonnage. Og bedre er Situationen ikke blevet siden Tyskerne, der paa lavere Hyre kan arbejde billigere end andre Landes Redere, har kastet sig over Middelhavsmarkedet, som de ikke tidligere dyrkede i den Udstrækning.

DEN CANADISKE SUBVENTIONS FØLGER

Vi har tidligere omtalt den Aftale, som den canadiske Regering har truffet med den kendte dansk-engliske Reder Sir William Petersen med det Formaal at faa hidført en Reduktion af Raterne i den nordatlantiske Trafik.

Denne Overenskomst har haft til Følge, at den britiske Finanssekretær ved Afslutningen af anden Behandling i Underhuset af »The Trade Facilities Act« erklærede, at det betingede Løfte om Garanti under visse Omstændigheder til et Selskab, der skulde startes af Sir William Petersen, var blevet trukket tilbage. Finanssekretæren, Mr. Guinness tilføjede, at »The Trade

Facilities Committee« under 16. Februar havde tilskrevet Sir William, at den havde erfaret, at den canadiske Regering, under Forudsætning af det canadiske Parlaments Sanktion, havde erklæret sig villig til at yde et britisk Selskab, der skulde dannes under hans Ledelse for at konkurrere med eksisterende britiske Selskaber i nordatlantisk Fart, en aarlig Støtte af ca. 250,000 Pd. Sterl. Dette var Udvalget uvidende om, da Sir William i Januar 1924 ansøgte om en Garanti paa 600,000 Pd. Sterl., og under disse Omstændigheder maatte Udvalget betragte den nye Udvikling saaledes, som om der nu forelaa en ny Ansøgning, som man maatte tage Stilling til. Udvalget maatte tilføje, at hvis Virkningen af den tilsagte Støtte skulde vise sig unfair eller urimelig overfor eksisterende britiske Interesser, var det ikke sandsynligt, at Udvalget vilde anbefale Garantien.

Spørgsmaalet om Garantien blev rejst paa et tidligt Tidspunkt under Debatten af Mr. E. C. Grenfell, der spurgte, om det var fair at benytte den britiske Regerings Garanti til at hjælpe et nyt -- muligvis meget godt -- Selskab til at konkurrere med ældre Foretagender, der ikke har søgt Hjælp gennem »The Trade Facilities Act«, har haft meget vanskelige Tider og i mange Tilfælde sejler med Tab, særlig paa den nævnte Rute.



LIVLIG TØMMEREKSPORT I AAR

Ved en Sammenkomst, som nylig holdtes i Hålsingborg mellem Medlemmer af Træløstgruppen indenfor de skandinaviske Landes Reder-Sammenslutninger, meddeltes det, at et Skib nylig havde sluttet fra Sydfinland til London for ca. 42/6 pr. Std., hvilket anses for at være en alt for lav Fragt til, at den kan være lønnende.

Efter hvad der hævdes fra Tømmer-Eksportørernes Side, vil den milde Vinter ikke forårsage nogen Nedgang i den Mængde Tømmer, der vil være til Raadighed til Eksport ved f.o.w., og efter en nøje Undersøgelse af Udsigterne for Øjeblikket med Hensyn til Eksport og Import af Tømmer blev man indenfor Træløstgruppen enig om, at der ikke i den nuværende Situation er noget som helst, der kan foranledige Redere til at akceptere Fragter som den ovennævnte. Det besluttedes at henstille indtrængende til samtlige Gruppens Medlemmer under ingen Omstændigheder at godkende Rater, der ikke giver rimelig Fortjeneste.

Der nedsattes et Udvalg, der skal udarbejde Forslag til forskellige Fragtrater og overveje Betimeligheden af at fastsætte visse Grundfragter. Udvalgets Arbejde skal tilendebringes hurtigst muligt, saaledes at Forslagene i god Tid kan være Rederne i Hænde.

TRÆLASTFRAGTERNE

Norges Rederforbund meddeler: Foranlediget ved en Rapport fra London sidste Fredag om Slutning af 700 Stds. DBB Hvidehavet ECCP 63sh., erklærer et ledende Mæglerfirma, at der ikke er gjort nogen saadan Slutning. Nævnte Rate er øjensynligt kun Befragternes Notering, og der bør iøvrigt anvendes nogen Skepsis overfor rapporterede Slutninger paa Hvidehavet og Østersøen, da Bluffbefragtninger kan forekomme.

HAVNEAFGIFTERNE I GÖTEBORG

Den svenske Regering har sanktioneret, at Havneafgifterne i Göteborg for indeværende Aar forhøjes med 40 pCt. for Skibe og 35 pCt. for Varer med visse Undtagelser.

BØDER

FOR FORURENING AF HAVNEN

I Paragraf 6 i Hamburgs Havneforordning af 30. Juni 1897, i Bestemmelserne af 2. Juli 1923 og 30. Maj 1924 foretages følgende Ændring:

Forurening af Havnen ved Olie er forbudt.

Har en til en Skibsbesætning hørende Person forårsaget en Forurening af Havnen ved Olie, er Rederen forpligtet til at yde et Renselsesbidrag, der fastsættes og opkræves af Politimyndighederne.

Eventuel Indsigelse mod den af Politimyndighederne fastsatte Bøde tilstilles Senatet. Indsigelsen skal foreligge skriftligt for Politimyndighederne eller ved Erklæring til Protokollen inden en Uge efter, at Bøden er paalagt, og den har ikke nogen udskydende Virkning. Politimyndighederne fremsender Protesten til Senatet, saafremt de ikke ophæver Bøden. Senatets Afgørelse er definitiv. Reders og Befragters Ansvar for samtlige eventuelle Omkostninger berøres ikke heraf.

UDDANNELSEN I DEN SVENSK HANDELSFLAADE

Bestyrelsen for »Sveriges Allmänna Sjöfartsförening« har tilstillet den svenske Rigsdags Udvalg angaaende Uddannelsen af Befalingsmænd til Handelsflaaden en Udtalelse, hvori den paa den ene Side fremhæver Betydningen af, at Kravet om Sejlskibstjeneste opretholdes saa længe som muligt, men paa den anden Side udtaler, at da det allerede nu viser sig at være umuligt at skaffe en saadan Uddannelse uden Anvendelse af uforholdsmæssig lang Tid, ligesom ogsaa andre Vanskeligheder stiller sig hindrende i Vejen, bør man tage under Overvejelse at indskrænke Tjenesten paa Sejlskibe fra 12 til 3 Maaneder. Man anbefaler iflg. G. H. & S. T. at søge Kompensation herfor paa passende Maade og samtidig at faa Klarhed over, hvad der skal træde i Stedet for Sejlskibuddannelsen, naar denne med Tiden helt maa stryges.

DE AMERIKANSKE REDERE OG STATSSKIBSFARTEN

Et af Hovedformaalene for den amerikanske Rege-
rings Skibsfartspolitik er at søge den af Staten
byggede Handelsflaade overført til privat Eje hurtigst
muligt. Kongressen har ligeledes ved forskellige Lej-
ligheder tilkendegivet sin Tilslutning hertil, og denne
Holdning billiges utvivlsomt af Flertallet af det ameri-
kanske Folk. Naar de amerikanske Redere derfor nu
paany indtrængende forlanger, at Statsdrift af Han-
delsskibe skal ophøre, vil de antagelig kunne regne
med Støtte fra saa godt som alle Sider.

Paa en Generalforsamling, som »American Steam-
ship Owner's Association«, der omfatter saa at sige
alle Privatredere paa Atlanterhavs- og Stillehavs-
kysten, nylig har afholdt, udtalte Formanden, Mr. A.
G. Smith, efter hvad »Naut. Rundsch.« meddeler, at
det for enhver Pris maatte forsøges at gennemvinge
Statsskibsfartens Ophør, da dette saa omtrent var
blevet et Livsspørgsmaal for Rederne. Da Staten til-
syneladende ikke formaaede at finde en Udvej til at
opfylde dette Redernes Krav, hvis Berettigelse den
selv anerkendte, blev det en Pligt for Rederne at an-
vise en farbar Vej. Man maatte ikke længere fortabe
sig i Theorier, men maatte fremsætte en i alle En-
keltheder udarbejdet, gennemførlig Plan, begrunde
den saaledes med Kendsgerninger, at mulige Indven-
dinger fra Statsrederiets Tilhængeres Side ikke for-
maaede at rokke den, og faa den forelagt i Kongressen
i Begyndelsen af næste Samling. Formanden meddelte,
at der i den aller nærmeste Fremtid vilde blive ind-
kaldt til et Møde af samtlige Medlemmer af Reder-

organisationen, paa hvilket Møde man vilde beskæftige
sig med Fremsættelsen af en saadan Plan.

325 Skibe udbydes til Salg.

At det fra de øverste Skibsfartsmyndigheders Side
ikke har manglet paa Forsøg paa at imødekomme
Redernes Krav viser den for kort Tid siden af Ship-
ping Board paany indledede Kampagne for at faa en
større Del af den oplagte Statstonnage overdraget til
private Redere. Over 300 Skibe skal denne Gang stilles
til Salg til stærkt reducerede Priser, og det drejer sig
her om Skibe, der er byggede paa de ved de store
Søer liggende Værfter. Shipping Board ejer 325 saa-
danne Skibe, af hvilke 64 er Endækkere med Kulfyring
og med en Lastevne af 2,875—3,300 Tons, 86 Endæk-
kere med Kulfyring og en Lastevne af 3,500 Tons samt
162 Skibe med en Lastevne af 4,050—4,360 Tons; de
sidstnævnte kan let ændres til Todækkere. Af Skibene
i den sidst nævnte Gruppe er 110 udrustet med Ind-
retning til Oliefyring.

Shipping Board udbyder disse Skibe til en Gen-
nemsniispris af 50,000 Dollars pr. Stk. med Fradrag af
de til deres Istandsættelse krævede Udgifter. Som
eventuelle Købere kommer kun Amerikanere i Betragt-
ning. Shipping Board erklærer udtrykkelig at ville
være yderst imødekommende overfor Køberne og vil
gøre alt, hvad der er muligt, for at faa dette store
Antal Skibe overdraget til private Redere. Shipping
Board vil endog tillade, at amerikanske Redere køber
Skibene med Mulighed for senere at kunne sælge dem
til Udlandet.

EMDEN OG ROTTERDAM

TYSKE PLANER MED HENSYN TIL EMDENS HAVN

Tyskland synes bestemt paa, at Varer hverken skal
indføres til eller udføres fra Tyskland over frem-
mede Havne, hvor det paa nogen Maade kan for-
hindre det, og den nordtyske Presse beklager sig for
Tiden højlydt over, at Emden gaar glip af Skibsfart,
som rettelig tilkommer den, men som gaar til Rotter-
dam, baade hvad angaar Import til og Eksport fra
Tyskland.

Lloyds Lists Korrespondent i Berlin udtaler i An-
ledning heraf: Denne forholdsvis ubetydelige lille
Havn opmuntres til at tro, at den kan fravriste Rot-
terdam ikke blot Transithandelen med svensk Malm,
der indføres til Smelteovnene i Ruhr, men ogsaa Ud-
førslen af Jern- og Staalvarer fra Westphalen. En
eller anden har fundet paa Slogordet: »Emden, Preus-
sens største Nordsehavn«, hvilket, saa underligt det
end lyder, dog er fuldkommen rigtigt, da Bremen og
Hamburg er frie hanseatiske Byer og ikke preussiske.

»Hvis Emden blot havde samme Kran- og Dok-
udstyr som Rotterdam,« udtaler et Hamburg Blad,
»vilde de 800,000 Tons Jernmalm, der nu losses i Rot-
terdam, blive indført til Tyskland via Emden, og de
600,000 Tons Jern- og Staalvarer, som Westphalen ud-
fører, vilde ikke længere berige den hollandske Havns
Transithandel, men vilde blive udført fra Tyskland
over den preussiske Havn Emden«.

For omtrent et Aar siden, den 11. Marts 1924, blev
der indgaaet en midlertidig Overenskomst mellem
den preussiske Regering, Byen Emden og ni Skibs-
fartsselskaber dér, ifølge hvilken der skulde dannes
et Aktieselskab under Statens Auspicier med det For-
maal at samarbejde om en Forbedring af Emden
Havns Administration og om dens tekniske og kom-
mercielle Udvikling. Staten gjorde den Gang Und-
skyldning for ikke at kunne overtage hele det finan-
sielle Ansvar, og det vedtoges, at Overenskomsten kun
skulde være forsøgsvis og afhængig af Landdagens
Sanktion.

Regeringen overtager Ansvaret.

Der er gaaet et Aar siden da, og Sagen ligger nu
helt anderledes. Preussens finansielle Stilling er ble-
vet saa meget bedre i den forløbne Tid, at Regeringen
har erklæret det for sin Hensigt at lade det gamle
Projekt om et blandet Stats- og privat Foretagende
falde og overtage Havnen i dens nuværende ufuld-
komne Tilstand med Forpligtelse til at fuldføre den
paa Statens Bekostning. Et Lovforslag herom vil snar-
rest muligt blive forelagt Landdagen.

LOSSEPRISER FOR LØST KORN

Mellem Losningsentreprenørerne i Naskov og
Dansk Dampskibsrederiforening er afsluttet ne-
denstaaende Overenskomst om Lossepriser for løst
Korn med Elevator. Overenskomsten er tiltraadt af
The Baltic and White Sea Conference.

pr. Ton
Løs Majs, Hvede, Byg og andet tungt Korn .. Kr. 1.25
Løs Havre - 1.40

Havarister med beskadiget Ladning betales med 50
pCt. Tillæg for den beskadigede Del af Ladningen.

Ovennævnte Lossepriser gælder saavel for Dag- som
Natlosning; der er ved Fastsættelsen taget Hensyn til
de nugældende Arbejdslønninger 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. Reguleringen finder dog kun Sted,
naar Ændringer i Pristallet medfører Regulering af
Arbejdstaksterne.

Overenskomsten træder straks i Kraft og gælder
til 15. April 1926, hvorefter den kan opsiges fra hver
af Siderne med 3 Maaneders Varsel.

DANSKE SEJLSKIBSREDERIERS PROTECTION CLUB

behandler i sit Cirkulære for Februar Spørgsmaalet angaaende Klausulen: *Maal, Vægt, Kvalitet eller Tal ubekendt* og paaviser, at dette Forbehold langtfra i alle Tilfælde fritager for Ansvar.

Vi gengiver nedenfor Protection Clubs Betragtninger med Hensyn til Spørgsmaalet, hvilket Klubben støtter ved Anførelse af nogle Sø- og Handelsretsdomme, der drejer sig om nævnte Forhold:

Det har vist sig i flere Tilfælde, at man lægger for stor Vægt paa Paategningen paa Konnossementet af de bekendte Klausuler, at Maal, Vægt eller Vejning er ubekendt. Vi har saaledes faaet den Opfattelse gjort gældende, at saadan Klausul i alle Tilfælde fritager Skibet for ethvert Ansvar. —

Denne Opfattelse beror paa en Misforstaaelse. — Virkningen af disse Forbehold er nemlig begrænset til, at Skibet kun er fri for Ansvar, hvis det skulde vise sig, at Konnossementets Angivelse er urigtig: 1) *saafremt Kaptajnen ikke har modtaget Godset efter Maaling, Vejning eller Tælning*, 2) og *saafremt Kaptajnen ikke ved Indladningen har vidst, at Anførerne var urigtige, eller ved Anvendelse af almindelig Opmærksomhed har maattet forstaa dette.* — (Sølovens § 145).

I. Det afgørende er altsaa for det første, om Kaptajnen har modtaget Godset efter Maaling, Vejning eller Tælning. —

I saa Tilfælde er han altid ansvarlig.

II. For det andet, om Kaptajnen, selvom han ikke har modtaget Godset efter Maaling, Vejning eller Tælning, har kunnet kontrollere Anførerne i Konnossementet eller ej. — Det er altsaa ikke nok, at han ikke har gjort det. — Har han ved almindelig Opmærksomhed kunnet øve en Kontrol, kan han ikke fritage sig for Ansaret ved de nævnte Klausuler. — Hvor megen Agtpaagivenhed han i saa Henseende skal udvise, kan der ikke gives nogen almindelig Regel for. — Det afhænger af Forholdene paa de forskellige Pladser og i de forskellige Lande samt selvfølgelig af, hvad Art Ladning det drejer sig om. —

Som oplysende Eksempel for dansk Retspraksis skal vi nævne 3 Domme, alle afsagt af Sø- og Handelsretten i København. —

1. En Damper befordrede ifølge Konnossementet 4 Kasser Chokolade, Brutto 128 kg, fra Danzig til København. — Ved Ankomsten til København viste det sig, at 2 Kasser var tomme. Rederiet paastod sig frifundet under Paaberaabelse af, at Konnossementet indeholdt Forbehold om, at Kasserne Vægt var ubekendt. — Efter Proceduren maatte det anses for givet, at de 2 Kasser havde været tomme ved Indladningen. — Rederiet hævdede her overfor, at Kasserne var hele og ubeskadigede ved Modtagelsen, saa Skibets Fører ikke havde kunnet opdage, at de var tomme. Sø- og Handelsretten dømte Rederiet til at betale Erstatning, uanset det tagne Forbehold, idet Retten udtalte, »at det i Konnossementet tagne Forbehold ikke ifølge Sølovens § 145 kan fritage Rederiet for Ansvar, saafremt det ved Indladningen er bemærket eller burde være bemærket, at det er urigtigt, hvad der er opgivet i Konnossementet om Godset, og da det ved Anvendelse af almindelig Opmærksomhed burde være bemærket ved Indladningen, at de 2 Kasser var tomme.« —

2. Den anden Dom angaar Svind i Lasten:

Et Motorskib skulde føre en Ladning Byg fra Danzig til Thisted og Skive. — Ved Indladningen vejedes Lasten ved autoriseret Vejer. — Kaptajnen udstedte Konnossementet efter de anførte Kwanta, men føjede hertil: *Ikke Ansvar for Vægt, Maal, Kvalitet og Kondition.* Paa sidste Losseplads manglede 8,500 kg Byg. — Efter Grossererets Udtaalelse maatte der i et Tilfælde, som det foreliggende regnes

med Svind paa $\frac{1}{2}$ pCt. Modtageren tilbageholdt i Fragten et til det manglende Parti Bygs Værdi svarende Beløb. — Rederiet søgte derefter Modtageren til Betaling deraf. —

Sø- og Handelsretten udtalte: »Da Paategning: »Vægt ubekendt« kun kan frigøre Rederiet for Ansvar for tilstedeværende Manko i Tilfælde, hvor Skipperen ikke ved Indladningen har modtaget Godset efter Vejning, og da det er Skipperens Sag ogsaa ved Indladningen at kontrollere Vejningens Rigtighed, hvor saadan Vejning foregaar, kan den anførte Bemærkning paa Konnossementet ikke fritage Rederiet for Ansvar i nærværende Tilfælde.«

Sø- og Handelsretten gav i Henhold dertil Modtageren Ret til at tilbageholde et til det manglende Partis Værdi svarende Beløb. — Retten kom altsaa til det Resultat, at Ladningen maatte anses for modtaget efter Vejning, og i dette Tilfælde har Kaptajnen ifølge Søloven, som foran under I. nævnt, fuldt Ansvar. —

3. Den tredje Dom angaar ligeledes Svind:

Et Skib, »Theodor«, skulde føre 67,200 kg Byg (løst i Skib) fra Aarhus til Korsør. — Konnossementet, der var udfærdiget efter en af Afladeren trykt Formular, var trykt Paategning om: »Ikke ansvarlig for Vægt og Kvalitet«. Saavel ved Indladningen som ved Udlosningen blev der foretaget Vejning ved autoriseret Vejer. — Ifølge Vejeattesten fra Korsør blev der kun udlosset 64,930 kg Byg. — Modtageren krævede Værdien af Differencen — normalt Svind godtgjort. Under Sagen gjorde Skibets Kaptajn gældende, at han havde udlosset alt, hvad han havde indladet, og at han ikke havde kendt Partiets Vægt, idet han slet ikke vidste, at Partiet blev vejet umiddelbart før Indladningen. — Vejningen foregik i Pakhuset, medens Kaptajnen og hans Søn stod ombord i Skibet ved Slidsken, hvor de modtog og løste op for Sækkene. Da de ikke vidste, at Ladningen blev vejet, havde de derhos ikke nogen Anledning til at øve Kontrol ved Vejningen, hvad Afladeren heller ikke opfordrede dem til. — Retten kom herefter til det Resultat, at der maatte gaas ud fra, at Kaptajnen ikke havde modtaget Ladningen efter Vægt, og at han ikke havde kunnet kontrollere den paa Konnossementet angivne Vægt, og da der var gjort fornøden Paategning paa Konnossementet om Ukendskabet til Vægten, kunde der ikke paalægges noget Ansvar. —

Af den førstnævnte Dom vil det ses, at der altsaa hos Sø- og Handelsretten er Tilbøjelighed til at stille ret strenge Krav til den Agtpaagivenhed, Kaptajnen skal udvise i Tilfælde, hvor han modtager Varer i lukket Kasse eller Indpakning, idet Retten altsaa maa mene, at Kaptajnen ikke har vist tilstrækkelig Agtpaagivenhed, skønt han formentlig kunde have opdaget, at Kasserne var tomme, ved selv eller ved sin Styrmand at undersøge Kasserne. —

Hvad Spørgsmaalet om Vejning angaar, synes de to sidste Domme at vise, at Sø- og Handelsretten lægger Vægt paa, om Kaptajnen er vidende om, at Ladningen bliver vejet eller ej, og om Kaptajnen har Adgang til at kontrollere Vejningen. — Har han været vidende om Vejningen, og har han kunnet kontrollere Vejningen, maa han formentlig efter Dommene siges at have modtaget Lasten efter Vægt, og han kan da, som foran under I. indeholdt, ikke frigøre sig for sit Ansvar. — Har han derimod ikke vidst, at Vejningen fandt Sted, eller har han ikke kunnet kontrollere denne, fritager Klausulen ham for Ansvar. —

Helt klart kan man ikke sige, at Dommene afgør Spørgsmaalet om, hvad der kræves for, at Ladningen kan siges at være modtaget efter Vægt, men saa meget maa de formentlig siges at vise, nemlig at Sø- og Handelsretten er tilbøjelig til at fastholde Rederiets Ansvar uanset den paagældende Klausul, hvor autoriseret Vejning har fundet Sted, og hvor Kaptajnen maa antages at have kunnet overvære Vejningen.

STYRINGSREGLER FOR ROTORSKIBE

FORSLAG TIL FORELØBIGE BESTEMMELSER

Den tyske Regering har nu fremsat følgende Forslag til foreløbige Bestemmelser om Anvendelse af Styringsreglerne paa Rotorskibe:

1. Har Fartøjet sin Motor (Propeller) igang, betragtes det som Dampfartøj, selv om Drejetaarnene er i Bevægelse. Styringsreglerne for Dampskibe skal følges.

2. Fremdrives Fartøjet kun af Vindkraft med Rotorer, betragtes det som Sejlfartøj.

Reglerne for Sejlfartøjer skal følges med den Undtagelse, at Rotorfartøjet paa Grund af sin større Manøvreevne om Dagen skal styre af Vejen for ethvert Sejlfartøj.

Om Natten skal Fartøjet, naar det fremdrives kun af Rotorer, forholde sig som Sejlfartøj og føre Sejlfartøjers Lanterner.

3. I Taage bliver Motoren (Propelleren) altid sat i gang. Fartøjet forholder sig som et Dampfartøj.

Prøvetur.

Den officielle Prøvetur med Københavns Flydedoks Nybygning Nr. 164, S/S »Newsome«, bygget for Regning A/S »Frugt-fart«, Oslo, afholdtes den 4. ds. i Sundet.

Skibet er bygget til Det Norske Veritas højeste Klasse, og har følgende Hoveddimensioner:

Længden mellem Perpendikulererne: 255' 0"

Bredde paa Spant: 35' 6"

Dybde til øverste Dæk: 23' 6"

og det er forsynet med en 2,000 I.H.K. Triple Expansion Dampmaskine med Wilh. Schmidt's Overheder og kunstigt Træk.

Prøveturen forløb tilfredsstillende.

“DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

København, den 10. Marts 1925.

Det kan ikke undre, om Udenforstaaende, der i den senere Tid har læst om Dampskibsselskabers Udbyttedeclarationer fra 12 til 25 pCt., og i et enkelt Tilfælde endog 30 pCt., med Forundring og Tvivl læser om Skibsfartens trange Kaar for Tiden.

Hvad de nævnte Selskaber angaar, maa det imidlertid ikke glemmes, at disses store Udbytter ikke er muliggjorte ved store Fragter, men derimod af en forholdsvis lille Aktiekapital i Forbindelse med en gennemført Konsolideringspolitik. Yderligere er det et nyt Aar, Talen er om nu, der i Stedet for at bringe den Bedring, alle haabede paa sidste Aar, har udsat Skibsfarten for saa store Vanskeligheder som ikke i lange Tider.

Syd Amerika er desværre stadig nedadgaaende, og dette Marked tager mere og mere paa sin Samvittighed. I lange Tider har det ikke budt Skibsfarten Beskæftigelse, hvori der laa endog kun en beskednen Fortjeneste, men dets Indflydelse paa de andre ledende oversøiske Markeder er i den forløbne Uge fortsat til det værre.

Australien har saaledes faaet Tonnage ned til 40/9d. fra de vestlige Pladser til 2 Havne U.K./Cont., 30. April Annullering og 42/6d. Afskibning denne Maaned. Fra de sydlige Pladser for April Lastning laa Raten til en Begyndelse omkring 47/6d., men senere har 7,000 Tonner akcepteret kun 46/9d. med 15. April Annullering, og noget større Baad 45/-, Basis 1 Losseplads og 20. April Annullering.

Indien. — Befragterne herfra har været yderligere tilbageholdende, ogsaa for senere Lastning som Maj/ Juli, og det maa haabes, at de Baade, der er sluttet pr. Marts/April, kan overholde deres Annulleringsdato. Engelske Blade meddelte fornylig, at Udsigterne for den nye Hvedehøst var meget lovende, men omvendt meddeles der nu, at Høsten for en Del er truet af saavel Frost som Tørke. Derimod fremhæves, at Ris-høsten ventes at falde betydelig bedre ud end sidste Aar.

Nordamerika og Cuba tog i Begyndelsen af Ugen atter en god Del Tonnage, men Forholdene paa de øvrige Markeder har bevirket, at forrige Uges Rater heller ikke har kunnet opretholdes. Der synes nu at være indtraadt en Stilstand, særlig hvad angaar de store Melbefragtninger paa Rusland.

For samtlige Markeder vil meget afhænge af Indkøbenes snarlige Genoptagelse. Da den gamle Verdensdel — uanset Valuta- og andre Vanskeligheder, der kan forsinke og vanskeliggøre Købmændenes Dispositioner — nødvendigvis skal importere store Kvantiteter Brødkorn, er det forhaabentlig kun et Spørgsmaal om Tid, naar en fornyet Aktivitet og vel dermed mere taalelige Forhold for Skibsfarten indtræffer.

TRÆLASTMARKEDET

Salget af Trælast for Afskibning i Aar fra Finland blev for et Par Uger siden opgivet at være 315,000 Stds., hvilket er mere end forventet. Det samme menes at være Tilfældet for Sveriges Vedkommende, omend nærmere Talangivelse endnu savnes.

Resultatet af Manglen paa Sne vil antagelig blive, at der for Sydfinlands Vedkommende maa regnes med en forringet Produktion af saavel Props som Pulpwood. Betegnende er det i det mindste, at adskillige Befragtere af Kontrakter af disse Sorter søger at indføre en Bestemmelse i Certepartiet, der giver dem Ret til at annullere helt eller delvis, ifald Levering af Ladningerne umuliggøres paa Grund af Snemangel. At en saadan Bestemmelse er ganske uantagelig for Rederne — ydermere da den utvivlsomt vil blive misbragt af enkelte Befragtere, dersom Fragterne senere maatte gaa yderligere ned, er indlysende.

Fra Østersøen foretages jævnligt Afslutninger, men Raterne er uforandrede, og Tilgangen af nye Ordre ikke stor.

Canada. — Befragterne herfra begynder nu at røre paa sig, og en Del Tonnage har været fremme til 70/-; men der antydes 67/6d. Basis een Losseplads.

Hvidehavet. — I de sidste Dage er der sluttet adskillige Baade herfra for D.B.B. og de fleste for flere paafølgende Rejser. Basisfragten har ligget mellem 60/- og 63/- i Henhold til Størrelsen (900-600 Stds.) til E.C.U.K./Brest-Boulogne range med Tillæg for Hull, West Hartlepool, Syd- og Vestengland, og Fradrag for Forth, Belgien, Holland, Tyskland samt Dunkerque og Calais.

Af Afslutninger fra Østersøen kan bl. a. nævnes: 1,200 Stds. Kemi/London, 1-2 Dampere, 47/-; 640 Stds. Kemi-Torneå/London, 47/6d.; 750 Stds. Yxpila/London, 44/-; 480 Stds. Lowisa/London, 41/3d. 16,000 T. Masse Afskibning i 3 Baade fra 1/2/3 Pl. nordl. Hernösand til Baltimore, Boston eller Portland (Maine), Raten ubekendt, men antagelig omkring 4.60/4.75 Doll. 2,000 Favne Pulpwood, Afskibning i 2 Baade pr. Juli og August/September, Yxpila og/eller Rahja til Genoa eller Savona, 62/6d., med 1/- extra dersom 2 Lastepladser.

KUL, KOKS ETC.

Dette Marked er stadig meget stille med en enkelt Afslutning nu og da til uforandret lave Rater.

Tynerange/Korsør har betalt 5/3d. for 1,700 Tonner, og ellers er følgende Afslutninger gjort: Tynerange/Aalborg 3,000 T. 4/9d.; Aarhus 3,600 T. 4/10½d.; god dansk Havn 1,700 T. 5/4½d.; Nakskov 1,300 T. 5/9d. London/København har betalt 7/3d. for spot 1,450 Kokstonner.

Middelhavet faar stadig mange Baade udgaaende, og blandt de sidste Afslutninger kan nævnes: Wales/Genoa 3,500 T. 9/11d.; Lissabon 1,900 T. 7/6d.; Huelva 3,000 T. 8/-; Glasgow/Vest Italien 4,600 T. 10/-; Grangemouth/Genoa 4,800 T. 10/6d., spot, sædvanlige Optioner; Tyne/Genoa med Optioner 5,700 T. 9/9d.

Nord Afrika har taget en mindre Baad for Byg til U.K. til 11/- pr. August.

Udgaaende Kul til Øerne har vist stigende Tendens i den forløbne Uge, og der rapporteres en Del Afslutninger: fra Cardiff opnaaede spot 6,000 Tonner 9/-, medens mindre Baade pr. 9/14. Marts fik mellem 8/6d.-8/9d. Der kan stadig placeres Tonnage her. Tyne/St. Vincent (C.V.) 2,800 T. 10/6d.

Bilbao, Ore-Laster: 4,000 T. til Middlesbro 6/9d.; 1,450 T. Grangemouth 6/9d.; 4,300 T. Rotterdam 6/-; Melilla/Rotterdam 3,300 T. 6/3d., alt for Marts Afskibning. Bona/Maryport er gjort til 7/9d., 4,000 T. ppt.

Sortehavet er meget stille, og kun en enkelt Afslutning rapporteres: 3,300 T. Donau/Continent 17/6d., Option Skandinavien 1/6d., 2/-, 2/6d. extra henholdsvis 1-2-3 Havne, prompt.

NORD-AMERIKA, GULFEN, CANADA

Interessen for Mel fra Northern Range til Rusland er saa godt som ophørt.

Til U.K./Cont. er Interessen heller ikke stor; for 35,000 qrs. er betalt 18 Cents til Middelhavet.

Fra New York er sluttet en større Baad for Caseoil til River Plate à 27 Cents, og lignende Rate er betalt til Brasilien for mindre Baad.

Gulf/Murmansk har taget en Baad — 275,000 cbf. bale — til 32,000 Doll. Lumpsum, Bomuld, Generals; fri Lastning og Stuage, fri Losning og frie Havneudgifter paa Losseplads, 1/10 April. For Maj er der sluttet 130,000 cases oil til Syd Afrika til 28 Cents Basis, ½ Cent ekstra for hver Havn op til fem. Gulfen tager stadig større Trælastbaade til Montevideo og/ell.

Buenos Aires til 152/6d. for een, 155/- for to Lossehavne.

Nord Pacific/U.K.-Cont. 40/- for 4,700 T. og 38/9d. for 7,500 T., begge April.

Cuba beskæftiger stadig en stor Flaade, men de i La Plata liggende, ubefragtede Baade trykker Raten.

SYD-AMERIKA

Udgaaende er sluttet 7/7,500 T. Wales/Buenos Aires eller La Plata 14/6d.; 6,000 T. 14/7½d.; Montevideo 6,500 T. 14/3d.

Hjemgaaende er elendig. Mange Baade har igen forsejlet til Chile — Cuba — etc. i Ballast. De sidste Afslutninger er: Rosario/Genoa-Neapel 5,500 T. 22/-, heavy grain; San Lorenzo/U.K.-Cont. 5,000 T. 19/3d., 2./15. Marts, heavy grain, Option Sortehavet 26/9d., Reval eller Leningrad 24/9d.; San Lorenzo/U.K.-Gibraltar-Hamburg range spot 6,200 Tonner 17/-.

Til Skandinavien findes saa godt som ingen Ordre,

og Rutebaadene, som alligevel skal hjem, akcepterer meget lave Fragter for i det hele taget at faa Last paa Kølen.

ØSTEN ETC.

Fra Syd Afrika rapporteres kun faa Afslutninger og til lavere Rater. Helt ned til 27/- U.K.-Cont. August/September.

TIME CHARTER

En Del Redere er interesseret i Bortfragtning af Kul- og Trælstaade, men der er kun rapporteret ganske enkelte Afslutninger. Norsk 2,000 Tonner, ca. 700 Stds., er sluttet 3/6 Mdr. til 5/9d., Levering April.

West India Befragterne tager stadig mange Baade til uforandrede Rater.

Dansk 4,000 Tonner er sluttet 1 *West India* round 4/6d., Levering Limfjorden 15. Marts, Tilbagelevering U.K.-Cont., Bordeaux/Hamburg, incl. dansk-svensk Sundhavn og tysk Østersøhavn.

STORT OG SMAAT

D. F. D. S.

Paa et Tirsdag den 3. ds. afholdt Møde vedtog Bestyrelsen for »Det Forenede Dampskibsselskab« Regnskabsafslutningen for 1924, som, efter at alle Driftsudgifter — derunder Udgifter til Skibenes Vedligeholdelse — er afholdt, udviser et Driftsoverskud af 10,045,346 Kr. Efter Fradrag af Udgifterne til Administration 3,529,653 Kr., Renter (inklusive 6 pCt. af Reservefondsbeviserne) 2,532,510 Kr. og Personalets Pensionering 487,011 Kr., udgør *Nettooverskudet* 3,496,172 Kr., som tillagt Overførslen fra 1923 31,861 Kr. giver 3,528,032 Kr. til Disposition.

Paa Skibe, Lægtermateriel, Pakhuse, afskrives ordinært 3,054,080 Kr., hvorefter Restoverskudet 473,952 Kr. foreslaas overført til 1925.

Til Ombygning af Passagerskibe — hovedsagelig Amerika-baadene —, Køleanlæg o. l. er desuden i 1924 anvendt 3,046,000 Kr., som afholdes af Reservefonden, der 31. Decbr. 1923 androg 16,3 Millioner Kroner.

Det Dansk-Franske Dampskibsselskab.

Bestyrelsen for *Aktieselskabet Det Dansk-Franske Dampskibsselskab* meddeler, at Overskudet for Driftsaaret 1924 inklusive Overførsel fra 1923 og Renteindtægt, udgør: 933,863 Kr.

Efter at alle Administrationsudgifter, inklusive Tantiemer, Kaplak etc., er fradraget, bliver der et Netto-Overskud, stort: 783,931 Kr., som Bestyrelsen vil foreslaa Generalforsamlingen at fordele med 8 pCt. lig 320,000 Kr. til Aktionærerne, 285,682 Kr. overføres til Reserve- og Amortisationsfonden til Afskrivning paa Skibene etc., og Resbeløbet 178,249 Kr. overføres i ny Regning.

Dampskibsselskabet „Rødby Havn“.

Dampskibsselskabet »Rødby Havn« afholdt forleden ordinær Generalforsamling. Skibene havde indsejlet i Bruttofragter Kr. 274,634.95 og efter Fradrag af diverse Udgifter Kr. 212,924.58 fremkommer et Nettooverskud af Kr. 61,710.37. Heraf henlægges 15,500 Kr. til Reservefonden og udbetales 8 pCt. af Aktiekapitalen med 16,000 Kr.

Dampskibsselskabet „Torm“.

Dampskibsselskabet Torm har udsendt foreløbig Meddelelse om Regnskabet for det forløbne Aar:

Dampskibsselskabet »Torm« Overskud for 1924 udgør efter Fradrag af Administrationsudgifter og Tab ved Havarier 1,465,917 Kr. foruden det fra 1923 overførte Beløb, 874,327 Kr. Paa et Lørdag afholdt Bestyrelsesmøde vedtoges det at henlægge til Afskrivninger og Reserver 753,494 Kr., at foreslaa udbetalt i Udbytte 25 pCt. med 500,000 Kr. og at overføre til næste Aars Regnskab 859,863 Kr.

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-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

VINKE & CO.
AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM
Skibsredere, Skibsmæglere og
Befragtningsagenter
Specialitet: Trælstaabefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.
Telegram-Adr.: VINKECO · Codes: Scotts, Watkins, Bentleys.

L. SMIT & CO.'s INTERNATIONALE BUGSERSELSKAB
Søgaende Slæbebaade: Blaåt Baand paa Skorstenen.
BUGSERING
af: FLYDEDOKKE · HAVAREREDE DAMPERE · SKIBE TIL OPHUG-
NING · KULDEPOTER · SEJLSKIBE · MUDDERMASKINER m. m.
Henvendelse til: WESTPLEIN 5, ROTTERDAM
Entrepenører for Assistance til Dampere i Rotterdam Havn.
TELEGR.-ADR.: »TUG«, ROTTERDAM TELEFON NR.: 30 · 31 · 3362

BJERGNINGS-AFDELING:
BJERGNING
paa Kysten af Holland og Be'gien. *Bjergningsdampere*: Freya, Meermin, Ram, Stier, Buffel. Altid klare. Ogsaa stor Beholdning af Pumper, Kæder, Staaltrusser, Dykker-Materiel m.m. *Erfaren Stab af Bjergningsofficerer.*

Egne Godsskure, Dybvandskaj, Varehuse, Flydekraner, Motorlægtøgere og Rhin-Baade * Telegram-Adresse: VELTENAAR, ROTTERDAM	B. VELTENAAR & CO. ETABLERET 1880 STEVEDORES · AUT. VEJERE · SPEDITØRER ROTTERDAM · AMSTERDAM · ZAANDAM HOVEDKONTOR: ROTTERDAM MAASSTRAAT 17b	Entrepenører for Kornelevator Kompagniet Adm. Direktører for »ACCURAAT« CO., Ltd. Korporationen for édsvorne Vejere, Maalere og Tællere i Rotterdam
---	--	---

Agenter: Danmark: F. V. Greibe, Kronprinsensg. 11, København. Sverige: C.G. Carlström, Helsingborg. Norge: Anth. Sem-Olsen, Tornøgaarden, Bergen.

Det Dansk-Norske Dampskibsselskab.

Bestyrelsen for Aktieselskabet det Dansk-Norske Dampskibsselskab har vedtaget at foreslaa Generalforsamlingen at fordele Overskudet for 1924, som med Tillæg af Saldoen fra det foregaaende Aar udgør 144,011 Kr., som følger: 54,245 Kr. til Afskrivninger, 17,000 Kr. til Henlæggelse til Reservefond, 68,000 Kr. udgørende 4 pCt. Udbytte til Aktionærerne og at overføre Resten, 4,766 Kr., til Aar 1925.

Dampskibsselskabet „Dania“.

Paa et Bestyrelsesmøde i *Dampskibsselskabet »Dania«* besluttedes det at foreslaa den kommende Generalforsamling at uddøle en Dividende af 25 pCt. for Aaret 1924.

Dansk-Norsk Dampskibsselskab.

Det dansk-norske Dampskibsselskab har udsendt sit Regnskab, og det ses heraf, at Brutto-Indtægten for samtlige Skibe har været omtrent af samme Størrelse som foregaaende Aar, nemlig 993,524 Kr. mod 982,173. Heller ikke Udgifterne for Skibene afviger i væsentlig Grad fra 1923, og efter at Administrationsudgifter m. m. er fradraget, fremkommer et Overskud paa 135,102 Kr., hvoraf gives 4 pCt. Dividende til Aktionærerne, medens der til Afskrivninger anvendes 54,245 Kr.

Dampskibsselskabet „Myren“

vedtog paa en Generalforsamling Tirsdag at foreslaa Generalforsamlingen, at der udbetales 9 pCt. i Udbytte for det forløbne Aar. Regnskabet udviser et Overskud af 777,004 Kr. inklusive Saldo fra forrige Aar; paa Skibene afskrives 258,000 Kr., til Klassifikationer henlægges 110,000 Kr., medens der til Aktionærerne fordeles 360,000 Kr.

„Vendila“.

Paa et i Aktieselskabet Dampskibsselskabet »Vendila« afholdt Bestyrelsesmøde vedtoges det enstemmigt af Aarets Overskud, som inklusive Renteindtægter og Overførsel fra 1923 udgør 818,099 Kr., at henlægge til Reservefond 375,865 Kr., foreslaa Generalforsamlingen et Udbytte af 12 pCt. — lig med 360,000 Kr. — og at overføre Resten, 82,234 Kr., til næste Aar.

Dampskibsselskabet „Heimdal“.

Dampskibsselskabet Heimdal har udsendt Regnskabet for 1924. Udbyttet til Aktionærerne bliver det samme som for de to foregaaende Aar, nemlig 30 pCt.

„Skagerak“.

Paa et Bestyrelsesmøde i Dampskibsselskabet »Skagerak« vedtoges det at indstille til Generalforsamlingen, at der af Aarets Overskud, som inklusive Saldo fra forrige Aar

(69,191.91) andrager 189,716.15 Kr., udbetales 6 pCt. i Udbytte til Aktionærerne. Endvidere henlægges til Reserve- og Forsynelsesfonden 70,228.49 Kr., medens Restbeløbet 40,737.66 Kr., overføres til næste Aar.

50 Aars Fødselsdag.

Den kendt og ansete Næstformand i Dansk Dampskibsrederiforening, Skibsreder, Konsul *Chr. Andresen*, fyldte 50 Aar den 11. ds. Vi bringer Konsulen vore hjerteligste Lykønskninger.

AKTIESELSKABET**DAMPKIBSSELSKABET
»DANNEBROG«**

Den ordinære Generalforsamling afholdes Torsdag den 12. Marts 1925 Kl. 11 i Dansk Dampskibsrederiforenings Mødesal, Amaliegade 29 A, 1ste Sal.

Forhandlingsgenstandene er følgende:

1. Meddelelse om Virksomhedens Gang i det forløbne Aar.
2. Fremlæggelse af det reviderede Regnskab tilligemed en Angivelse af Selskabets Status.
3. Forslag til Fastsættelse af Udbytets Størrelse for det forløbne Aar samt Meddelelse af Decharge for Bestyrelsen.
4. Valg af et Medlem til Bestyrelsen.
5. Valg af Revisorer.

Adgangskort til Generalforsamlingen lydende paa Navn samt Stemmesedler og trykt Udtog af Regnskabet udleveres fra den 3. til den 9. Marts inkl. paa Selskabets Kontor, Amaliegade Nr. 29 B Kl. 10—1 imod Legimation af Egenkab som Aktionær i Medfør af Vedtægternes § 7.

BESTYRELSEN

POSITIONSLISTE PR. 9. MARTS 1925

MEDDELT AF »DANSK DAMPKIBSREDERIFORENING«

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Nielsen, i Dok i Frederikshavn siden 14.1.
s.s. *Aalborg*, Egeholm, ank. Genoa 7.3.
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i København-Aalborg Ruten.
s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i København-Aarhus Ruten.
s.s. *Absalon*, Hansen, afg. Nuevitas 6.3. til Amsterdam.
m.s. *Afrika*, Svarrer, ank. Oslo 8.3.

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. Schou & Co. Telgr.-Adr. »Schous«. Stats Tlf. 17.
P. Saxbergs Eftf., N. Mogensen. Tlf. 214 & 482.

Helsingør:

K. F. Marstrands Eftf.

Randers:

A. L. Nielsen, ogsaa aut. Forhyringskontor.

Vejle:

W. Coops, ogsaa aut. Forhyringskontor.

s.s. *Aggersund*, Petersen, afg. Methil 5.3. til Genua.
s.s. *Agnete Mærsk*, Rasmussen, ank. West Indies 5.3.
s.s. *Aladdin*, Nielsen, pass. Cadiz 9.3. paa Rejse til Oran.
s.s. *Alderney*, Jerne, pass. Norfolk 5.3. paa Rejse til Liverpool.
s.s. *Alexandra*, Holst, afg. Algier 5.3. til Piræus.
s.s. *Alf*, Clausen, ank. Sunderland 6.3.
s.s. *Alfa*, Christensen, afg. Porto Empedocle 19.2. til London.
s.s. *Alfred Hage*, Danielsen, afg. Oran 20.2.
s.s. *Algarve*, Sundvig, afg. Palermo 5.3. til Castellon.
s.s. *Allsund*, Nielsen, pass. Ardrossan 5.3. paa Rejse til Island.
s.s. *Amalienborg*, Hansen, ank. København 24.2.
s.s. *Angelica Mærsk*, Rask, afg. Marseilles 3.3.
s.s. *Anine*, Risøe, afg. Harton 3.3. til Civita Vecchia.
m.s. *Annam*, Rasmussen, afg. Singapore 26.2. til Marseilles via Suez Kanal.
s.s. *Anna*, ank. Barcelona 8.3.
s.s. *Anneberg*, Korff, ank. Ghent 5.3.
s.s. *Arabien*, Harder, ank. Greelong 25.2.
m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Barry 26.2. til Buenos Aires.
s.s. *Arkansas*, Snedker, afg. Newcastle 16.2. til Philadelphia og Baltimore.
s.s. *Arnold Mærsk*, Stabenow, pass. Ponta Delgada 3.3.
m.s. *Asia*, Dahl, pass. Perim 23.2. paa Rejse til Penang.
s.s. *Astrid*, Bjark, afg. Rotterdam 2.3. til Las Palmas.
s.s. *Atlantic*, Lund, ank. Aarhus 1.3.
m.s. *Avance*, Andrup, ank. København 7.3.
m.s. *Avant*, Sørensen, ank. Odense 7.3.
s.s. *Axel*, Maglebye, oplagt.

B

s.s. *Beira*, Kjær, ank. Antwerpen 7.3.
s.s. *Belgien*, Hansen, ank. Savannah 14.2.
s.s. *Bellona*, Aggerholm, i Dok i Frederikshavn siden 29.1.
s.s. *Benedikt*, Falk, i Dok i København siden 4.3.

AARHUS

STEGMANN
 N.F. EDSV. SKIBSMÆGLER
 TELEFONER 18&918 TELEGRAFER „STEGMANN“
 NØRRE SUNDBY

NØRRE SUNDBY

**J. CHR. PETERSENS
 PAPIRHANDEL**

„Hvælvingen“ ved Nikolaj Taarn

Telefon:

Central: 243 · 8876 · 7656

Hovedforhandler af Statens Papir

KØBENHAVN

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 ^{1/5}
 TELEFON: 5601 ST. ANNE PLADS 16 KØBENHAVN TELEGR. ADR: HOLZANDIA

ATLAS

1/5 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 SKIBSBUNDE

Eneforhandling for Danmark:

Telefon 8210 **EMIL A. SCHNEIDER** Nørregade 10

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

OFFICIELLE BEKENDTGØRELSER

Ledigblivende Lodspladser

VED LØGSTØR, ODENSE KANAL OG STEGE LODSERIER

Ansættelsesbetingelser og Lønvilkaar, se Lodslovens §§ 7, 9, 42, 44. — Ansøgning eller Ansøgninger stiles til og indsendes eller afleveres inden 21. Marts hos

*Lodsdirektøren,
Livjærgade Nr. 43 St., København.*

s.s. *Bergenhus*, Andresen, ank. Bergen 7.3.
s.s. *Berlin*, Vinding, pass. Gibraltar 4.3. paa Rejse til Genoa.
s.s. *Bertha*, Lassen, ank. Lissabon 8.3.
s.s. *Betty Mærsk*, Nielsen, afg. Rufisque 25.2.
s.s. *Birgit*, Bang, afg. Rufisque 7.3. til Bordeaux.
s.s. *Birle*, Christensen, ank. Jamaica 21.2.
s.s. *Bjarke*, Petersen, ank. Nakskov 6.3.
s.s. *Bodil*, ank. Watchet 7.3.
s.s. *Bogø*, Rasmussen, afg. Barcelona 5.3. til Sfax.
s.s. *Bolivia*, Bedring, pass. Start Point 8.3. p. R. t. Hull.
s.s. *Bornholm*, Hansen, afg. New York 6.3.
s.s. *Bothal*, Hansen, ank. København 7.3.
s.s. *Botnia*, Lydersen, afg. København 8.3. til Island via Leith.
s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, ank. Casablanca 5.3.
s.s. *Brasilien*, ank. Cardiff 2.3.
s.s. *Brattingsborg*, Larsen, afg. Cardiff 3.3.
s.s. *Bretagne*, Hartmann, ank. Rotterdam 3.3.
s.s. *Brelland*, Larsen, afg. København 6.3.
s.s. *Britta*, afg. Porto Pi 6.3.
s.s. *Brynhild*, Huus, afg. Antwerpen 5.3. til Melilla.
s.s. *Bryssel*, Jensen, ank. Bristol 3.3.
s.s. *Berglum*, Sørensen, ank. New York 4.3.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, i Dok i Helsingør siden 26.2
m.s. *California*, Pedersen, ank. Montevideo 28.2.
s.s. *Carmen*, afg. Salonique 7.3. til Constantinopel.
s.s. *Charkow*, Arel, pass. Dungeness 8.3. p. R. til København.
m.s. *Chastine Mærsk*, Lundgreen, pass. St. Thomas 2.3.
m.s. *Chile*, Hansen, pass. Panama Kanal 6.3. p. R. t. San Francisco.
s.s. *Chr. I. Kampmann*, Thomsen, afg. Hartlepool 20.2.
s.s. *Christiansborg*, Lund, afg. Port Talbot 28.2.
s.s. *Cimbria*, Svan, i København-Frederikshavn-Oslo Ruten.
s.s. *Cilo*, Jordt, afg. Valencia 6.3. til Hull.
s.s. *Copenhagen*, Nielsen, afg. Savannach 7.3. til Hamburg.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), i Esbjerg-Grimsby Ruten.
s.s. *Dagmar* (J. Lauritzen), afg. Sunderland 27.2. til Reggio.
s.s. *Danefelt*, Simonsen, pass. Gibraltar 24.2. paa Rejse til Vest Afrika.
s.s. *Danefærd*, Grøndal, ank. Piræus 20.2.
s.s. *Danelag*, Stage, ank. Bilbao 7.3.
s.s. *Danemark*, Hausgaard, ank. Lissabon 26.2.
s.s. *Danery*, Voss, afg. Genoa 7.3. til Bona.
s.s. *Danewirke*, Jørgensen, afg. Newport News 7.3. til Savannah
s.s. *Dania*, Bencke, afg. Baltimore 7.3. til Norfolk Va.
s.s. *Dansborg*, Mathiasen, pass. Constantinopel 7.3.
s.s. *Delaware*, Folkenberg, afg. Newcastle 2.3. til Portland M., Boston og St. John N. B.
s.s. *Diana*, Tramp, ank. København 6.3.
s.s. *Dorrit*, afg. Carthage 26.2. til Garston.
s.s. *Douro*, Jørgensen, afg. København 10.3.
s.s. *Drogden*, Hansen, afg. Requejada 9.3. til Dunkirk.
s.s. *Dronning Maud*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten
s.s. *Dublin*, Krogh, pass. Madeira 6.3. p. R. t. Rio Grandede Sul.

E

s.s. *E. M. Dalgas*, Bloch, afg. Rufisque 23.2.
s.s. *Ebba*, afg. København 7.3. til Kotka.
s.s. *Ebro*, Rosenhøj, afg. London 6.3. til København.
s.s. *Ejfte Mærsk*, Thun, afg. New Foundland 1.3.
s.s. *Egholm*, Tønnesen, afg. Lissabon 2.3. til København.
s.s. *Eleonora Mærsk*, Mortensen, ank. Svendborg 6.3.
s.s. *Elie*, Schmidt, pass. København 8.3. p. R. t. Grimsby.
s.s. *Elisabeth*, Jensen, ank. Valencia 8.3.
s.s. *Ella*, Boutrup Christensen, oplagt i København siden 17.2.
s.s. *Ellen*, Poulsen, ank. Valencia 22.2.
s.s. *Ellensborg*, Andersen, afg. Trondhjem 5.3.
s.s. *Elsborg*, Palm, ank. Harstad 5.3.
s.s. *Emanuel*, Svane, afg. Boston 7.3. til Aarhus.
s.s. *Emilie Mærsk*, Andersen, afg. Oran 13.2.
m.s. *Emma Mærsk*, Mærsk-Møller, pass. Port Said 20.2.
s.s. *Energi*, Jensen, ank. Norrkøping 8.3.
s.s. *England*, Stengade, afg. Oslo 6.3.
s.s. *Enigheden*, Christensen, ank. Kongsberg 7.3.
s.s. *Erik*, Christensen, afg. Susa 7.3. til Aberdeen.
s.s. *Erik Boye*, Mathiasen, ank. Tyne 28.2.
s.s. *Erindring*, Nielsen, afg. Horsens 5.5. til Mantyluoto.
s.s. *Esbarn Snare*, Dreyer, i Vejle-Hamburg Ruten.
s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Aalborg-Hamburg Ruten.
s.s. *Ester*, ank. Kotka 8.3.
s.s. *Esther Maria*, Vilsmark, afg. Stornoway 3.3. til Garston.
s.s. *Estland*, Sørensen, afg. Dakar 20.2.
s.s. *Estonia*, Christensen, ank. Danzig 8.3.
s.s. *Expres*, Hansen, i København-Horsens Ruten.

F

s.s. *Falken*, Pedersen, i Ruten København-sydfynske m. fl. Pl.
m.s. *Falstria*, Sørensen, afg. Colombo 5.3. til Penang.
s.s. *Fanø*, Michelsen, ank. Manzanillo 6.3.
s.s. *Ficaria*, Hansen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Fiona*, Petersen, oplagt i København siden 16.1.-24.
m.s. *Fionia*, Skjoldam, afg. Colombo 1.3. til Genoa via Suez Kanal.
s.s. *Flora*, Andersen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Florida*, Holm, ank. København 5.3.
s.s. *Flynderborg*, Wendt, ank. Ras Dimas 3.3.
s.s. *Frankrig*, Parkes, pass. Brunsbüttel 5.3.
s.s. *Fredensborg*, Hillebranth-Lund, afg. Port Talbot 17.2.
s.s. *Fredensbro*, Olsen, afg. Livorno 6.3. til Oran.
s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, ank. København 1.3.
s.s. *Frederiksborg*, Larsen, afg. Philadelphia 7.3.
s.s. *Frejr*, Jensen, i Aarhus-Hamburg Ruten.
s.s. *Frieda*, Westergaard, ank. Nørre Sundby 3.3.
s.s. *Frigga*, Larsen, afg. Leith 10.3. til København.
s.s. *Frode*, Juul Larsen, ank. København 7.3.
s.s. *Fylla*, Callesen, ank. Valencia 1.3.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, afg. Havre 7.3. til Bordeaux.
s.s. *Gautatyr*, Nielsen, oplagt.
s.s. *Gerda*, pass. Gibraltar 5.3. paa Rejse til Naples.
s.s. *Geysir*, Hansen, i Timecharter.
s.s. *Gorm*, Christensen, ank. København 6.3.
s.s. *Grønland*, Kruse, afg. Rotterdam 7.3.
s.s. *Grønsund*, Nielsen, afg. Madeira 28.2. til New York.
s.s. *Gudrun Mærsk*, Nielsen, ank. New York 5.3.
s.s. *Gunver*, ank. København 1.3.

H

s.s. *H. Pontoppidan*, Aggerholm, ank. Teneriffa 22.2.
s.s. *Hadsund*, Hansen, pass. Oran 4.3. p. R. t. Nørre Sundby.
s.s. *Halldan*, Ørbech, afg. La Rochelle 7.3. til Havre og Dunkirk.
s.s. *Halland*, Christiansen, ank. Forundigoe 2.3.
s.s. *Hamlet*, Poulsen, pass. Skagen 8.3. p. R. t. Glasgow.
s.s. *Hammershus*, Hveissel, ank. Hull 25.2.
s.s. *Hans Broge*, Christensen, ank. London 8.3.
s.s. *Hans Mærsk*, Slavensky, afg. Oran 5.3.
s.s. *Hans Tavsens*, Hansen, ank. Troon 7.3.
s.s. *Harald*, Pedersen, afg. Algier 28.2. til Odense.
s.s. *Harriet*, afg. Dundee 7.3. til Wear.
s.s. *Hebe*, Lauritzen, afg. Newcastle 10.3. til København.
s.s. *Hekla*, Bosch-Kronika, oplagt.
s.s. *Helene*, ank. København 3.3.
s.s. *Helga*, afg. Carthage 7.3. til Grao.
s.s. *Hellig Olav*, Peronard, afg. Oslo 7.3. til New York.
s.s. *Hengest*, Ingemann Andersen, afg. København 10.3. til Libau via Königsberg.
s.s. *Henry Tegner*, Nielsen, ank. Saloum 9.3.
s.s. *Hermod*, Clausen, ank. Rotterdam 20.2.
s.s. *Hertha Mærsk*, Møller, pass. Finisterre 7.3.
s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. København 6.3. til Manchester, Liverpool og Swansea.
s.s. *Holland*, Jørgensen, afg. Boness 5.3.
s.s. *Hugo*, Thorkelin, oplagt.
s.s. *Hulda Mærsk*, Andersen, afg. Aarhus 7.3.

BRØDRENE LEVY

KØBENHAVN
TELEFON: CENTRAL
472 · 492
TELEGR.-ADRESSE:
PROVISION

LONDON

BUNKER ENTREPRENØRER
FOR UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGELSKE KUL-AFSKIBNINGSHAVNE
BEFRAGTNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE
KULEKSPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER
FLYDENDE BRÆNDESEL

LAMBERT BROTHERS LIMITED

TELEGRAM-ADR.: 85, GRACECHURCH STREET,
LONDON E.C. 3.
LONDON

FILIALER:

CARDIFF, The Exchange	} Lamberts	Telegr.-Adr.:
Newport, Mon., 131, Dock Street		
Port Talbot, Exchange Buildings		
NEWCASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs.	} Lambrose,	
Tyne Dock, 67, Hudson Street		Newcastle.
Blyth, 19, Ridley Street		
West Hartlepool, Victoria Terrace	} Lamberts	
GLASGOW, 78, St. Vincent Street		
Methil, 82, East High Street		
Burntisland, 20, High Street	} Lambrose,	
HULL, Prudential Buildings		
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road		Grimsby

NEW YORK: 17, STATE ST. BILBAO: ESTACION 5
PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA

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. "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.

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

Telefoner { Grimsby No. 621
 { Immingham No. 51

Telegrams: "SUTCLIFFE"

FILIALER:

69 Princess Manchester
7 Chapel Street ... Liverpool
1 Cannon Street ... Birmingham
24 Charles Street ... Bradford
York House 5/7, St. London
Mary Axe
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

GRIMSBY

GLASGOW

NORTH EASTERN MARINE ENGINEERING CO., LTD

WALLSEND-ON-TYNE SUNDERLAND
Telegr.-Adr.: »News, Wallsend« & »News, Sunderland«

Maskinbyggeri

Kedelsmedie · Jernstøberi · Metalstøberi · Kobbersmedie

Krumtapakslers og Skruetakslers 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

DUNDEE

E. VON MEHREN & CO.

GLASGOW · NEWCASTLE · GREENOCH
Telegram-Adresse: »Vonmehrens«

SKIBSMÆGLERE
BUNKERKUL ENTREPRENØRER

ANDREW LEITCH & CO.

KUL EKSPORTØRER
SKIBSMÆGLERE · SPEDITØRER · BUNKERKUL
BUNKERKUL ENTREPRENØRER

DUNDEE & GLASGOW

TELEGR.-ADR.: »LEITCH, DUNDEE«

GOOLE

Cameron's

SKIBSFORSYNING/FARVER
OG PATENT BUND-MALING

Alex. Cameron & Sons Ltd.
Sunderland / England

SUNDERLAND

T. SHERBURN

BEFRAGTNINGS-AGENT
SKIBSMÆGLER OG STEVEDORE

TELEGRAM-ADR.: "DORA, GOOLE"

BANK CHAMBERS,
GOOLE

I

- s.s. *I. D. S. Adolph*, Krøyer, afg. Rufisque 2.3.
 s.s. *I. P. Justesen*, Jensen, afg. Emden 27.2. til Luderitz (S. W. Afrika).
 m.s. *Indien*, Jacobsen, afg. Hull 6.3. til San Francisco.
 s.s. *Inga*, Nielsen, afg. Barry 25.2. til St. Vinzent.
 s.s. *Inge Mærsk*, Hansen, ank. Marocco 4.3.
 s.s. *Inger*, ank. Swansea 6.3.
 s.s. *Irene Maria*, Lisberg, afg. Portland 20.2. til Nuevitas.
 s.s. *Island*, Frandsen, ank. Reykjavik 8.3.
 s.s. *Ivar*, ank. København 6.3.

J

- s.s. *J. C. Jacobsen*, Schiønning, afg. Tanger 9.3. til Ceuta.
 s.s. *J. C. la Cour*, Sandborg, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jakob Mærsk*, Hansen, afg. West Indien 18.2.
 s.s. *Jan*, Kurtzhals, ank. Nuevitas 6.3.
 m.s. *Java*, Schmith, afg. Algier 8.3. til Singapore via Suez Kanal.
 s.s. *Jelling*, Andersen, afg. Port Arthur 7.3.
 s.s. *Jenny*, ank. Berwick 28.2.
 s.s. *Jessie Mærsk*, Petersen, ank. West Indien 28.2.
 s.s. *Johanne*, ank. København 1.3.
 s.s. *Johannes Mærsk*, Rohde, afg. Danzig.
 s.s. *Jolantha*, Strufve, i Stettin-København-Oslo Ruten.
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, pass. Ushant 1.3.
 s.s. *Josey*, Nielsen, ank. Vera Cruz 11.2.
 s.s. *Jungshoved*, Horn, pass. Fernando Noronha 25.2.
 m.s. *Jullandia*, Kolls, pass. Malta 7.3. p. R. t. Colombo via Suez Kanal.
 s.s. *Jægersborg*, Hansen, afg. Bona 7.3.

K

- s.s. *Kai*, Friis, afg. New York 7.3. til Cuba.
 s.s. *Karen*, Brinch, pass. Gibraltar 8.3. paa Rejse til Hull.
 s.s. *Karla*, ank. Pernis 4.3.
 s.s. *Kasan*, Sørensen, i Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Katholm*, Petersen, ank. Liverpool 14.3.
 s.s. *Kejserinde Dagmar*, Uldall, ank. Rufisque 14.2.
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, afg. Boston 5.3. til Baltimore.
 s.s. *Kina*, Nielsen, pass. Suez 8.3. paa Rejse til Stettin.
 s.s. *Kirsten Mærsk*, Bærentzen, ank. Penzance 2.3.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, i København-Aarhus Ruten.
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, afg. Horsens 7.3. til Methil.
 s.s. *Knud*, ank. Sulina 26.2.
 s.s. *Knud Villemoes*, Thomsen, ank. Esbjerg 7.3.
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, i København-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Rindby, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Kronborg*, Rise, afg. Houston 1.3.
 s.s. *Kronprins Frederik*, Hejlsø, ank. Kolding 8.3.
 s.s. *Kurland*, Brendsen, afg. Malaga 26.2.
 m.s. *København*, Mortensen, pass. Cap Vincent 6.3. paa Rejse til Bangkok via Suez Kanal.

L

- s.s. *Lars Kruse*, Bager, afg. Tyne 25.2.
 s.s. *Laura Mærsk*, Løber, pass. Gibraltar 5.3.
 m.s. *Leise Mærsk*, Houmann, ank. St. John N. B. 24.2.
 s.s. *Lexa Mærsk*, Bærentzen, afg. Swansea 3.3.
 s.s. *Lifland*, Haure Petersen, afg. Port of Spain 27.2.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, ank. Grangemouth 6.3.
 s.s. *Lily*, Poulsen, afg. Genua 9.3. til Valencia.
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutefart København-Limfjords-stationerne.
 s.s. *Lithuania*, Jørgensen, afg. Newcastle on Tyne 27.2. til New York.
 s.s. *London*, Caspersen, afg. Methil 7.3. til København.

- m.s. *Louisiana*, Hyllested, ank. Buenos Aires 28.2.
 m.s. *Lynetten*, Jensen, ank. Rouen 7.3.

M

- s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i København-Oslo Ruten.
 s.s. *Magnus*, Nielsen, i København-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Maine*, Andersen, ank. Sandbogen 8.3.
 s.s. *Maj*, Holm Nielsen, afg. Blyth 7.3. til Mazarron.
 s.s. *Maja*, oplagt i København siden 31.12.-24.
 m.s. *Malaya*, Kruse, ank. Valencia 8.3.
 s.s. *Manø*, Rathje, ank. Leghorn 3.3.
 s.s. *Margrete*, Mathiasen, ank. Valencia 23.2.
 s.s. *Marie*, afg. St. Nazaire 6.3. til Naples.
 s.s. *Marie Mærsk*, Kristensen, afg. Oran 27.2.
 s.s. *Margit*, Jensen, afg. Bathurst 7.3. til Landsend.
 s.s. *Martin Carl*, Olsen, ank. Grao 24.2.
 s.s. *Martin Goldschmidt*, Lauritzen, ank. Triest 9.3.
 s.s. *Mary*, Stabell, afg. Frederikshavn 7.3. til Dunston.
 s.s. *Maryland*, Pape, ank. København 6.3.
 m.s. *Mexico*, Wolf Jørgensen, ank. London 9.3.
 s.s. *Middelhavel*, Olsen, afg. Val di Torro 27.2.
 s.s. *Minsk*, Egense, afg. Swansea 4.3. til Catania.
 s.s. *Mjølner*, Rasmussen, ank. Barcelona 4.3.
 s.s. *Moskov*, Jørgensen, afg. Danzig 6.3. til London.
 s.s. *Møen*, Olsen, i København-Stege og København-Nykøbing F. Ruterne.

N

- s.s. *N. F. Høffding*, Klint, afg. Rufisque 2.3.
 s.s. *Nancy*, afg. London 7.3. til København.
 s.s. *Natal*, Røder, ank. Hamburg 6.3.
 s.s. *Nautik*, ank. Cardiff 6.3.
 s.s. *Neptun*, ank. Memel 7.3.
 s.s. *Nerma*, afg. Greethithe 6.3.
 s.s. *Nevada*, Fischer, pass. Ushant 7.3.
 s.s. *Nidaros*, Posselt, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, ank. København 8.3.
 s.s. *Niobe*, afg. Huelva 7.3. til Antwerpen.
 s.s. *Nordsøen*, afg. Spezia 6.3. til Grao.
 s.s. *Normandiet*, Meinertz, afg. Marseilles 6.3.
 s.s. *Norman Isles*, Matzen, afg. til Madelra.

O

- s.s. *Odense*, i København-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Nielsen, i Dok i Helsingør siden 2.3.
 s.s. *Olaf*, Danholt, afg. Lissabon 8.3. til Oporto.
 s.s. *Olga*, Toft, afg. Requeyada 8.3. til Antwerpen.
 s.s. *Oluf Bager*, Larsen, i København-Frederikshavn og København-Aalborg Ruterne.
 s.s. *Oluf Mærsk*, Hansen, afg. Portland 4.3.
 m.s. *Oregon*, Mühldorff, afg. Santos 5.3. til Skandinavien via Rio de Janeiro, Bahia og Madeira.
 s.s. *Orion*, Bendsen, afg. New Port 27.2. til Dakar.
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, afg. Oslo 28.2. til New York.

P

- s.s. *P. Madsen*, Christensen, afg. Tyne 18.2.
 s.s. *P. N. Damm*, Andersen, pass. Azores 27.2.
 s.s. *Pacific*, Mathiessen, ank. Singapore 25.2.
 s.s. *Palnatoke*, Skou, ank. Porsgrund 4.3.
 m.s. *Panama*, Hjernum, ank. Hamburg 8.3.
 s.s. *Parana*, Heisterberg, afg. Fremantle 25.2. til Europa.
 s.s. *Paris*, Ovesen, ank. New York 28.2.
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, afg. Lysekil 5.3. til Cuba.
 m.s. *Peru*, Larsen, ank. København 5.3.
 s.s. *Peter Mærsk*, Knudsen, ank. West Indien 4.3.
 s.s. *Phœnix*, Nielsen, i Esbjerg-Hamburg Ruten.
 s.s. *Polaris*, Holm, ank. Civita Vecchia 8.3.
 s.s. *Polly*, Nielsen, afg. Valencia 9.3. til Hamburg.
 s.s. *Primula*, Jacobsen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
 s.s. *Prins Knud*, oplagt 16.2. i København.

R

- s.s. *Randi*, pass. Portland 7.3. paa Rejse til London.
 s.s. *Rhodesia*, Madsen, ank. Bari (Italy) 22.2.
 s.s. *Rhone*, Thomsen, afg. København 6.3. til London.
 s.s. *Rigmor*, Jørgensen, afg. Air 3.3. til Sevilla.
 s.s. *Rita*, Hav, i København-Hamburg Ruten.
 s.s. *Robert Mærsk*, Jensen, afg. Danzig 5.3.
 s.s. *Roma*, Bejer, afg. Danzig 7.3. til Grimsby.
 s.s. *Romø*, Olesen, ank. Huelva 7.3.

COOMBES, MARSHALL & CO. L^{td}.

DAMP SKIBS-REDERE
 SKIBS- OG ASSURANCE-MÆGLERE
 KUL- OG KOKS-EKSPORTØRER
MIDDLESBROUGH

Coder:
 Watkin's & Scott's

Telegr. Adr.:
 Coomarco, Middlesbrough

TELEGRAM-ADR.: SIVEWRIGHT
 TELEFON: 8760 CITY

W. C. BACON HAROLD BACON

HOVEDKONTOR: 3 CROSS STR.,
MANCHESTER

SIVEWRIGHT, BACON & CO.

Repræsentanter for de italienske Statsbaner
 og den kgl. italienske Marine

SKIBSMÆGLERE
 Ogsaa i Liverpool, Hull og Preston

Repræsentanter for Marineministeriet
 i Manchester og Liverpool

Fragt Agenter og Mæglere for ELDERS & FYFFES, Ltd.

Direkte Rute af hurtige Dampere fra Garston til de Canariske Øer.

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

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-Londone« & »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

LONDON

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

GRANGE-
MOUTH

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.: »Steamer« · Telefon: 59 & 189, Privat 59a

s.s. *Rosenborg*, Jans, pass. Gibraltar 4.3.
s.s. *Rota*, Rivold, afg. København 9.3. til Leith via Odense, Aarhus og Aalborg.

S

s.s. *Saga*, Henriksen, afg. Antwerpen 8.3. til København.
m.s. *Sally Mærsk*, Andersen, afg. Rangoon 4.3.
s.s. *Scandia*, Simonsen, 300 miles Øst f. New York 5.3. p. R. t. New York.
s.s. *Seine*, Le Barzig, afg. Reval 9.3. til København.
s.s. *Sierra Leone*, Esbensen, i vestindisk Fart.
s.s. *Sierra Morena*, Moyell, afg. Norfolk 7.3. til New Orleans.
s.s. *Sierra Nevada*, Eriksen, afg. Delagoabay 7.3. til Mombassa.
m.s. *Selandia*, Himmelstrup, ank. København 18.2.
m.s. *Siam*, Poulsen, ank. Antwerpen 8.3.
s.s. *Sigrid*, Madsen, pass. Gibraltar 6.3. p. R. t. Genua.
s.s. *Sigrun*, Jensen, ank. Randers 7.3.
s.s. *Sigvald*, Andersen, ank. Genua 8.3.
s.s. *Silkeborg*, Christensen, afg. New Orleans 19.2.
s.s. *Simone*, Christensen, afg. Methil 6.3. til Genoa.
s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Rufisque 7.3.
s.s. *Skagerak*, Hansen, ank. Valencia 21.2.
s.s. *Skanderborg*, Petersen, pass. Dungeness 5.3.
s.s. *Skinfaeze*, Theilland, ligger i Rotterdam.
s.s. *Skjold*, Nielsen, afg. Antwerpen 10.3. til Esbjerg, Horsens og København.
s.s. *Skodsborg*, Grove, afg. Savona 5.3.
s.s. *Skotland*, Iversen, ank. Windau 6.3.
s.s. *Sleipner*, Dahm, afg. København 7.3. til Færøerne via Leith.
s.s. *Slesvig*, Poulsen, afg. Cardiff 26.2.
s.s. *Smut*, Hansen, pass. Holtenau 9.3. p. R. t. Odense.
s.s. *Sophie*, Thomsen, ank. Valencia 3.3.
s.s. *Spigerborg*, Jensen, afg. Genoa 4.3.
s.s. *Stadion II*, afg. København 9.3. til Oslo m. fl. Pladser.
s.s. *Stal*, Clausen, ank. Havana 2.3.
s.s. *Stegelborg*, Nielsen, ank. Huelva 3.3.
s.s. *Stella*, afg. Hangø 4.3. til Nantes.
s.s. *Susan Mærsk*, Petersen, ank. Mexico 5.3.
s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. Sarpsborg 4.3. til Philadelphia og Baltimore.
s.s. *Svanholm*, Petersen, afg. Nakskov 10.3. til Danzig og Libau.
s.s. *Svava*, Christensen, ank. Malidia 5.3.
s.s. *Svend Pii*, Albertsen, ank. Laguaira 28.2.
s.s. *Svend*, Karstensen, afg. Tunis 4.3. til Sfax.
s.s. *Svendborgsund*, ank. Stettin 8.3.
s.s. *Søborg*, Madsen, afg. New York 25.2.
s.s. *Sønderborg*, Albertsen, pass. Fernando Noronha 3.3.
s.s. *Sønderjylland*, Dam, i København-Bogense-Vejle Ruten.

T

s.s. *T. M. Werner*, Marcker, ank. Dakar 1.3.
s.s. *Taarnborg*, Knudsen, pass. Gibraltar 8.3.
s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Swansea 7.3. til København, Aalborg, Nakskov, Odense og Danzig.

s.s. *Taasinge*, Fjeldborg, i København-Nakskov og København-Mariagerfjord Ruterne.
s.s. *Texas*, Dragsdahl, afg. Havana 4.3. til Golfen.
s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, afg. Aarhus 6.3. til Newcastle.
s.s. *Thyra* (Progress), Schmidt, ank. Valencia 25.2.
s.s. *Tiber*, Sonne, afg. København 10.3. til Dunkirk, Havre og Bordeaux.
s.s. *Tjaldur*, Madsen, i København-Riga Ruten.
s.s. *Tomsk*, Mikkelsen, afg. København 5.7. til Mumble Roads.
m.s. *Tongking*, Topp, afg. San Francisco 2.3. til Hamburg via Panama Kanal.
s.s. *Transvaal*, Bronér, afg. Norfolk Va 28.2. til Hamburg.
s.s. *Trondhjem*, Pedersen, afg. København 8.3. til Stettin.
s.s. *Tula*, Christensen, afg. Genua 7.3. til Marseilles.
s.s. *Tyr*, Jensen, ank. Halmstad 8.3.

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, afg. Aalborg 5.3. til Antwerpen.
s.s. *Ulf*, Rasmussen, afg. Havre 7.3. til Dunkirk, Fredericia og København.
s.s. *Ulla*, Jessen, afg. Aalborg 9.3. til Oslofjord.
s.s. *Ulrik Holm*, Toft, afg. Dakar 25.2. til Marseilles.
s.s. *United States*, Meyer, afg. Halifax 7.3. til New York.
s.s. *Uranienborg*, Rasmussen, afg. Hamborg 9.3.

V

s.s. *Valborg*, Hansen, afg. London 8.3. til Tync.
s.s. *Vega*, Madsen, afg. Huelva 7.3. til Rieme-Ghent.
s.s. *Venus*, Terkildsen, ank. West Hartlepool 1.3.
s.s. *Vera*, Hjorth, ank. Carthage 8.3.
s.s. *Veratyr*, Pedersen, oplagt.
s.s. *Viborg*, Winther, pass. Zea 6.3.
s.s. *Vidar*, Nielsen, afg. København 9.3. til Newcastle via Nakskov, Odense og Aarhus.
Bark *Viking*, Ankersøe, afg. Port Victoria, Spencer Gulf 2.2. til Europa.
s.s. *Virginia*, Jacobsen, ank. Las Palmas 6.3.

W

s.s. *Wien*, Jørgensen, afg. Huelva 7.3. til Cette.
s.s. *Wilh. Colding*, Østergaard, afg. Hamburg 7.3. til Burntisland.
s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, afg. København 5.3.

Y

s.s. *Ydun*, Jensen, i København-Randers Ruten.
s.s. *Yokohama*, Bast, pass. Aden 4.3. p. R. t. Aarhus.
s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Rasmussen, i København-Hamborg Ruten.
s.s. *Yrsa* (Lauritzen), afg. Helsingfors 4.3. til London.

Ø

s.s. *Ørkild*, Jensen, afg. Port Talbot 5.3.
s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, afg. Port Talbot 7.3.

POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE

m.s. *Alfa*, Christensen, ank. København 3.3.
m.s. *Caroline*, Jørgensen, ank. Odense 4.3.
3m.Sk. *H. C. Christensen*, Christensen, ank. Mobile 23.2.
3m.Sk. *Fuglen*, Schmidt, ank. Kerteminde 4.3.
3m.Sk. *Hans*, Christensen, ank. Teignmouth 7.3.
Niels, Rasmussen, ank. Portimao 25.2.
Phillip, oplagt Thurø.
Confidence, ank. Helsingborg 5.3.

Cornwall, ank. Fowey 4.3.
Dannebrog, ank. Thorø 8.1.
Flora, ank. Malmø 4.3.
Kurt, afg. Cadiz 4.3. til Aberdeen.
Leif, oplagt København.
Ludvig, oplagt Thurø.
Martin Nisson, afg. Setubal 4.3. til Helsingborg.
Primula, paa Rejse til Ballina.
Valdemar, ank. St. Nazaire 2.3.
Vera, afg. Methil til Rudkøbing 8.3.
N. E. Schmidt, Rasmussen, ank. København 4.3.
Agnes, Frederiksen, ank. Marstal 4.3.
Frem, Jørgensen, ank. Dahoet 7.3.
Frida, Jørgensen, afg. Cadiz 4.3.
Polarstjernen, Hansen, ank. Danzig 5.3.
Venus, ank. Boye, ank. Danzig 5.3.
3m.Sk. *Gerda*, Andersen, afg. Marstal 5.3.
Sk. *Uranus*, Stegmann, afg. Spezia 5.3.
3m.Sk. *Aphrodite*, Watson, pass. Dungeness 3.3. p. R. t. Cadiz.
Sif, Raahouge, ank. Kerteminde 3.3.
m.s. *Fulton*, Eriksen, ank. Lübeck 4.3.

BLIDBERG ROTHCHILD CO. INC.
DAMPSKIBS AGENTER OG SKIBSMÆGLERE
59-61, PEARL STREET Telegram-Adr.: BLIDBERG
NEW YORK CITY

Repræsentanter for:
BLIDBERG METCALFE & CO., GÖTEBORG

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. ½

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
1848Telegr.-Adr.:
Amiante**M·B·C·OHIN**
TOLDBODV. 22. TELEFON · 1403

København K.

Import og Lager af

Maskiner · Værktøjer · Staal · Olier
samt tekniske Rekvizitter for Damp- og Motorskibe

ASBESTPAKKET KEDELBSLAG.

KLINGER'S

STEMPEL-SKYDEVENTILER.



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

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

HOWALDTSWERKE

KIEL

SKIBSVÆRFT

MASKINFABRIK · KEDDELSMEDIE · STØBERI

PASSAGER- OG FRAGTSKIBE · MOTORSKIBE

TANKSKIBE · BUGSERBAADE · ISBRYDERE

MUDDERMASKINER · FLYDEDOKKE

DIESELMOTORER,

TYPE:

Sulzer

DOKNING OG REPARATION AF SKIBE

Flydedok for Skibe indtil 400 Fods Længde

KONTOR:

KØBENHAVN. K · AMALIEGADE 34

OVERINGENIØR

CARL HOLTERMANN

Telefon Nr. 10140

Statstelefon : 393

Telegram Adresse : »Carlholtermann«

FREDERIKSHAVNS VÆRFT & FLYDEDOK A/S

MASKIN- & SKIBSBYGGERI

★

Enerepræsentant i Danmark for

HOWDENS

VANDRØRSKEDLER

★

TELEGRAM: VÆRFTET

STATSTELEFON

4

2 TØRDOKKER · 2 FLYDEDOKKER

AADNESEN & DAHL

LIMITED

FILIALER:

NEWPORT · SWANSEA · PORT TALBOT

TELEGRAM-ADR.: "DAHL"

CARDIFF

★

SKIBSMÆGLERE &
KULEKSPORTØRER

★

BUNKERKUL I
ALLE HAVNE VED BRISTOLKANALEN

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

A/S DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

Filialet:

KØBENHAVN

BANGKOK & SINGAPORE

Egne Agenturer: Soerabaya, Shanghai, Hankow, Vladivostock, Dalny, Harbin, New York, Valparaiso, San Francisco, Durban og Johannesburg.
Regelmæssig Rutejagt paa Siam, Kina, Japan, Sydafrika, Australien, Java, Vestindien, Meksiko og Vestkysten af Nord- og Sydamerika.
Import til Europa af østasiatiske 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.

Egne Godsskure, Dybvandskaj,
Varehuse, Flydekraner,
Motorlægtre og
Rhin-Baade
*
Telegram-Adresse:
VELTENÅAR, ROTTERDAM

B. VELTENAAR & CO.

ETABLERET 1880

STEVEDORES · AUT. VEJERE · SPEDITØRER

ROTTERDAM · AMSTERDAM · ZAANDAM

HOVEDKONTOR: ROTTERDAM MAASSTRAAT 17b

Entreprenører for
Kornelevator Kompagniet

Adm. Direktører for
»ACCURATA CO., Ltd.
Korporationen for edsvarne
Vejere, Maalere og Tællere
i Rotterdam

Agenter: Danmark: F. V. Greibe, Kronprinsensg. 11, København. Sverige: C.G. Carlström, Helsingborg. Norge: Anth. Sem-Olsen, Tornøgaarden, Bergen.

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

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

VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og
Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.

Telegram-Adr.: VINKECO · Codes: Scotts, Watkins, Bentleys.

L. SMIT & CO.'s INTERNATIONALE BUGSERSELSKAB

Søgaende Slæbebaade: Blaaf Baand paa Skorstenen.

BUGSERING

af: FLYDEDOkke · HAVAREREDE DAMPERE · SKIBE TIL OPHUG-
NING · KULDEPOTER · SEJLSKIBE · MUDDERMASKINER m. m.
Henvendelse til: WESTPLEIN 5, ROTTERDAM

Entreprenører for Assistance til Dampere i Rotterdam Havn.

TELEGR.-ADR.: »TUG«, ROTTERDAM

BJERGNINGS-AFDELING:

BJERGNING

paa Kysten af Holland og Belgien. Bjergningsdampere: Freya, Meermin,
Ram, Stier, Buffel. Aldrig klare. Ogsaa stor Beholdning af Pumpe, Kæder,
Staaltrusser, Dykker-Materiel m.m. Erfaren Stab af Bjergningsofficerer.

TELEFON NR.: 30 · 31 · 3362

FLETCHERS (STEVEDORES) LIMITED

ETABLERET I OVER 50 AAR

TELEGRAM-ADR.:
"DISCHARGE, CARDIFF"
TELEFON: 1893

Stevedores og
Kørsel

ROYAL STUART BLDGS.,
JAMES STREET
CARDIFF

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.: "Holmaild"
Amaliegade 36

JOHS. UTZON

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

AALBORG

Telefon 2075 & 2200
Statstelefon 2

Telegram-Adresse:
»UTZON«

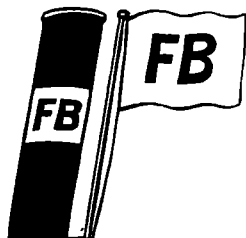
SKIBE

C. P. JENSEN

St. Annæ Plads 6 TELEFON 5430 KØBENHAVN K.

Telegram-Adr.: "FREIHTS"

A/S DAMPSKIBSSELSKABET
ORION



DE FORENEDE BUGSERSELSKABER

Telef.: Toldbodbommen: Central 3944
Kontoret: Central 291 · 13101 · 10592

TELEGRAM-ADRESSE
»TUGBOATS«

Nattelefon for Bugsering: Palæ 3043
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 · 12

FREDAG 20 · MARTS 1925

32 · AARG.

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

FØLGER AF ULYKKESTILFÆLDE

Skibsfarten er yderst betænkelig over det i Folketinget nylig fremsatte Forslag til Lov om Forsikring mod Følger af Ulykkestilfælde.

Det er ogsaa i høj Grad beklageligt, at den oprindeligt foreslaaede Nedsættelse af Erstatningssummerne er bortfaldet. Et Mindretal indenfor Forsikringsraadet hævdede yderst rigtigt, at det vilde være rimeligt at nedsætte det Maksimum af Aarsløn, hvorefter Erstatningen beregnes, samt Dagpengene. Vi lever jo ikke mere under Krigens Højkonjunkturer. Tværtimod, var de økonomiske Forhold, hvorunder Arbejdsgivere virker — og dette gælder ikke mindst Skibsfarten med den haarde udenlandske Konkurrence — næppe nogensinde vanskeligere end i Øjeblikket. Og i Betragtning af, at baade Lønnings- og Prisniveau nu ligger betydeligt lavere, end da Maksimaltaksterne oprindelig vedtoges, kan man ikke nok beklage, at det sagkyndige Mindretals Betænkning ikke blev fulgt.

I Søfartskreise er man ligeledes meget betænkelig over, at det nævnte Lovforslag lader Forsikringen omfatte Ulykkestilfælde, der maatte ramme den forsikrede paa Vej til eller fra Arbejdsstedet, selv om det ogsaa er stipuleret, at denne Færden foranlediges af og staar i umiddelbar Sammenhæng med en saadan Beskæftigelse. Man kan slet ikke forstaa, at Regeringen er gaaet med til en saadan Bestemmelse, der kraftigt fraraades af Forsikringsraadets Flertal. Bestemmelsen virker særlig uheldigt, naar det drejer sig om Søfolk. En paamønstret Sømand har sin Bopæl ombord, d.v.s. paa Arbejdsstedet. Det vilde være ganske urimeligt, om Forsikringen skulde dække for Ulykkestilfælde, der maatte indtræffe under Landlov eller under Sømandens Færden i Land under Forhold, som ikke har den ringeste Forbindelse med Arbejdet ombord. Det er derfor en bydende Nødvendighed, at Lovforslaget klart og koncist kommer til at give Udtryk for, at den Art Tilfælde ikke falder indenfor Forsikrings-Risikoen.

Ulykkesforsikringen er en meget tung Byrde for Dampskibsrederne, og da ganske særligt under de fortvivlede Konjunktur-Forhold, hvorunder Skibsfarten har arbejdet i det sidste Par Aar. For Sejlskibsrederne er Ulykkesforsikringen simpelthen katastrofal. Naar det er galt for Dampskibsrederne, er det altid værre for Sejlskibenes Mænd. For dem er Ulykkesforsikrings-Byrden *the straw that breaks the camel's back*. Naar Sejlskibsflaaden aarlig formindskes, skyldes det mere end noget andet vor Ulykkesforsikringslovgivning, der simpelthen truer med at udslette Sejlskibserhvervet med middelstore Sejlskibe mellem 100 og 1,000 Tons — de meget store Sejlskibe er jo med enkelte Undtagelser allerede borte.

Den danske Stat er i allerhøjeste Grad interesseret i at forhindre en yderligere Foringelse af vor stolte Sejlskibsflaade. I de rigtige Sejlskibscentrer her i Danmark er saa at sige hele Befolkningen direkte interesseret i Sejlskibenes Eksistens — de betyder det daglige Brød, ikke alene for Førerne og Besætningen, men ogsaa for en Masse andre Mennesker Mæglere, Købmænd, Provianteringshandlere, Havne- og Værfts-

arbejdere o. s. v. Og de betyder det daglige Brød for alle disse Mennesker, selv om Skibet og dets Ejere slet intet tjener. Med stor Offervillighed og af Hensyn til alle de Mennesker, hvis Eksistens i større eller mindre Grad er afhængig af Sejlskibsvirksomhed, holder mange Sejlskibsredere vedblivende deres Skibe i Fart uden at opnaa selv et beskedent Udbytte, ofte endda med Tab. Men det kan de ikke blive ved med, og derfor svinder som sagt Sejlskibsflaaden ind.

Gang paa Gang har Sejlskibsrederne anmodet Statsmagten om at faa det oprindelige Statstilskud til Ulykkesforsikringen tilbage. Dette Statstilskud androg circa Halvdelen af Præmien og var i Virkeligheden en Forudsætning ved Lovens Givelse, og bortset herfra har det vundet Aldershævd gennem de mange Aar. Det er i alles Interesse, at dette Statstilskud, som nu kun ydes i ekstraordinære Tilfælde, knæsettes i den ny Lov.

AKTIONÆRER OG AKTIONÆRER

Det har ikke siden Krigens digre Aar været nogen Dublandet Glæde at være Aktionær. Han har tabt mange Penge siden da, og faa har haft rigtig Sympati med ham i hans Trængselsaar. Skønt han gennemgaaende er en meget bedre Mand, samfundsmæssigt set, end Forsigtigpeteren, der anbringer sine Penge i Obligationer eller i Sparekasser, tager Samfundet intet Hensyn til ham. Medens Staten — altsaa vi to, kære Læser — øjeblikkelig træder hjælpende og garanterende til, naar en Sparekasse eller Bank med Sparekasseafdeling ikke kan svare til sine Indskud, og af vore surt erhvervede Penge bidrager til, at den stakels *Sparer* intet taber ved, at Verden staar i Brand, har den — altsaa vi, eller vore Repræsentanter paa Tinge — højst et Skuldertræk tilovers for Aktionærens Tab. Han maa finde sig i at tabe sine Penge, og være glad til, hvis hans Dagblad ikke ved Siden af giver ham et Æselsspark og skælder ham ud for letsindig og graadig Spekulant.

Hvad der i vore Øjne gør Aktionæren saa sympatisk er det, at han er en *aktiv* Kapitalist i Modsætning til Samfundets Kælebarn, den *passive* Kapitalist, som anbringer sine Penge i Obligationer og Sparekasser. Enhver anstændig Købmand føler det som sin Pligt at anbringe sin Fortjeneste, sit Overskud, enten i den Virksomhed, han selv er knyttet til eller i andres og derved bidrage til at holde nationale Virksomheder i Gang eller skabe Expansions-Muligheder for dem. Han vilde føle sig som en Desertør, hvis han unddrog Erhvervs livet sit Overskud og anbragte det i Obligationer eller i Sparekasser — det overlader han til de *passive* Kapitalisters gamle Koner af begge Køn. Og hvad Spekulation angaar, saa er den, der køber Aktier som Anlæbspapir sandelig mindre Spekulant end den *Sparer*, der anbringer sine Penge i en Banks Sparekasse-Afdeling, fordi han der faar een Procent mere end i en »rigtig« Sparekasse. Og i Modsætning til *Spareren* spekulerer han i alt Fald ikke i, at Staten skal nok garantere hans Penge, hvis vedkommende Bank kommer i Forlegenhed.

Men der er Aktionærer og — Aktionærer. Mens man vanskeligt kan sige for mange gode Ord om den første, er det ligesaa vanskeligt at finde Ord fordømmende nok om den Haj-Type af Aktionærer, som køber Aktier i Spekulations-Øjemed og som misbruger den Magt, hans Aktiekøb giver ham til at likvidere sunde Foretagender for en øjeblikkelig kontant Fordel, eller bruger en Aktiemajoritet til at *malke* et Selskab ganske uforsvarligt i de gode Tider og forhindre dets Administration i at føre et Selskab videre efter gode og sunde økonomiske Principper. Den første Type Aktionær er en Samfundsstøtte i Ordets bedste Forstand — den anden en Samfundsfjende, som alles Haand bør være løftet imod. Vi træffer dem begge i disse Dage ved vore Dampskibsselskabers Generalforsamlinger, og det er ikke svært at skille Faarene fra Bukkene. Vi er alle direkte interesseret i at faa »Bukkene« isoleret at faa det store Publikum og Lovgivningsmagten til at se dem i al deres Vederstyggelighed og at faa dem uskadeliggjort.

FORENEDE OG FÆRØFARTEN

Megen Nonsens og falsk Forargelse har i disse Dage fyldt den københavnske Dagspresse i Anledning af, at Det Forenede Dampskibs Selskab er blevet tvunget til at tage Kampen op imod en stats-subventioneret Smudskonkurrence mod Selskabets gamle Rute paa Færøerne.

Det Forenede Dampskibs Selskab har i den Anledning udsendt følgende Erklæring:

»I Anledning af de i forskellige Blade fremsatte Angreb paa Selskabet for Oprettelsen af en direkte Rute paa Island og Færøerne skal Selskabet oplyse, at Angrebene hviler paa den forkerte Forudsætning, at Regeringen skulde have forhandlet med Selskabet om Oprettelse af en saadan Rute paa Færøerne. Regeringen har ikke forhandlet med Selskabet herom, end-sige, som det af Regeringen skal være stillet det Færøiske Dampskibsselskab i Udsigt, antydet noget om, at der fra Statens Side kunde forventes finansiel Støtte til en saadan Rute.

CANADA VÆRGER SIG MOD MUND- OG KLOVSYGEN

»Montreal Gazette« for den 23. Februar bringer en Meddelelse ifølge hvilken det canadiske Landbrugsdepartement ser sig nødsaget til nøje at overholde de den 30. Oktober i Fjor udstedte Bestemmelser om Forbud mod Indførsel til Canada af Varer pakket i Hø, Straa eller andre Foderstoffer, for hvis Smittefrihed der ikke foreligger Attest fra en autoriseret Dyrlæge.

Efter hvad der yderligere udtales i ovennævnte Meddelelse, er i en Række Tilfælde Varer, ankommet til canadiske Havne uden Attest med Hensyn til Indpakkingsmaterialet, blevet refuserede og sendt tilbage til Afskibningslandene.

U.S.A.'s UDBYTTE AF UDENRIGSK SKIBSFART OG HANDEL

Amerikanske Skibe i udenrigs Skibsfart og udklareret fra U.S.A.'s Tolddistrikter viste for 1924 en Stigning af 2,101,000 Nettotons, medens fremmede Skibe kun udviste en Opgang af 98,000 Tons, efter hvad U.S.A.'s Handelsdepartement meddeler.

Ialt udklaredes i 1924 fra samtlige Tolddistrikter 68,823,000 Nettotons mod 66,624,000 Tons i 1923. Der udklaredes amerikanske Skibe med en samlet Tonnage af 30,033,000 Tons i 1924 mod 38,790,000 Tons udenlandske Skibe.

Varer til en Værdi af 4,590,146,873 Doll. solgtes til Udlandet af U.S.A. i Aarets Løb.

Europa var den bedste Kunde og købte Varer til et Beløb af 2,444,490,079 Doll. Eksporten til Nordamerika androg 1,089,187,565 Doll. Sydamerika købte

D.F.D.S. har gennem 45 Aar opretholdt Farten paa Færøerne efter de vekslende Forholds Krav saaledes, at den langt overvejende Del af alle interesserede har været fuldt tilfreds dermed. De i den senere Tid fra enkelte Sider fremsatte Ønsker om at faa en direkte Rute mellem Færøerne og København har ogsaa været til indgaaende Overvejelse indenfor D.F.D.S.'s Ledelse; men man er paa Grundlag af Selskabets nøje Kendskab til Forholdene kommen til den Overbevisning, at en saadan Fart hverken kan gøres rentabel eller svarende til Færøtrafikens Krav. Det Færøiske Dampskibsselskab stiftedes i 1919 ikke for paa Grund af Utilfredshed paa Færøerne med D.F.D.S.'s Besørgelse af Trafiken at konkurrere med dette, men med et helt andet Formaal. Naar det nu, oven i Købet med Tilsegnelse af D.F.D.S.'s Dampnavn og med en Fartplan anlagt direkte som Modtræk mod Selskabets forlængst offentliggjorte Fartplan, paafører Selskabet en Konkurrence, vil sikkert ingen fortænke Selskabet i, at det — her som andetsteds — ikke uden Kamp lader sig tvinge ud af sine gamle Ruter.«

Erklæringen taler for sig selv og kræver ikke mange Kommentarer. Dog kan vi ikke undlade at understrege vor Forbavselse over, at Regeringen mere eller mindre officielt har ladet den offentlige Mening forstaa, at den har forhandlet med *Forenede* om en saadan Rute, naar dette ikke er Tilfældet. Og i Stedet for at flyve til og tilbyde et ganske ligeegyldigt færøisk Selskab Statens Midler til den direkte Rute mellem Færøerne, som aldrig kan betale sig, men som kan have sin Berettigelse af nationale Grunde, havde det saa ikke været nok saa rimeligt at have tilbudt *Forenede* denne Subvention. Vi forstaa fuldtud *Forenede's* Forargelse i denne Sag, og det forekommer os, at Offentligheden har Krav paa at vide, hvorledes Regeringen kom i Forbindelse med det Færøiske Selskab og hvem der var Regeringens Raadgiver i denne mystiske Sag.



for 315,064,923 Doll., Asien for 514,605,131 Doll., Oceaniet for 156,504,856 Doll. og Afrika for 70,294,309 Doll.

UTILSTRÆKKELIG ISBRYDERHJÆLP I LENINGRAD

The Baltic and White Sea Conference meddeler, at Isbryderhjælpen i Leningrad lader meget tilbage at ønske, og at Skibene spilder megen Tid der. En Damp, der var paa Rejse fra Reval til Leningrad, blev i Nærheden af Kronstadt overfaldet af en Snestorm, og da der ingen Lods kunde faas, maatte Skibet gaa til Ankers ved Tolbukin. Lodsens kom først om Bord i Kronstadt og bragte Skibet til Ankers paa Reden. Da der ikke var nogen Isbryder til Raadighed, maatte Dampere sammen med tre andre Lidelsesfæller vente i to Dage, indtil Isbryderen »Lenin« hjalp dem ind. Det bør endvidere bemærkes, at hele Reden ved Kronstadt ligger udsat for vestlige Storme og er meget farlig, naar Isen kommer i Drift, da der løber en stærk Strøm. Skibets Lastning tog kun en Dag, men det maatte vente 5 Dage, inden det kunde faa Isbryderhjælp, og da der kun var to Skibe, der ønskede at afgaa, blev den lille Isbryder »Truvar«, der viste sig at være ganske uegnet, beordret til Tjeneste. Man var 14 Timer om at naa til Kronstadts Red, og Skibet led betydelig Skade i Isen, skønt det tre Gange blev taget paa Slæb af Isbryderen.

Skibe, der skal til Leningrad, gøres særlig opmærksom paa, at Vraget af Krydseren »Oleg« ligger i den direkte Fyrlinje udenfor Kronstadt og ikke er afmærket ved Lysbøje om Natten.

DOMME AF STOR BETYDNING FOR SKIBSFARTEN

UHELDIG STUVNING AF LASTEN

S/S »Grelwen«, der havde en meget dyb Last og intet Mellemdæk, blev fragtet til at indtage en Ladning paa Vestkysten af Afrika af Varer, til hvilke man almindeligvis anvender Baade med Mellemdæk. Den lastede først nogle Fade Palmeolie, der i Overensstemmelse med almindelig Brug, anbragtes i Bunden af Lasten. Ovenover disse Fade stuede man Palmekerner, men Vægten af disse trykkede Fadene sammen, og en Mængde Olie spildtes.

Konnossementet indeholdt en Klausul, hvorved Rederen fritoges for Ansvar for daarlig Stuvning.

Ejerne af Palmeolien anlagde Sag mod Skibet, idet de paastod, at Skaden skyldes Skibets Usødygtighed (i Betydningen »Uegnethed«) og hævdede, at Rederen som Følge af denne »Usødygtighed« ikke kunde gøre Klausulen i Konnossementet om daarlig Stuvning gældende.

Man kunde ikke paastaa, at Fadene med Palmeolie under alle Omstændigheder vilde være blevet beskadigede, selv om der ikke var blevet lagt Palmekerner ovenpaa dem, men Ladningsejerne hævdede, at ingen Skibsreder vilde tænke paa at sende sit Skib til Søs med kun et lille Parti Oliefade i Bunden af Lasten, og at det hele Tiden havde været bestemt at indlade Palmekernerne. Klagerne hævdede yderligere, at da dette fra Begyndelsen havde været Rederens Hensigt, burde han have stillet et Skib til Raadighed, der egnede sig til samtidig at transportere Fade og Kerner, eller ogsaa burde Skibet, da det ikke var udstyret med Mellemdæk, have stillet Materialer til Disposition til at rejse en midlertidig Platform over Fadene og saaledes beskytte dem mod Vægten af Palmekernerne.

Rederiet tabte Sagen ved Underretten, og Overretten stadfæstede denne Dom. Overhuset (Højesteret) omstødte imidlertid de lavere Domstoles Kendelse og hævdede, at Skaden skyldtes daarlig Stuvning og ikke Skibets »Usødygtighed« eller »Uegnethed«.

Dommen har principiel Betydning.

Det er givet, at denne Dom er af overordentlig stor Betydning set fra Rederens Standpunkt, idet det, hvis den var faldet anderledes ud, i ethvert Tilfælde af daarlig Stuvning vilde kunne hævdes, at Skaden skyldtes »Usødygtighed«. Det er jo klart, at naar en Ladning er daarligt stuved, betyder det, at den paagældende Last under de givne Forhold ikke kunde anses for egnet til skadesløs Transport af Ladningen; men heldigvis kom Overhuset til det Resultat, at Skaden skyldtes daarlig Stuvning, og at det ikke nødvendigvis fulgte, at Skibet (qua Skib) var uegnet til at modtage og transportere den indtagne Ladning.

En anden Sag af stor Interesse er følgende:

RENT KONOSSEMENT FOR BESKADIGET LADNING

D'Herrer *Thos. R. Miller & Son*, London, Direktører for »United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association, Ltd.« har udsendt en Oversigt over Associationens Virksomhed i 1924, hvori gives forskellige Eksempler i Forbindelse med de Risici og Reklamationer, for hvilke de assurerede Skibe har været udsat.

Med Associationens Tilladelse bringer vi herved nogle af de i Oversigten indeholdte Eksempler som formentlig værende af Interesse:

Det er en beklagelig Kendsgerning, at den Praksis at udstede rent Konossement for beskadigede Ladninger endnu ikke fuldstændig er ophørt. Daarskaben ved en saadan Praksis illustreres udmærket ved et Tilfælde, der nylig er forefaldet, og i hvilket Associationen var interesseret. Et Skib førte Baller af Bomuldsvare fra Alexandria til Manchester. I Alexandria bemærkede første Styrmand, at Ballerne var i en daarlig Tilstand, og anførte paa sin Kvittering: »Emballagen beskadiget og Indholdet udsat«. Til Trods herfor udstedte Agenterne paa Afskibernes Forlangende rent Konossement i Betragtning af, at Afskiberne endosserede Styrmandens Bemærkning paa Kvitteringen ved følgende Paategning: »Vi tager det Ansvar, der følger af Styrmandens Bemærkning«. Ved Losningen i Manchester protesterede Modtageren mod Varernes Tilstand og debiterede Afskiberne med Værdiforringelsen.

Sagen afvist af formelle Grunde.

Til Trods for det Ansvar, Afskiberne havde paataget sig, rejste disse derefter Sag mod Rederen og forlangte en Erstatning paa ikke mindre end £1,552 12s. 5d. Kravets Berettigelse blev bestridt ud fra det tekniske Grundlag, at den ægyptiske Sølovs Bestemmelser med Hensyn til Notificering af et Krav ikke var blevet opfyldt, og Sagen blev afgjort i Rederens Favør paa dette Grundlag. Hvis de fornødne Formaliteter havde været opfyldt, er der neppe Tvivl om, at Afskiberne vilde have haft Held med sig til Trods for det Ansvar, de havde paataget sig.

Det var først og fremmest, fordi der var blevet givet en Garanti, at dette rent tekniske Punkt blev lagt til Grund for Rederiets Forsvar. Selv om Afskiberne ikke fik Ret, beløb Rederiets Omkostninger, for hvilke det ikke fik Dækning, sig til £115.10 sh. 0 d., og der vilde hverken have været Omkostninger, Sag eller Ulejlighed, hvis Konossementet havde faaet en Klausul i Overensstemmelse med Styrmandens Paategning.

Vi skal i et følgende Nummer af Bladet referere endnu nogle faa Afgørelser, der er af almen Interesse.

DEN TYSKE SKIBSFARTS VANSKELIGHEDER

I en Indberetning, som det svenske Generalkonsulat i Hamburg har sendt det svenske Udenrigsministerium, og hvoraf *G. H. & S. T.* bringer et Uddrag, hedder det, at Tysklands Skibsfart, og da særligt Hamburgs, har Grund til med Bekymring at se Fremtiden i Møde. Foruden de Forhold, som paa Grund af almindelige politiske og økonomiske Omstændigheder tynger paa Skibsfarten, maa man regne med særlige Byrder, der er yderst følelige. Ganske vist hører tysk Skibsfart ikke til de Erhverv, der ifølge Dawes-Planen skal bære en særlig Hypotek-Belastning, men den maa dog regne med en særlig Beskatning i Anledning af Erstatningsydelserne.

Der er dog ogsaa Lyspunkter. For det første er en væsentlig Del af de Skranker, som de tidligere fjendtlige Lande havde rejst mod tysk Skibsfart, faldet eller er i Færd dermed; dernæst spiller det natio-

nale og chauvinistiske Element ikke længere samme Rolle, som i de første Aar efter Krigen, og endelig har Stabiliseringen af den tyske Valuta gjort Ende paa de stadige Lønstridigheder og skabt roligere Arbejdsforhold. Det fortjener ogsaa at fremhæves, at den i Aarene efter Krigen fuldstændig nedbrudte Disciplin om Bord i Skibene i den sidste Tid er blevet betydeligt bedre. Som Følge heraf er det lykkedes Rederierne i høj Grad at undertrykke Tyverierne paa de tyske Skibe, der havde taget et saadant Omfang, at mange Ladningsejere var betænkelige ved at sende deres Varer med tyske Baade. Det bemærkes i Rapporten, at man i Hamburg klager over, at baade København og Göteborg i væsentlig Grad har frigjort sig for Afhængigheden af Hamburg, der ikke synes at kunne genvinde sin gamle Betydning som Transithavn for Skandinavien og Østersølandene.

AFLASTNING AF TRAFIKKEN OVER KNIPPESBRO

I Tidsskriftet *Ingeniøren* har Ingeniør V. E. Lunds-fryd fremsat et interessant Forslag til Aflastning af Trafikken over Knippelsbro, som vi tillader os at gengive nedenfor:

Færdselsforholdene ved Knippelsbro og Langebro har som bekendt ført til forskellige Projekter (Højbroer, Tunneller, Hængesfærger m. m.), hvorved Færdselsvanskelighederne kan afhjælpes.

Det er ikke let at udpege et bestemt af disse Projekter og paastaa, at det er det absolut bedste og billigste, og at de andre er daarligere. Alligevel tør man vel roligt sige, at en Højbro eller en Tunnel (begge med lange Ramper) i Stedet for den nuværende Knippelsbro næppe vil blive gennemført, thi en Højbro eller en Tunnel vil blive umaadelig kostbar og forrykke Grundværdier og lignende i den paagældende Bydel. Endelig vil en Højbro anbragt, hvor Knippelsbro ligger, skæmme Bybilledet, medens Publikum ikke uden en vis Uro vil benytte en Tunnel. Knippelsbro maa derfor bevares i sin nuværende Højde, og man maa paa anden Maade end ovennævnte søge at forbedre Færdselsforholdene her.

En Iagttagelse af disse fører imidlertid til den Opfattelse, at en ikke ubetydelig Del af Trafikken søger fra Havnegade og Niels Juelsgade over Børsbroen og Knippelsbro til Torvegade og Brogade og vice versa, og at et Trafikmiddel mellem Niels Juelsgade og Brogade derfor kunde lette Vanskelighederne noget.

De stedlige Forhold samt det ovenfor anførte muliggør utvivlsomt Etablering af en Færgefart mellem Niels Juelsgade og Brogade, og denne Færgefart maa foregaa med en Færge med Elevatordæk, d. v. s. et Dæk, hvorpaa Vogne og Passagerer anbringes, og som ved Hjælp af lodrette Skruespindler kan hæves og sænkes efter Vandstanden.

I Glasgow findes 3 saadanne Færger, af hvilke én krydser Clydefloden ved Finneston. Denne Færge, der tilhører Clyde Navigation Trust, har Plads til 8 Vogne

med Forspand og 300 Passagerer. Overfartslængden er ca. 140 m.

Etablering af en lignende Færgefart i Københavns Havn paa det ovenfor angivne Sted vil blive nogenlunde billigt i Forhold til en Tunnel eller en Højbro og vil kunne aflaste Knippelsbro noget i den Tid, da Trafikken er paa sit højeste, altsaa ved Morgen- og Aftenstid, og naar Broen lige har været oppe.

Noget særligt vil man næppe vinde i Tid ved at benytte sig af den foreslaaede Færge, hvis man skal vente paa at komme om Bord, men en Del Trafik vil dog altid ankomme saa betids, at det tilbyder sig at benytte Færgen. Denne vil tillige kunne skaane mange for en navnlig ved Morgen- og Aftenstid ubehagelig Cykletur paa Strækningen Niels Juelsgade—Børsbroen—Knippelsbro. Ligger Færgen ved Brogade, efter at et Skib for indgaaende har passeret den aabnede Knippelsbro, vil Færgen kunne overløse en stor Del af den opsamlede lettere Trafik (Fodgængere, Cyklister m. m.), før Knippelsbro atter tillader Passage for denne. Det samme gælder en mindre Del af den tungere Trafik (større Køretøjer), der under de nuværende Forhold afventer den lettere Trafiks Passage. — Benyttelsen af Færgen skal naturligvis være gratis.

Man maa naturligvis ikke være blind for en saadan Færgefarts Mangler og Vanskeligheder, f. Eks. Navigeringspørgsmaalet og den Omstændighed, at Jærnbane- trafik og Gadeltrafik kan komme til at krydse hinanden ved Niels Juelsgade. Den paagældende Del af Havnen bliver ogsaa uanvendelig til Svajepads for større Skibe. Tillige skal der paa hver Side anbringes et mindre Færgeleje med tilhørende ca. 1 m lang Klapbro.

Disse Vanskeligheder kan dog overvindes ved Hjælp af god Vilje, og den Maade, hvorpaa Færgefarten paa Clydefloden og andetsteds hævder sin Stilling som Trafikmiddel, giver kun Grund til at tro, at ovennævnte foreslaaede Færgefart paa en økonomisk Maade kan afbøde de værste Vanskeligheder i Færdselsforholdene ved Knippelsbro.

FINLANDS FLAADPROGRAM OG DETS SKIBSVÆRFTER

Den finske Rigsdag har nylig diskuteret Flaadeprogrammet, og derved er Spørgsmaalet om, hvorvidt Krigsskibene kan bygges i Finland eller de skal bestilles i Udlandet blevet aktuelt. Der er dem, der mener, at Finlands Flaade bør bygges i Udlandet, da Landet selv mangler de fornødne Anlæg dertil.

Ekspertene i Skibsbygningsindustrien afviser imidlertid bestemt denne Paastand og gør gældende, at de finske Værfter meget vel kan levere de Krigsskibe, Landet behøver. Tre af de mest fremragende finske Fagmænd paa dette Omraade, Bjergraad *Stjernvall*, Chef for Maskin- og Brobygnings-Selskabet i Helsingfors, Ingeniør *Staffans*, Leder af Crichton-Vulaabds Værft i Abo, og Ingeniør *Aström*, Leder af Sandvikens Værft i Helsingfors, fremhæver saaledes i *Abo Underrøttelser*, at det maa være en Selvfølge, at den finske Flaade bygges i Finland, og at Landets Skibsværfter meget vel kan magte Opgaven, selv om det maaske bliver nødvendigt at samarbejde med udenlandske Værfter.

Ingeniør *Staffans* udtaler, at man absolut ikke maa lade disse Bestillinger gaa til Udlandet. Ganske vist har de fremmede Værfter større Erfaring end de finske Værfter nu, men paa finske Værfter byggedes der dog nogle Aar før Krigen russiske Torpedobaade for ca. 250 Millioner Fmk. (efter Fmk.s nuværende Værdi) eller henved 75 pCt. af det Beløb, man nu forlanger af Rigsdagen til Gennemførelse af hele Flaadeprogrammet. Skibsværftsindustrien har ganske vist stagneret og er gaaet tilbage i de sidste Aar, saa-

ledes at den gamle Værftsarbejderstamme og endog Antallet af Skibsbygningsingeniører er blevet meget væsentlig mindre, men det vil ikke kunne vare længe, før man atter har naaet samme Produktions-Standpunkt som tidligere. Hvad Landet muligvis mangler, er Special-Konstruktører, men med Hensyn til dette Spørgsmaal kan der let opnaas Samarbejde med udenlandske Værfter — flere udenlandske Værfter har faktisk allerede erklæret sig villige til at bistaa de finske Værfter med deres Erfaring. En Del Special-Maskiner og forskellig Udrustning maa bestilles hos udenlandske Værfter, til Gengæld for hvilke Bestillinger disse da vil stille deres Konstruktions-Erfaringer til Raadighed for de finske Værfter.

Bjergraad *Stjernvall*, der oprindeligt var Officer og for nogle Aar siden var Medlem af Regeringen, hævder, at Samarbejdet med udenlandske Værfter vil være af Betydning ikke blot for Skibsbygningsindustriens hurtige Udvikling, men ogsaa for selve Forsvaret og den kommende Flaade. Hvis Bestillingerne ikke nu gøres paa finske Værfter, udtaler han, vil Finland selvfølgelig under en Krig komme til at mangle den fornødne Udrustning og ikke mindst den Erfaring, der kræves for at foretage hurtige Reparationer af beskadigede Krigsskibe samt for at føre Tilsyn med disse i Fredstid, og under en Krig at kunne levere de fornødne Nybygninger. Han mener heller ikke, at Industriens Mobilisering for Krigsbehov kan finde Sted i tilstrækkelig Udstrækning, hvis ikke Værfterne faar Flaadebestillingerne overdraget.

LOSSE- OG LASTEFORHOLD I SANTOS

EN MAANEDS VENTETID PAA REDEN

Fra Nordisk Skibsrederforening har vi modtaget følgende Meddelelse:

Vi har haft Anledning til at se en Skrivelse fra Kaptajnen paa et Skib, som for Tiden ligger i Santos med en Cementlast og venter paa at faa denne udlosset. Hans Brev til Rederiet med Beskrivelse af Forholdene dernede er af den Art, at vi antager det vil have offentlig Interesse, og vi tillader os derfor hermed at citere et Uddrag af det:

»Forholdene her er rent trøstesløse, thi Havnen er overfyldt af Skibe. Alle Kajpladser er optaget og desuden ligger 46 Skibe nu paa Reden afventende Plads. Hvor lang Tid Opholdet her vil vare, er umuligt at sige, og nogen paalidelig Oplysning desangaaende fra Agent eller Autoriteter kan ikke erholdes, da ingen under de nuværende Forhold kan eller vil udtale sig. I Henhold til det Ophold, Skibene har haft her i de sidste Maaneder, kan man næppe regne med mindre end en Maanedes Ophold paa Reden afventende Kaj-

plads, og for Losning af Cement i bedste Tilfælde 200 Tons pr. vanlig Arbejdsdag, mens det ogsaa kun kan blive 100. Cement losses væsentligst til Jernbanevogne, og her klages daglig over megen Arbejdsstandsning og Venten paa Grund af Mangel paa disse.

Denne Mangel kan ogsaa være Hovedaarsagen til de elendige Losseforhold paa Stedet, da den største Del af de Varer, som kommer ind, er bestemt for videre Transport med Jernbane.

Hos Agenten har jeg forhørt mig om Muligheden af Consignering af Lasten til et eller andet Sted, hvor rimelig Tid for Losning kan opnaas, men det blev mig meddelt, at dette ikke lod sig gøre.

Her paa Stedet findes heller ikke Lægttere at erholde, saa at man er afskaaret fra at faa udlosset paa den Maade.

Jeg kan ikke andet end beklage ikke at kunne tilstille Dem bedre Meddelelser, men her er ingen Udsigt til en snarlig Bedring i de nuværende Forhold.

"DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING

København, den 17. Marts 1925.

Som Forholdene paa alle de ledende Markeder har Sudviklet sig i den senere Tid, maa denne ugentlige Beretning uundgaeligt virke enstonig og alt andet end opmuntrende. Kendsgerningerne taler imidlertid et alt for tydeligt Sprog, til at de kan forbigaaes i Taushed og endnu mindre bortforklares.

Den forløbne Uge har sat Redernes Taalmodighed paa en fortsat haard Prøve, thi alle oversøiske Markeder — uden Undtagelse — har budt paa saa ringe Beskæftigelse, at det kun kan undre, at Oplægning ikke har fundet Sted i langt større Udstrækning, end Tilfældet er; tværtimod — adskillige Baade er igen sluttet udgaaende for Kul, men den betydelige Forbedring af Raterne, som burde være den naturlige Følge af det stadig mere og mere elendige hjemgaaende Marked, udebliver stadig. Som Følge af saavel Australiens som Indiens Frafald er Ballastforsejlingerne fra Sydamerika indstillede, og yderligere er et stort Antal Baade oplagt derude i Afventning af bedre Tider.

Naar anføres, at der fra *Sydaustralien* er akcepteret 42/6d. for kun 6,000 Tonner med 15. Maj Annullering mod 45/- i forrige Uge for betydelig større Baad (ganske vist 20. April Annullering) samt, at 8,000 Tonner har akcepteret 40/- fra samme Distrikt for Maj/Juni, er dermed faktisk alt sagt.

Fra *Gulften* har der været en noget forbedret Efter-spørgsel, men at Raterne endog ikke har kunnet opretholdes, kan forsaavidt ikke forbauses.

De europæiske Køberes Passivitet førte forsaavidt til det tilsigtede Resultat, idet Ugen bragte et stort Fald i Hvedepriserne. Om Følgen bliver en snarlig Genoptagelse af Indkøbene er vanskeligt at sige, men det maa haabes.

TRÆLASTMARKEDET

Tilgangen af nye Ordre fra *Østersøen* er vedblivende kun maadelig, og de akcepterede Rater viser alt andet end Bedring. Vanskelighederne for Opnaelse af nyt Scanfin-Certeparti uden Ændringer er i mange Tilfælde vedblivende store, men Sammenholdet mellem de organiserede Redere er ubrydeligt, og et godt Resultat bliver forhaabentligt Belønningen.

Den sidste Jobspost er Efterretningen om den svenske Stor-Lockout, der blandt andet omfatter 24,000 Savværksarbejdere. Efter telegrafisk Meddelelse i Gaar Aftes er Stuveriarbejderne ikke ramt af Lockouten. Forhandlingerne, der i sin Tid blev afbrudt, er — efter at Forligsmanden har interveneret — atter genoptagne,

men om Resultatet er det ugørligt at udtale sig paa det nuværende Tidspunkt.

Hvidehavet. Befragtingerne herfra er fortsat i stor Udstrækning, og Redernes Interesse for disse Ordre har været saa stor, at en lille Nedgang i Raterne har været Følgen — navnlig for de større Baades Vedkommende. Rundt regnet har de sidst betalte Rater ligget ca. 1/- under, hvad der sidst berettedes at være opnaet.

Canada. En Del Afslutninger har fundet Sted, og Befragterne er i Markedet for praktisk talt enhver Størrelse op til 15/1,600 Stds. Der er sluttet mindre Baad fra Nova Scotia (Halifax) til Yarmouth til 70/-; 1,000 Stds. fra samme Plads til full range 66/3d. og 1,000 Stds. fra Bay of Fundy til Swansea 67/6d. Fra Miramichi og Bay Chaleur til W.B.E.I. opnaas antagelig 67/6d.—70/- i Henhold til Størrelse.

Af Afslutninger fra *Østersøen* kan anføres: 1,000 Stds. Kotka/London 41/6d.; 750 Stds. Raumo/London 42/6d.; 700 Stds. Söderhamns/West Hartlepool 43/6d., old Scanfin med clauses; 580 Stds. Jacobstad/Grimsby 47/6d.; 575 Stds. 2 Haparandas/Kings Lynn 52/6d.; 432 Stds. Uleåborg/Antwerpen 42/-; 300 Stds. Kristiansand/Antwerpen 28/-, 1,200 loads Sleepers Danzig/Grimsby 11/6d.

KUL, KOKS ETC.

Trods den senere Tids Frost er der stadig intet rigtigt Liv i dette Marked, og Grunden hertil maa sikkert søges deri, at Købmændenes Oplag er fyldte. For Koks fra London sluttet kun de absolut nødvendige Baade — det vil sige til at aftage de kontraktmæssige Ladninger. For 1,600 Kokstonner blev der betalt 7/6d. i Begyndelsen af Ugen; men i Dag betales kun 7/- maaske 7/3d. efter Størrelse med 4/500 T. Losning.

Af Ugens Afslutninger kan nævnes: Tynerange/Karrebæksminde 600 T. 6/9d.; Sønderborg 1,400 T. 5/7½d.; 4,000 Tonner flere Rejser til Aalborg 4/9d. med 500 T. Losning; Kjøge 1,300 T. 5/9d.; Hull/København 900 T. Koks og Cinders 8/-; samme 1,300 T. Furnacekoks 7/4½d. For Marts Afskibning ligger der endnu en Del Laster til Danmark til svage Rater.

MIDDELHAVET

Genoa Options tager stadig Broderparten af de udgaaende Kullaster og til Rater mellem 9/4½d. og 10/-. Den sidstnævnte Rate er endog betalt for prompt 6,000 Tonner fra *Wales*. Af andre Afslutninger kan nævnes: *Wales/Algiers* 2,100 T. 9/6d.; *Barcelona* 1,900 T. 12/-; *Malta* 3,800 T. 10/-; *Alexandria* 6,400 T. 11/6d.; *Tyne-*

range/Malaga 3,000 T. 10/6d.; Grangemouth/Vest Italien 4,500 T. 9/6d.

Til Øerne er Raterne stadig varierende: 8/9d.—9/—9/6d. for 3,000 Tonner, og per 1./15. April akcepteredes 8/9d. til St. Vincent (C.V.) for en 3,000 Tonner fra Wales.

Hjemgaaende er sluttet blandt andet: Bona/Cork, 2,100 T. Fosfat 8/-, prompt; Bilbao/Glasgow 3,200 T. 6/10½d.; Algiers/Newport River 2,300 T. 6/-; Melilla/Rotterdam 6/1½d. for større Baad.

Fra Sortehavet er der kun lille Efterspørgsel. Befragterne byder 16/6d. for 2,800 Tonner ultimo Marts til U.K./Cont. Bordeaux/Hamburg range, Option Bristol Kanalen 15/9d., 17/- for een Havn Portugal og 17/6d. to; Option 1/2/3 Havne Bergen-Malmø 18/-, 18/6d., 19/-, og mere opnaas næppe.

NORD-AMERIKA, GULFEN, CANADA

Fra New Orleans-Galveston el. Port Arthur er sluttet 45,000 qrs. til 1 Havn Continent til 16 Cents, 16½ Cents to og 17 Cents tre Havne, 20. April/5. Maj.

New York har taget en Baad, 355,000 cbf. for Landbrugsmaskiner til Sortehavet til 9 Cents per cbf. bale space, primo April.

Kul fra Hampton Roads til River Plate har betalt Doll. 4.25 for 6,000 Tonner pr. April.

Gulf/Havre-Amsterdam range 3/3d. for 35,000 qrs. 1./22. April; Gulf/E.C.U.K.-Continent, 9,000 Tonner, Doll. 43,000 Lumpsum til 3 Havne, fri Lastning, 25. Marts/10. April; og 5,250 Tonner til 35,000 Doll. Lumpsum, 2 Lastepladser og 2 Lossepladser, 1./25. Maj.

Gulf Timber Ports har taget flere Baade til Sydamerika til Doll. 15 for op til 1,500 Stds., 2/3 Lastepladser, April/Maj.

Cuba/U.K.-Cont. 6,000 T. 21/-, 6,500 T. 21/3d. begge 3d. less hvis direct port. San Domingo/London 2,700 T. 23/6d., Liverpool el. Greenock 22/6d., 1.1/0. April.

HAMBURGS HAVN

FRIZONE FOR CZEKOSLOVAKIET

Efter hvad der meddeles fra Prag har den tyske Regering nu indbudt den czechoslovakiske Regering til en Konference i Berlin i Midten af Marts Maaned angaaende Spørgsmaalet om en Frizone for Czekoslovakiet i Hamburgs Havn og har fremsat konkrete Forslag til Sagens Ordning.

Regeringen i Prag har erklæret sig rede til at deltage i en saadan Konference, da den altid har ønsket at ordne Spørgsmaalet om Frizoner i Hamburg og Stettin i Forstaaelse med Tyskland uden at tage Tilflugt til de Institutioner Freden i Versailles giver Anvisning paa.

I denne Forbindelse meddeler Bladet *Bohemia*, at

SYD-AMERIKA

For Kul fra Wales er sluttet blandt andet: 3,800 T. til 15/6d. River Plate lower ports, prompt; 5,400 T. Buenos Aires el. La Plata 15/6d. og 16/6d., 20. Marts; 5,000 T. Rosario 17/- pr. 20. Marts.

Det hjemgaaende Marked har svært ved at blive værre, end det i Øjeblikket er. Af de sidste Afslutninger kan nævnes: 5,500 T. n. a. Rosario/Cont. 17/-, Option Halvdelen seeds 1/3d. extra, 1./25. April; 5,100 T. n. a. Rosario/U.K.-Gibraltar-Hamburg Range 16/3d., Option 2 Havne Nordspanien 1/3d. extra, Portugal 2/- extra, Middelhavet 2/6d. extra, 15./25. Marts. N. a. San Lorenzo/St. John-Halifax-Quebec el. Montreal, 20/-, 21/- og 22/-, 25. April/15. Maj. Til Skandinavian rapporteres ingen Afslutninger.

Fra Nitrateports er Raten nu dalet til Doll. 5, til hvilken Rate 4,600 Tonner er sluttet til Galveston-Boston range, Option 2 Gulfsports eller 2 ports Atlantic States 25 Cents extra, Marts/April.

ØSTEN ETC.

er som nævnt i Indledningen faldet stærkt af. Der er sluttet blandt andet: Victoria/Middelhavet-U.K.-Cont. 8,300 T. 43/9d., Option Adriaterhavet 1/3d. extra, Marts/April; Vest Australian/Middelhavet-U.K., Bordeaux/Hamburg range, 8,000 T., 37/- for 2 Havne 9d. extra 3 Havne, 20. April/15. Maj; Burmah/Havre-Hamburg range 29/6d. for 6,500 Tonner 15./30. April; og 28/6d. til Holland for 7,500 Tonner Marts/April; Durban;Perim 6,500 T. 13/3d. pr. 8./21. April; Rangoon/Reunion & ell. Mauritius 21/- een 22/- begge Havne, 3,800 T., Ris og Generals, April/Maj. Udgaende er sluttet Wales/Penang og Singapoore, 6,000 T. 15/- og 15/6d., prompt.

TIME CHARTER

Der er kun sluttet Tonnage i West India Farten og til Rater mellem Doll. 1.20 og 1.75 alt efter Størrelse.

et czechoslovakisk Rederi er under Dannelse under Medvirkning af et udenlandsk Rederi, der allerede ejer det fornødne Havneudstyr i Hamburg og er villigt til at overdrage dette til det paatænkte czechoslovakiske Selskab.

SKIBSFARTEN PAA BREMEN

Skibsfarten paa Bremen i Februar 1925 var som det almindeligvis er Tilfældet, mindre end i Januar, men dog større end i Februar i Fjor. Den indgaaede Tonnage androg 402,056 Tons mod 363,539 Tons i Februar 1924, 399,326 Tons i 1923 og 335,654 Tons i Februar 1913. For den udgaaede Tonnage var Tallene 421,181 Tons i Februar 1925, 362,731 Tons i Februar 1924 og 378,869 Tons i Februar 1923.

CHR. JENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon . 2256
Statstelefon 40

Telegr.-Adr.:
SØBORG

M. KJÆR · AALBORG
VESTERAAGADE · VED PONTONBROEN
Alle Maskin- og Skibsreparationer
udføres hurtigt

TELEGRAM-ADRESSE: MASKINKJÆR · TELEFON NR. 2371



EM. Z. SVITZER'S BIERGNINGS-ENTREPRISE

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

Telegram-Adresse:
SVITZERSALVAGE

F R A S Ø, H A V N O G V Æ R F T

D/S „Norden“.

Bestyrelsen har foreslaaet at der udbetales en Dividende paa 15 pCt.

D/S „Pacific“.

Overskudet andrager 270,000 Kr. Udbyttet er fastsat til 25 pCt., medens ca. 75,000 Kr. afskrives paa Skibene.

D/S „Danica“.

Udbyttet for 1924 andrager 25 pCt.

D/S „Dana“.

Overskudet andrager 108,283 Kr. Til Klassifikationsfondet henlægges 40,000 Kr., medens Resten bruges til Afskrivninger.

D/S „Orion“.

Af Driftoverskudet i Dampskibsselskabet »Orion«s Regnskab, som inkl. Overførsel fra forrige Aar, 48,820 Kr., andrager 201,930 Kr., har Bestyrelsen vedtaget at afskrive 130,000 Kr. paa Skibene.

Resten, 71,930 Kr., overføres til næste Aars Regnskab.

Forandring af Firmanavn.

Det kendte Skibsmæglerfirma »Carlbom, Petersen & Co., Ltd.«, der driver Forretning i London og i en Række britiske Provinshavne, har forandret sit Firmanavn til *John Carlbon & Co. (London) Ltd.* Firmaets Adresse, Telegram-Adresser og Telefonnumre forbliver dog uforandrede.

Dansk Dampner bjerger en finsk Baad.

S/S »Kronprins Frederik«, Kaptajn *Hejlsø*, Dampskibsselskabet »Pacific« har bjerget finsk Dampner »Finland« af Åbo, der var paa Rejse fra Lübeck med en Ladning Stykgods. Dampneren er indslæbt til Trelleborg.

Aalborg Skibsværft nedskriver.

Akts. Aalborg Skibsværft afholdt Tirsdag Generalforsamling. Formanden, Overretssagfører *Åxel Olsen*, meddelte, at 1,140,000 Kr. af Aktiekapitalen var tabt. Han anbefalede at nedskrive Aktiekapitalen til 500,000 Kr. Forslaget vedtoges enstemmig.

Navigationsskolen i Marstal

har til sin Skibstørerafdeling af Folketingets Finansudvalg faaet bevilget 2,700 Kr.

AKTIESELSKABET DAMPKIBSSELSKABET HEJMDAL

Imod Aflevering af Udbytte-Kupons for 1924 udbetales Udbytte for 1924 med 30 pCt., daglig mellem Kl. 11—1, paa Selskabets Kontor, Stockholmsgade 55, Stuen.

København, den 13. Marts 1925.

P. B. V.
MARTIN CARL

SØMANDSHØJSKOLEN SVENDBORG

FORSTANDER: KAPT. SIGURDSON

*

Den 1. April begynder Sømandshøjskolen sit 3 Maaneders Kursus for Drengene, der vil til Søs. Nærmere Oplysninger ved Henv. til Forstanderen. Fra 1. Novbr. til April: Skole for Begyndere og befarnede.

POSITIONSLISTE PR. 17. MARTS 1925

MEDDELT AF »DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Nielsen, i Dok i Frederikshavn siden 14.1.
s.s. *Aalborg*, Egeholm, afg. Genoa 13.3.
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i København-Aalborg Ruten.
s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i København-Aarhus Ruten.
m.s. *Afrika*, Svarrer, ank. Hamburg 16.3.
s.s. *Aggerstund*, Petersen, afg. Methil 5.3.
s.s. *Agnete Mærsk*, Rasmussen, afg. West Indien 12.3.
s.s. *Aladdin*, Nielsen, pass. Malta 16.3. p. R. t. Odessa.
s.s. *Alderney*, Jerne, afg. Norfolk Va. 5.3. til Liverpool.
s.s. *Alexandra*, Holst, afg. Constantinople 16.3. til Derindje.
s.s. *Alf*, Clausen, afg. Sunderland 11.3.
s.s. *Alfa*, Christensen, ank. Immingham 12.3.
s.s. *Algarve*, Sundvig, afg. Cartagena 13.3. til København via Lissabon.
s.s. *Alssund*, Nielsen, ank. Patrickfjord 13.3.
s.s. *Amalienborg*, Hansen, ank. København 24.2.
s.s. *Angelica Mærsk*, Rask, ank. Marocco 9.3.
s.s. *Anine*, Risøe, pass. Gibraltar 13.3. paa Rejse til Civita Vecchia.
m.s. *Annam*, Rasmussen, pass Perim 12.3. paa Rejse til Marseilles.
s.s. *Anna*, ank. Burriana 12.3.
s.s. *Anneberg*, Korff, ank. Wear 13.3.
s.s. *Arabien*, Harder, ank. Williams Town 15.3.
s.s. *Argentina*, Wenk, afg. København 16.3. til Odense, Aalborg og Randers.
m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Barry 26.2. til Buenos Aires.
s.s. *Arkansas*, Snedker, ank. Baltimore 13.3.
s.s. *Arnold Mærsk*, Stabenow, pass. Bermuda 13.3.
s.s. *Astrid*, Bjark, ank. Las Palmas 11.3.
s.s. *Atlantic*, Lund, ank. Newport Mon 16.3.
m.s. *Australien*, Møller, ank. Yokohama 14.3.
m.s. *Avance*, Andrup, ank. Methil 14.3.
m.s. *Avant*, Sørensen, laster i Nakskov.
s.s. *Åxel*, Maglebye, oplagt.

B

s.s. *Beira*, Kjær, afg. Antwerpen 13.3. til Aarhus, Middelfart og Holbæk.
s.s. *Belgien*, Hansen, ank. Savannah 14.2.
s.s. *Bellona*, Aggerholm, i Dok i Frederikshavn siden 29.1.
s.s. *Benedikt*, Falk, i København-Bogense-Vejle Ruten.
s.s. *Bergenhus*, Andresen, afg. Bergen 16.3.
s.s. *Berlin*, Vinding, afg. Genoa 14.3. til Oran.
s.s. *Betty Mærsk*, Nielsen, ank. Avonmouth 12.3.
s.s. *Birgit*, Bang, afg. Rufisque 7.3. til Bordeaux.
s.s. *Birte*, Christensen, afg. Jamaica 11.3. til Chester.
s.s. *Bjarke*, Petersen, ank. Leith 15.3.
s.s. *Bodil*, afg. Cardiff 12.3. til Malaga.
s.s. *Bogø*, Rasmussen, afg. Sfax 13.3. til Susa.
s.s. *Bolivia*, Beldring, ank. Hull 11.3.
s.s. *Bornholm*, Hansen, afg. Liverpool N. S. 12.3.
s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Blyth 14.3.
s.s. *Botnia*, Lydersen, afg. Leith 12.3. til Vestmanø.
s.s. *Bottenhavel*, Vaaben Hansen, ank. Casablanca 13.3.
s.s. *Brasilien*, afg. Barry 13.3. til Buenos Aires.
s.s. *Brattingsborg*, Larsen, pass. Gibraltar 8.3.
s.s. *Bretagne*, Hartmann, ank. Cardiff 13.3.
s.s. *Brelland*, Larsen, ank. Aarhus 17.3.
s.s. *Britta*, ank. Grao 7.3.
s.s. *Brynild*, Huus, afg. Antwerpen 5.3. til Melilla.
s.s. *Bryssel*, Jensen, afg. Penarth 13.3. til Algier.
s.s. *Børglum*, Sørensen, ank. New York 4.3.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, i Dok i Helsingør siden 26.2.
m.s. *California*, Pedersen, afg. Montevideo 13.3. til New York.
s.s. *Carmen*, ank. Braila 12.3.
s.s. *Charkow*, Pedersen, afg. København 16.3. til Sunderland.
m.s. *Chastine Mærsk*, Lundgreen, pass. Fayal 12.3.
m.s. *Chile*, Hansen, pass. Panama Kanal 6.3. paa Rejse til Los Angeles.

WIESE & CO., LISSABON

TELEGRAM-ADRESSE:

WIESECO

AGENCIA MARITIMA LTD., FARO

TELEGRAM-ADRESSE:

SHIPPING

DAMPKIBSAGENTER OG MÆGLERE — BUNKERKUL ENTREPRENØRER

ROTTERDAM

**KJØBENHAVNS
HANDELSBANK**

ETABLERET 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

Filtaler 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 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

KØBENHAVN

**DEN
DANSKE
LANDMANDSBANK**

GRUNDLAGT 1871

DE FORENEDE JERNSTØBERIER

AKTIESELSKAB

HOLMBLADSG. 47 · KØBENHAVN S.

TELEFON: 1630

KABYS-KOMFURER OG SKIBS-ØVNE

I ALLE STØRRELSER TIL KUL OG OLIEFYRING

H. P. NIELSEN

Strandbygade 18 · Esbjerg
Skibshandler

Telefon: 197

Telegr.-Adr.: Skibsnelsen

**ESBJERG JERNSTØBERI
& MASKINFABRIK**

JENSEN & OLSEN

Telegr. »Thor«

ESBJERG

Telef. Nr. 31

udfører Skibsreparationer af enhver Art

ESBJERG

ESBJERG MASKINFABRIK

JERN- & 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 & 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.: »Harkristensen« · Statstelefon 14 · Jydsk Telefon 10

AARHUS

I FREDERIKSHAVN

provieres de Herrer Skibsførere bedst
og billigst hos

P. Saxbergs Eftfl. N. Mogensén

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: FJYDEDOKKEN

STATSTELEFON 21

s.s. *Christiansborg*, Lund, ank. Boston 13.3.
 s.s. *Cimbria*, Svan, i København-Frederikshavn-Oslo Ruten.
 s.s. *Copenhagen*, Nielsen, afg. Norfolk Va. 11.3. til Hamburg.
 s.s. *Cyril*, Duhn, pass Azorerne 10.3. p. R. t. London.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Dagmar* (L. Lauritzen), ank. Bona 15.3.
 s.s. *Danefjell*, Simonsen, ank. Dakar 6.3.
 s.s. *Danfærd*, Grøndal, ank. Piræus 20.2.
 m.s. *Danckorge*, Petersen, afg. Auckland 12.3. til Melbourne.
 s.s. *Danelag*, Stage, ank. Bayonne 15.3.
 s.s. *Danemark*, Hausgaard, ank. Lissabon 26.2.
 s.s. *Danery*, Voss, afg. Bona 13.3. til King's Lynn.
 s.s. *Danevirke*, Jørgensen, ank. Savannah 9.3.
 s.s. *Dania*, Bencke, afg. Norfolk Va. 15.3. til København.
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, pass. Constantinopel 7.3.
 s.s. *Delaware*, Folkenberg, afg. Newcastle 2.3. til Portland, Me., Boston og St. John.
 s.s. *Diana*, Tramp, afg. Newcastle 16.3. til København.
 s.s. *Dorrit*, afg. Garston 13.3. til Swansea.
 s.s. *Douro*, Jørgensen, ank. Stettin 16.3.
 m.s. *Drogden*, Hansen, ank. Dunkirk 14.3.
 s.s. *Dronning Maud*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Dublin*, Krogh, pass. St. Vincent 11.3. paa Rejse til Rio Grande.

E

s.s. *Ebba*, ank. Kotka 11.3.
 s.s. *Ebro*, Rosenhøj, i Danmark-London Ruten.
 s.s. *Efte Mærsk*, Thun, afg. New Foundland 1.3.
 s.s. *Egholm*, Tønnesen, ank. København 10.3.
 s.s. *Eleonora Mærsk*, Mortensen, afg. Svendborg 12.3.
 s.s. *Elie*, Schmidt, ank. Grimsby 12.3.
 s.s. *Ella*, Boutrup Christensen, oplagt i København siden 17.2.
 s.s. *Ellensborg*, Andersen, pass. Kopervik 14.3.
 s.s. *Elsborg*, Palm, ank. Narvik 12.3.
 s.s. *Emanuel*, Svane, ank. Aarhus 10.3.
 s.s. *Emilie Mærsk*, Andersen, ank. West Indien 6.3.
 m.s. *Emma Mærsk*, Mærsk-Møller, pass. Port Said 20.2.
 s.s. *England*, Stengade, pass. Dungeness 12.3.
 s.s. *Energi*, Jensen, ank. Norrkøping 9.3.
 s.s. *Enighed*, Christensen, afg. Königsberg 11.3. til Boness
 s.s. *Erik*, Christensen, afg. Algier 10.3. til Aberdeen.
 s.s. *Erik B.*, Jørgensen, ank. Santa Fé og laster.
 s.s. *Eindring*, Nielsen, afg. Mantyluo 11.3. til Hull.
 s.s. *Esbern Snare*, Dreyer, i Vejle-Hamburg Ruten.
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Aalborg-Kiel-Hamburg Ruten.
 s.s. *Ester*, ank. Raumo 13.3.
 s.s. *Esther Maria*, Vilsmark, ank. Garston 14.3.
 s.s. *Estland*, Sørensen, afg. Nice 13.3.
 s.s. *Estonia*, Christensen, ank. Danzig 8.3.
 s.s. *Expres*, Hansen, i København-Horsens Ruten.

F

s.s. *Falken*, Pedersen, i Ruten København-sydfynske m. fl. Pladser.
 m.s. *Falstria*, Sørensen, afg. Singapore 13.3. til Bangkok.
 s.s. *Fanø*, Michelsen, ank. Guantanamo 11.3.
 s.s. *Ficaria*, Hansen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Fiona*, Petersen, opl. i København siden 16.11. 24.
 m.s. *Fionia*, Skjoldam, afg. Port Said 13.3. til Genoa.
 s.s. *Flora*, Andersen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Florida*, Holm, ank. Aalborg 15.3.
 s.s. *Flynderborg*, Wendt, ank. Ras Dimas 3.3.
 s.s. *Frankrig*, Parkes, ank. London 8.3.

SKIBS- PROVIANTERINGS- HANDLERE

København:

J. Andersen & Co., Toldbodvej 7.
 Bjerch-Jensen & Co., Holbergsgade 24.

Aarhus:

Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 26.

Esbjerg:

H. P. Nielsen, Strandbygade 18.
 Th. Thygesen Kirkegade 7.

Frederikshavn:

P. Schou & Co. Telgr.-Adr. »Schous. Stats Tlf. 17.
 P. Saxbergs Eftf., N. Mogensen. Tlf. 214 & 482.
 Telgr.-Adr. Saxberg.

Helsingør:

K. F. Marstrands Eftf.

Randers:

A. L. Nielsen, ogsaa aut. Forhyringskontor.

Vejle:

W. Coops, ogsaa aut. Forhyringskontor.

s.s. *Fredensborg*, Hillebranth Lund, ank. Providence 14.3.
 s.s. *Fredensbro*, Olsen, pass. Gibraltar 11.3. paa Rejse til Norfolk, Va.
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, afg. Oslo 13.3. til New York.
 s.s. *Frederiksborg*, Larsen, afg. Newport News 9.3.
 s.s. *Frejr*, Jensen, i Aarhus-Hamburg Ruten.
 s.s. *Frieda*, Westergaard, afg. Methil 17.3. til København.
 s.s. *Frigga*, Larsen, afg. København 16.3. til Leith via Odense-Aarhus og Aalborg.
 s.s. *Frode*, Juul Larsen, ank. Stockholm 13.3.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, afg. La Rochelle 14.3. til Havre og Dunkirk.
 s.s. *Gautatyr*, Nielsen, oplagt.
 s.s. *Gerda*, ank. Messina 13.3.
 s.s. *Geysir*, Hansen, i Timecharter.
 s.s. *Gorm*, Christensen, i Dok i Helsingør siden 13.3.
 s.s. *Grønland*, Kruse, afg. Beckton (London) 12.3.
 s.s. *Grønsund*, Nielsen, afg. Madelra 28.2.
 s.s. *Guðrun Mærsk*, Nielsen, ank. New York 6.3.
 s.s. *Gunver*, ank. København 1.3.

H

s.s. *Hadsund*, Hansen, afg. Bona 28.2.
 s.s. *Halfdan*, Ørbech, afg. Dünkirk 14.3. til Middelfart og København.
 s.s. *Halland*, Christiansen, afg. Rufisque 10.3.
 s.s. *Hamlet*, Poulsen, afg. Glasgow 16.3. til Preston.
 s.s. *Hammershus*, Hveissel, ank. Fowey 12.3.
 s.s. *Hans Mærsk*, Slavensky, afg. Oran 5.3.
 s.s. *Hans Tausen*, Hansen, ank. Troon 7.3.
 s.s. *Harald*, Pedersen, ank. Odense 15.3.
 s.s. *Harriet*, ank. Svendborg 15.3.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, ank. København 13.3.
 s.s. *Hekla*, Bosch Kronika, oplagt.
 s.s. *Helene*, ank. København 3.3.
 s.s. *Helga*, ank. Gandia 15.3.
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, afg. Oslo 7.3. til New York.
 s.s. *Hengest*, Ingemann Andersen, ank. København 16.3.
 s.s. *Hermod*, Clausen, ank. Rotterdam 20.2.
 s.s. *Hertha Mærsk*, Møller, afg. Portland 11.3.
 s.s. *Hindsholm*, Møller, ank. Manchester 12.3.
 s.s. *Hjelm*, Petersen, i København-Haderslev-Aabenraa-Sønderborg Ruten.
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. København 16.3. til Manchester, Liverpool og Swansea.
 s.s. *Holland*, Jørgensen, afg. København 11.3.
 s.s. *Hroar*, Oest Jacobsen, ank. Hull 14.3.
 s.s. *Hugo*, Thorkelin, oplagt.
 s.s. *Hulda Mærsk*, Andersen, ank. Danzig 10.3.

I

s.s. *I. P. Justesen*, Jensen, afg. Emden 27.2. til Lüderitz (S. W. Africa).
 m.s. *Indien*, Jacobsen, pass. Flores 12.3. paa Rejse til San Francisco.
 s.s. *Inga*, Nielsen, afg. St. Vincent 14.3. til Dakar.
 s.s. *Inge Mærsk*, Hansen, pass. Finisterre 13.3.
 s.s. *Inger*, afg. Swansea 10.3. til Naples.
 s.s. *Irene Maria*, Lisberg, afg. Portland 20.2. til Nuevitas (Cuba).
 s.s. *Island*, Frandsen, afg. Seydisfjord 16.3. til København via Thorshavn og Leith.
 s.s. *Ivar*, Nielsen, i Dok i Frederikshavn siden 14.3.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Schønning, afg. Ceuta 11.3. til Algier.
 s.s. *J. C. la Cour*, Sandborg, i Esbjerg-Parkeston Ruten.

JOHN P. BEST & CO.

GHENT

ANTWERPEN-BRUGES-BRUXELLES-VLISSINGEN-TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS · SPEDITIONS · OC ASSURANCE-AGENTER

**Compagnie Française
de Marine et de Commerce**

4-6, rue de Sèze, Paris.

Specialitet: Middelhavs-, Malm- og Østersø-Befragtning
Telegram-Adr.: SHIKARI

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

LONDON

BUNKER ENTREPRENØRER
FOR UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGLSKE KUL-ÆSKIBNINGSHAVNE
BEFRAGTNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE
KULESPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER
FLYDENDE BRÆNDELSE**LAMBERT BROTHERS**
LIMITEDTELEGRAM-ADR.: 85, GRACECHURCH STREET,
»LAMBERT STOCK, LONDON»
LONDON»

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	} »Lambert«
HULL, Prudential Buildings	
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road	
Immingham, Dock Offices	} »Lambros«, Grimbsby

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

JOHN CARLBOM & CO. (LONDON), 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)	Grimbsby: Central 2073 & 2871
A.B.C.	"Carlhom, Grimsby"	Hull: Central 5093 (two lines)
Ballie	"Carlhom, Hull"	Immingham: Central 38
	"Carlhom, Newcastle-on-Tyne"	Newcastle: City 144

110, FENCHURCH STREET, LONDON E. C. 3.

J. A. FINZI & YOUNG8, FENCHURCH BLDGS.
LONDON, E. C. 3
TELEFON: AVENUE 8289

SKIBSMÆGLERE OG BEFRAGTERE

Telefoner {Grimbsby 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 Fxch. Chambers,	
Exchange Street ...	Sheffield

JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

Skibsmæglere, Befragtning, Spedition, Assurance og Kommissionsforretning,
Stevadores, etc.

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

GRIMSBY

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

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: »Vonmehren«

SKIBSMÆGLERE
BUNKERKUL ENTREPRENØRERTelegrams: »Mactaggart«, Methil.
Codes: A. B. C. 5th Edition · Scott's 10th Edition · Watkins 1904**LAWSON & MITCHEL**Skibsmæglere & Skibsfarts Agenter
METHIL, Fife

DANSK VICEKONSULAT FORSYNING AF BUNKERS

METHIL

Dæk- og Maskinforsyning

C. A. G. FYHNSKIBSHANDLER OG KREDITOPLAG
EAST HIGH STREET
METHILFørste Klasses Varer i Skinker, Smør, The, Ost, Mel, Konserver etc.
Agent for W. B. Dick & Co., Ltd., Maskinolie etc.

s.s. *Jakob Mærsk*, Hansen, afg. West Indien 18.2.
 s.s. *Jan*, Kurtshals, ank. Nuevitas 6.3.
 m.s. *Java*, Schmith, afg. Suez 14.3. til Singapore.
 s.s. *Jelling*, Andersen, afg. New Orleans 13.3.
 s.s. *Jenny*, ank. Leith 14.3.
 s.s. *Jessie Mærsk*, Petersen, afg. West Indien 9.3.
 s.s. *Johanne*, ank. København 1.3.
 s.s. *Johannes Mærsk*, Rohde, ank. Lysekil 10.3.
 s.s. *Jolantha*, Strufve, afg. København 16.3. til Oslo m. fl. Pladser.
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, ank. Savona 12.3.
 s.s. *Josey*, Nielsen, afg. Vera Cruz 12.3. til New York.
 s.s. *Jungshoved*, Horn, ank. Buenos Aires 9.3.
 m.s. *Jyllandia*, Kolls, afg. Suez 11.3. til Colombo.
 s.s. *Jøgersborg*, Hansen, pass. Peniche 13.3.

K

s.s. *Kai*, Friis, ank. Manati 13.3.
 s.s. *Karla*, ank. Struer 15.3.
 s.s. *Kasan*, Sørensen, i Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Swansea 16.3. til København, Horsens, Nr. Sundby og Aalborg.
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, afg. Baltimore 10.3. til Golfen.
 s.s. *Kina*, Nielsen, pass. Port Said 9.3. p. R. t. Stettin.
 s.s. *Kirsten Mærsk*, Bærentzen, afg. Penzance 11.3.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, i København-Aarhus Ruten.
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, afg. Methil 14.2. til Aalborg.
 s.s. *Knud*, ank. Sulina 26.2.
 s.s. *Knud Villemoes*, Thomsen, ank. Esbjerg 14.3.
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, i København-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Rindby, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Kronborg*, Rise, afg. Charleston 9.3.
 s.s. *Kronprins Frederik*, Hejlsøe, afg. Kolding 14.3. til Reval.
 s.s. *Kurland*, Berndsen, afg. Newport 11.3.
 m.s. *København*, Mortensen, pass. Cape Bon 15.3. paa Rejse til Port Said.

L

s.s. *Laura Mærsk*, Løber, ank. Genoa 12.3.
 m.s. *Leise Mærsk*, Houmann, ank. Louisburg 13.3.
 s.s. *Lexa Mærsk*, Bærentzen, ank. Carthage 11.3.
 s.s. *Lifland*, Haure Petersen, afg. Port of Spain 27.2.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, afg. Grangemouth 9.3.
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutefart København-Limfjordsstationerne.
 s.s. *Lithuania*, Jørgensen, ank. New York 10.3.
 s.s. *London*, Caspersen, ank. København 11.3.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, ank. Buenos Aires 28.2.
 m.s. *Lynnetten*, Jensen, ank. Fowey 13.3.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i København-Oslo Ruten.
 s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. Antwerpen 15.3. til København.
 s.s. *Maine*, Andersen, afg. Ramsvik 14.3. til Havana.
 s.s. *Maja*, oplagt i København siden 31.12. 24.

m.s. *Malaya*, Kruse, pass. Gibraltar 13.3. paa Rejse til Le Havre.
 s.s. *Manø*, Rathje, ank. Almeria 14.3.
 s.s. *Marie*, ank. Gibraltar 15.3.
 s.s. *Marie Mærsk*, Kristensen, ank. Odessa 10.3.
 s.s. *Margil*, Jensen, afg. Bathurst 7.3. til London.
 s.s. *Martin Carl*, Olsen, afg. Cartagena 16.3. til Hamborg.
 s.s. *Mary*, Stabell, afg. Dunston 12.3. til Gibraltar.
 s.s. *Maryland*, Pape, ank. København 6.3.
 m.s. *Mexico*, Wolff Jørgensen, ank. Grangemouth 14.3.
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, pass. Gibraltar 9.3. paa Rejse til Lorre Harbour.
 s.s. *Minsk*, Egense, afg. Swansea 4.3. til Catania.
 s.s. *Mjølneir*, Rasmussen, afg. Barcelona 12.3. til Santa Pola.
 s.s. *Moskov*, Jørgensen, afg. London 14.3. til Danzig.
 s.s. *Møen*, Olsen, i København-Stege og København-Nykøbing F. Ruterne.

N

s.s. *Nancy*, ank. København 12.3.
 s.s. *Natal*, Røder, ank. København 15.3.
 s.s. *Nautik*, afg. Cardiff 12.3. til Algiers.
 s.s. *Neptun*, ank. Dünkirk 15.3.
 s.s. *Nerma*, ank. København 16.3.
 s.s. *Nevada*, Fischer, ank. København 13.3.
 s.s. *Nidaros*, Posselt, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, ank. København 15.3.
 s.s. *Niobe*, pass. Ushant paa Rejse til Antwerp.
 s.s. *Nordsøen*, ank. Burriana 10.3.
 s.s. *Normandiet*, Meinertz, afg. Oran 10.3.
 s.s. *Norman Isles*, Matzen, pass. Gibraltar 15.3. paa Rejse til Marseilles.

O

m.s. *Odense*, i København-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Nielsen, i Dok i Helsingør siden 2.3.
 s.s. *Olaf*, Danholt, afg. Oporto 15.3. til Antwerpen.
 s.s. *Oluf Bager*, Larsen, i København-Frederikshavn og København-Aalborg Ruterne.
 s.s. *Oluf Mærsk*, Andreasen, ank. Aalborg 9.3.
 m.s. *Oregon*, Mühlendorff, afg. Bahia 11.3. til Skandinavien via Madeira.
 s.s. *Orion*, Bendsen, ank. Dakar 11.3.
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, ank. New York 11.3.

P

s.s. *Pacific*, Mathiessen, afg. Singapore 13.3. til Menado.
 s.s. *Palnatoke*, Skou, ank. Middlesbrough 12.3.
 m.s. *Panama*, Hjernum, afg. Hamburg 10.3. til Port Said.
 s.s. *Parana*, Heisterberg, afg. Fremantle 23.2. til Europe.
 s.s. *Paris*, Ovesen, afg. Norfolk 13.3. til St. John N. B.
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, afg. Newcastle 10.3. til Cuba.
 m.s. *Peru*, Larsen, ank. København 5.3.
 s.s. *Peter Mærsk*, Knudsen, afg. West Indien 9.3.
 s.s. *Polaris*, Holm, ank. Civita Vecchia 8.3.
 s.s. *Primula*, Jacobsen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
 s.s. *Prins Knud*, Sigvardt, ank. København 16.3.

T. SHERBURN

BEFRAGTINGS-AGENT
 SKIBSMÆGLER OG STEVEDORE
 TELEGRAM-ADR.: "DORA, GOOLE"
 BANK CHAMBERS,
 GOOLE

PEDRO NIELSEN

Skibsmægler og Befragter

VALENCIA (COLON 64)

Som den eneste Skibsmægler i Spanien haaber jeg paa Støtte ved danske Rederes Tillid.

Telegram-Adresse: PENIELSEN. Telefon No. 409.
 Coder: Watkins 1881 og TIII. 1884. Scott's 10. Udg. 1906

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

TELEGRAM-ADR.: SIVEWRIGHT
 TELEFON: 8760 CITY

W. C. BACON HAROLD BACON

HOVEDKONTOR: 3 CROSS STR.,
 MANCHESTER

SIVEWRIGHT, BACON & CO.

Repræsentanter for de italienske Statsbaner
 og den kgl. italienske Marine

SKIBSMÆGLERE
 Ogsaa i Liverpool, Hull og Preston

Repræsentanter for Marineministeriet
 i Manchester og Liverpool

Fragt Agenter og Mæglere for ELDERS & FYFFES, Ltd.

Direkte Rute af hurtige Dampere fra Garston til de Canariske Øer.

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

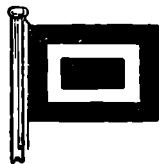
AUGUST P. MOE · PHILADELPHIA PA.

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 · Kabeltøv · 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

LØB 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 59 a

R

s.s. *Randi*, ank. Halmstadt 14.3.
 s.s. *Rhodesia*, Madsen, ank. Brindisi 13.3.
 s.s. *Rhone*, Thomsen, ank. København 15.3.
 s.s. *Rita*, Hav, i København-Hamburg Ruten.
 s.s. *Robert Mærsk*, Jensen, pass. Skagen 8.3.
 s.s. *Roma*, Bejer, afg. Hull 14.3. til Grimsby.
 s.s. *Romø*, Olesen, afg. Huelva 9.3. til Rotterdam.
 s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. Monastir Red 14.3.
 s.s. *Rota*, Rivold, afg. Leith 16.3. til København.

S

s.s. *Saga*, Henriksen, i København-Antwerpen Ruten.
 m.s. *Sally Mærsk*, Andersen, afg. Rangoon 4.3.
 s.s. *Scandia*, Simonsen, ank. New York 6.3.
 s.s. *Seine*, Le Barzig, afg. København 14.3. til Dunkirk og Bordeaux.
 m.s. *Selandia*, Himmelstrup, ank. København 18.3.
 m.s. *Siam*, Poulsen, ank. Antwerp 8.3.
 s.s. *Sierra Leone*, Esbensen, afg. Manzanillo 13.3. til New York.
 s.s. *Sierra Morena*, Moyell, ank. Newport News 15.3.
 s.s. *Sierra Nevada*, Eriksen, afg. Delagoa Bay 7.3. til Mom-bassa.
 s.s. *Sigrun*, Jensen, afg. Aalborg 16.3. til Antwerpen.
 s.s. *Sigvald*, Andersen, afg. Genoa 14.3.
 s.s. *Silkeborg*, Christensen, afg. San Domingo 10.3.
 s.s. *Simone*, Christensen, pass. Peniche 13.3. p. Rejse til Genoa.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Rufisque 7.3.
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, pass. Sagress 10.3.
 s.s. *Skinfaze*, Theilland, afg. London 17.3. til København.
 s.s. *Skjold*, Nielsen, ank. Esbjerg 14.3.
 s.s. *Skodsborg*, Grove, pass. Finisterre 13.3.
 s.s. *Skolland*, Iversen, afg. Windau 13.3.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, ank. Thorshavn 12.3.
 s.s. *Slesvig*, Poulsen, afg. Las Palmas 11.3.
 s.s. *Smut*, Hansen, afg. Methil 17.3. til København.
 s.s. *Spigerborg*, Jensen, afg. Huelva 11.3.
 s.s. *Stadion II*, ank. Odense 15.3.
 s.s. *Stal*, Clausen, afg. Cardenas 14.3. til New York.
 s.s. *Stella*, ank. Nantes 15.3.
 s.s. *Susan Mærsk*, Petersen, afg. Mexico 6.3.
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. Methil 9.3. til Philadelphia og Baltimore.
 s.s. *Svanholm*, Petersen, afg. Danzig 16.3. til Libau.
 s.s. *Svava*, Christensen, afg. Middelhavet 17.3. til Oscarshamn.
 s.s. *Svend*, Karstensen, afg. Sfax 9.3. til Aberdeen.
 s.s. *Svendborgsund*, Christensen, ank. Stettin 7.3.
 s.s. *Søborg*, Madsen, pass. Pravole 14.3.
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, pass. St. Vincent 10.3.
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, i Dok i København siden 13.3.

T

s.s. *Taarnborg*, Knudsen, ank. Gibraltar 15.3.
 s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. København 16.3. til Aalborg, Nakskov, Odense og Danzig.
 s.s. *Taasinge*, Fjeldborg, i København-Nakskov og København-Mariagerfjord Ruterne.
 s.s. *Texas*, Dragsdahl, ank. Houston 13.3.
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, afg. København 16.3. til Newcastle via Nakskov-Odense og Aarhus.
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Dunkirk 16.3. til Havre og Bordeaux.
 s.s. *Tjaldur*, Madsen, i København-Riga Ruten.
 s.s. *Tomsk*, Mikkelsen, afg. Swansea 14.3. til Catania.
 m.s. *Tongking*, Topp, afg. San Francisco 2.3. til Hamburg via Panama Kanal.
 s.s. *Transvaal*, Bronér, afg. Norfolk 28.2. til Hamburg.
 s.s. *Trondhjem*, Pedersen, ank. København 14.3.
 s.s. *Tula*, Christensen, afg. Cardiff 16.3. til Lissabon.
 s.s. *Tyr*, Jensen, ank. Hull 15.3.

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, ank. Antwerpen 11.3.
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, ank. København 15.3.
 s.s. *United States*, Meyer, afg. Oslo 16.3. til København.
 s.s. *Uranienborg*, Rasmussen, afg. Hook of Holland 11.3.

V

s.s. *Vega*, Madsen, ank. Ghent 15.3.
 s.s. *Vera*, Hjorth, pass. Gibraltar 9.3. p. R. t. London.
 s.s. *Veratyr*, Pedersen, oplagt.
 s.s. *Viborg*, Winther, ank. Odessa 10.3.
 s.s. *Vidar*, Nielsen, afg. Newcastle 16.3. til København.
 Bark *Viking*, Ankersøe, afg. Port Victoria, Spencer Gulf 2.2. til Europa.
 s.s. *Virginia*, Jacobsen, afg. Las Palmas 14.3. til Golfen.

W

s.s. *Wien*, Jørgensen, ank. Cette 13.3.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. København 14.3.

Y

s.s. *Ydun*, Jensen, i København-Randers Ruten.
 s.s. *Yokohama*, Bast, afg. Port Said 13.3. til Aarhus.
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Rasmussen, i København-Hamburg Ruten.
 s.s. *Yrsa* (Lauritzen), afg. London 13.3. til Leith.

Ø

s.s. *Ørkild*, Mortensen, pass. Gibraltar 10.3.
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, pass. Gibraltar 15.3.

POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE

m.s. *Alfa*, Christensen, ank. Königsberg 13.3.
 m.s. *Caroline*, Jørgensen, afg. Odense 11.3. til Seaham.
 3m.Sk. *H. C. Christensen*, Christensen, ank. Mobile 23.2.
 3m.Sk. *Fuglen*, Schmidt, ank. Kerteminde 4.3.
 3m.Sk. *Hans*, Christensen, ank. Teignmouth 7.3.
 3m.Sk. *Niels*, Rasmussen, ank. Portimao 25.2.
Philip, Petersen, oplagt Thurø.
Confidence, Mouritzen, ank. Helsingborg 5.3.
Cornwall, Madsen, ank. Charlestown 4.3.
Dannebrog, Hansen, ank. Thurø 8.1.
Flora, Nielsen, ank. Malmø 4.3.
Kurt, Jørgensen, afg. Cadiz 4.3. til Aberdeen.
Leif, Jørgensen, oplagt København.

Ludvig, Jørgensen, oplagt Thurø.
Martin Nisson, Jensen, afg. Setubal 4.3. til Helsingborg.
Primula, Jørgensen, paa Rejse til Ballina.
Valdemar, Christensen, afg. St. Nazaire 10.3. til Lissabon.
Vera, Larsen, ank. Methil 8.3.
 4m.Sk. *Richard*, Petersen, ank. Setubal 7.3.
 4m.Sk. *Ruth*, Sørensen, ank. Oslo 23.2.
 4m.Sk. *Sigrid*, Hansen, oplagt i Thurø Bund.
 m.s. *Albert Mau*, Rasmussen, ank. Hamburg 18.1. Efter Kollision med s.s. Hettan af Hull.
 3m.Sk. *Christian*, M. Rasmussen, ank. Par 11.3.
 3m.Sk. *Noah*, J. E. M. Jørgensen, Ebeltoft 7.3.
Fylla, Kromann, ank. Exeter 16.3.
Haabel, Groth, ank. Marstal 9.3.
Helga, Madsen, ank. Bremen 9.3.
Merkur, Hansen, ank. Setubal 13.3.
Venus, Boye, ank. Køge 16.3.
Gertrud, Albertsen, afg. Oporto 12.3.
Husavik, Hansen, ank. Lissabon 15.3.
Gloria, Kromann, ank. Berwich 13.3.
Astræa, Dam, afg. Marstal 13.3. til Cadiz.
Albert, Clausen, afg. Antwerpen 4.3. til Dysart.
 m.s. *Fullton*, Eriksen, afg. Marstal 16.3. til Aalborg.
 3m.Sk. *Gerda*, Andersen, ank. Brevik 16.3.
 3m.Sk. *Marna*, Boye, afg. Marstal 16.3.

BLIDBERG ROTHCHILD CO. INC.
 DAMPSKIBS AGENTER OG SKIBSMÆGLERE
 59-61, PEARL STREET Telegram-Adr.: BLIDBERG
 NEW YORK CITY

Repræsentanter for:
BLIDBERG METCALFE & CO., GÖTEBORG

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. ½

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-
tougge til Skibsbrug og Elevatorer

Oplag i København:

ANTON JENSEN · STRANDGADE 44

BOLINDERS RAAOLIE-MOTORER
FOR SKIBE OG STATIONÆR

Ingen Vandindsprøjtning.

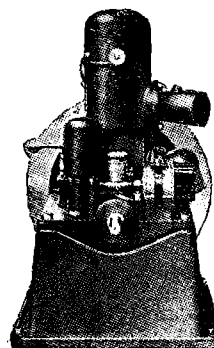
Ingen Kompressor.

Meget ringe Brændstofforbrug.

ØJEBLIKkelig IGANGSÆTNING VED ELEKTRISK GLØDESPIDS PAA RAAOLIE

OVER 15.000 BOLINDERMOTORER I DAGLIG DRIFT

ÆLDRE BOLINDERTYPER MODERNISERES



FORLANG TILBUD

Enepræsentant for Danmark:

HARRY LEVIN

(INGENIØRAFDLG.)

FREDERIKSGADE 1

KØBENHAVN

Telefon: Central 59-5995

Telegram-Adresse: »FAIRLEVIN«

KIRKEGADE 7 ESBJERG TELEFON 266

TH. THYGESEN

SKIBSPROVIANTERING

GRUNDLAGT 1893

FRILAGER · VARER FOR UDFØRSEL

**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, Fortønning.ALT SKIBSARBEJDE UDFØRES
TOLDBODGADE 6, KØBENHAVN · TELEF 9145Skibsmægler
KR. KNUDSEN

Søassurance

KRISTIANSAND. S.
NORGETelegram-Adresse:
"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 Fartøjer. Raadgivende ved Værftanlæg.
Tilsyn med Nybygninger.

Store Regnegade 5III, 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 »
Hakkala 19 »

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

FORSIKRINGS-AKTIESELSKABET

DANSKE LLOYD

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: 1059 **ODENSE** Statetelf.: 52

Telegram-Adr.: „Staalværft“

*

KONTOR I KØBENHAVN:
KONGENS NYTORV 8

*

NYBYGNING AF STAALSKIBE
INDTIL 10,000 TONS D.W.

*

SPECIALITET:
DIESELMOTORSKIBE

FORSIKRINGS-AKTIESELSKABET 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

A/S DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

Filialer:

KØBENHAVN

BANGKOK & 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 østasiatiske 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.

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

BLIDBERG ROTHCHILD CO. INC.

DAMPSKIBS AGENTER OG SKIBSMÆGLERE
59-61, PEARL STREET Telegram-Adr.: BLIDBERG
NEW YORK CITY

Repræsentanter for:
BLIDBERG METCALFE & CO., GÖTEBORG

STEGMANN
N.F. EDSV. SKIBSMÆGLER
TELEFONER 18 & 918 TELEGRAFER „STEGMANN“
NØRRE SUNDBY

A/S DAMPSKIBSSELSKABET

"PACIFIC"

AMALIEGADE 29 A

Telefon: 4211 • Telegram-Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

FLETCHERS (STEVEDORES) LIMITED

ETABLERET I OVER 50 AAR

TELEGRAM-ADR.:
"DISCHARGE, CARDIFF"
TELEFON: 1893

*Stevedores og
Kørsel*

ROYAL STUART BLDGS.,
JAMES STREET
CARDIFF

ALFRED CHRISTENSEN

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

*Dampskibsreder
Dampskibs- og Havariagent
Befragtningsforretning*

KONSIGNER DERES SKIBE TIL SCHELLEN'S SHIPPING & AGENCY CO. SOC. AN.

ROTTERDAM ANTWERPEN HAMBURG

Skibsredere, Skibsmæglere, Befragtere, Speditører,
Toldklarere. Spec. Baltic & White Sea Befragtning

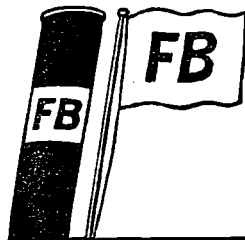
Telegram-Adresser:

Rotterdam: SCHELLEN Antwerpen: SCHELSHIP Hamburg: SCHELLENSHIP

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



DE FORENEDE BUGSERSELSKABER

Telef.: Toldboddommen: Central 3914
Kontoret: Central 291 • 13101 • 10392

TELEGRAM-ADRESSE
»TUGBOATS«

Nattefon for Bugsering: Palæ 3045
Natlf. 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 · 13

FREDAG 27 · MARTS 1925

32 · AARG.

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

DEN NY STATSBRYDER

Efter Vedtagelsen i Folketinget staar vi altsaa nu overfor Anskaffelsen af en ny Statsisbryder, hovedsagelig til Anvendelse ved Provinshavnene, og vi offentliggør andetsteds hele Lovforslagets Ordlyd.

I *Dansk Søfarts Tidende* for 13. Marts iaar gjorde vi os til Talsmand for den Betænkkelighed, som man i Skibsfartskredse nærrede overfor det oprindelige Lovforslags Bestemmelse om, at den Skade, der maatte tilføjes en Statsisbryder af det assisterede Skib eller dette af hin, bæres af det assisterede Skib, med mindre Skaden var bevirket ved fejlagtig Ordre fra Isbryderen eller ved fejlagtig Manøvrering af denne. Denne Bestemmelse var jo i Virkeligheden ensbetydende med, at al hændelig Skade udelukkende skulde bæres af det Skib, der modtog Isbryderhjælp, altsaa et afgjort Brud med Sølovens Principper, hvorefter normalt i Tilfælde af *force majeure* hvert Skib bærer sin Skade.

Som man vil se af Lovforslagets Ordlyd, har Regeringen ladet nævnte Bestemmelse udgaa og derved taget Hensyn til det af Skibsfarten fremsatte Krav — en Beslutning, som i aller højeste Grad tjener Regeringen til Ære.

FORSLAG OM SKIBSTILSYN

Vi kan desværre ikke sige det samme om Regeringens Forslag til en ny Skibstilsynslov. Det er af en saadan Beskaffenhed, at det praktiske Livs Mænd maa vende sig imod det. Skulde det blive vedtaget i sin nuværende Form, vil det blive en for Skibsfarten og Statskassen særdeles kostbar »Reform«. Det er, som vore Læsere ved, et Lovforslag, der er fremsat paa Baggrund af en beklagelig Hændelse som »Thor« Ulykken og uden at tage det fjærneste Hensyn til Rederieringens Ønsker.

Og det er ikke fordi Regeringen ikke kender Skibsfartens Ønsker og Henstillinger. Det er en kendt Sag, at baade Handelsminister *Tyge Rothe* og Handelsminister *Jørgen Christensen* havde stillet sig yderst velvilligt overfor Rederieringens Betænkninger, og at den sidstnævnte havde delegeret Kontorchef *Krogh* til at samarbejde med det af Dansk Dampskibsrederiforening nedsatte Udvalg til at gennemgaa Loven af 29. Marts 1920. Det havde derfor kun været naturligt, om den nuværende Regering havde ladet Kontorchef *Krogh* forhandle videre med nævnte Udvalg om Skibstilsynsloven og navnlig om et fornuftigt Samarbejde med Klassifikationsselskaberne. Vi forstaar, at Dansk Dampskibsrederiforening ogsaa har anmodet den nuværende Erhvervsminister om et saadant Samarbejde, særlig med en Reduktion af Syns-Afgifterne for Øje, men at denne Anmodning forblev ubesvaret indtil Dagen efter Lovforslagets Fremsættelse, og at Svaret da var afvisende.

I disse Spalter har vi tidligere understreget, at det i Loven af 29. Marts 1920 knæsatte Skibstilsyn efterhaanden var blevet altfor kostbart, og at der var al god Grund til at søge Udgifterne derved sat ned.

Skulde det ny Lovforslag blive til Lov, vil de i Stedet for blive betydeligt større baade for Statskassen og for Rederivirksomhederne. Vi har ligeledes henledet Opmærksomheden paa, at det engelske *Board of Trade* overlader Tilsynet med klassede Fragtskibe til Klassifikationsselskaberne, som iøvrigt har ganske anderledes Interesse i og Betingelser for at kunne udføre dette Arbejde end Regeringens Tilsynsmænd. Og vi kan trygt gaa ud fra, at hvad den engelske Regering mener er forsvarligt, kan ogsaa være fuldt forsvarligt for vort Vedkommende. Bortset fra, at den engelske Tilsyns-Maade er langt billigere, er den ogsaa langt mere betryggende. I Virkeligheden er ikke saa lidt af Statstilsynet et fromt Bedrag, for at bruge et mildt Udtryk. Ifølge Tilsynsloven omfatter Hovedtilsynet bl. a. en fuldstændig Undersøgelse af Skrog, vandtæt Inddeling, Rejsning og Maskineri. Dette skulde det danske Tilsyn i Virkeligheden udføre, men det overlades til Klassifikationsselskaberne, hvad der ikke forhindrer Optrævelsen af Gebyrer, som om dette Tilsyn var blevet udført af Statstilsynet. Er det virkelig Regeringens Mening at indlemme en saadan Meningsløshed i den ny Lov?

Den foreliggende Lov er, forekommer det os, en kostbar og uværdig Gestus imod det politiske Galeri. Det vilde være meget bedre for alle — for Staten, for Erhvervslivet og for Regeringen selv — om dette Lovforslag blev trukket tilbage, og at Regeringen optog Rederieringens Forslag om en blandet Kommission til at udarbejde en ny Lov.

DE INTERNATIONALE ARBEJDS-KONVENTIONER

I Genève residerer den saakaldte internationale Arbejds-Konference under Ledelse af den franske Socialistfører *Albert Thomas*. Denne Konference er en af de ihærdigst arbejdende Institutioner i Verden, og udspyr en uophørlig Strøm af internationale Arbejds-Konventioner til Overvejelse af de Stater, der er Medlemmer af Folkeforbundet.

Disse Arbejds-Konventioner er utvivlsomt skabte af nogle af de mest velmenende Idealister, vor realistiske Verden nogensinde har ejet. Velmenende Idealister er altid nogle vanskelige Personer at have at gøre med, og naar der et Sted opstaar, virkelige Vanskeligheder, kan man roligt holde ti mod en paa, at en eller anden velmenende, upraktisk Idealist er faret til og har taget Affære, hvor selv en Engel vilde have været bange for at svæve ind. Tanken om at oprette den internationale Arbejds-Konference gennemførtes i den Opgangsperiode, som fulgte efter den store Krig og paa et Tidspunkt, da kun meget faa Mennesker var klare over, at den Atmosfære af Velstand, der omgav os, var kunstig og vilde forsvinde i Løbet af kort Tid. Flertallet, deriblandt de fleste af de Delegerede ved Folkeforbundet, ventede tværtimod, at der forestod Verden en lang Periode af meget indbringende Virksomhed, og de var ganske naturligt villige til at dele det længe ventede Tusindaarsriges Goder med Arbejderne.

Øjeblikket absolut uegnet.

I denne Aand skabtes den internationale Arbejds-Konference, og Konferencens Arbejde er siden da blevet gjort og gøres stadig i den Aand, uden at man tager i Betragtning, at alt siden da har forandret sig fundamentalt, og at Verden i Stedet for at gennemgaa gode Tider lider under den alvorligste økonomiske Krise, man har været ude for siden den, der fulgte efter Napoleons-Krigen.

For saa vidt angaar Europa, er det Billede, som den velkendte danske Statsøkonom, Dr. *Wieth-Knudsen* har givet i en Artikel nylig i et norsk Blad, uhyggeligt sandt. Han udtaler heri bl. a.: »Det stakkels overbefolkede Europa, som Krigen har gjort endnu fattigere, har kun Valget mellem følgende to Alternativer: Masseudvandring til oversøiske Lande eller en almindelig Nedsættelse af Folkenes Levestandard. Nedsættelsen behøver maaske ikke at blive saa stærk, at man kommer ned paa samme Standard som i Midalderen, men den maa dog være saa stor, at vi kommer til at leve under samme Vilkaar som vore Oldeforældre«. Dr. *Wieth-Knudsen* tror ikke, at Europas Kultur vil lide særlig stærkt herunder, men mener tværtimod, at en Tilbagevenden til en simplere og mere naturlig Livsførelse vil vise sig at være en Velsignelse.

Men dette og forskellige andre Ting, der anskueliggør, hvorledes den økonomiske Vind for Tiden blæser, er umiskendelige Tegn paa, at Øjeblikket ikke er egnet for flere sociale Reforme af den Art, der udklækkes i den internationale Arbejds-Konferences Drivhus i Genève. Den virkelige Vanskelighed ved alle

disse Reforme er nemlig, at de er saa frygtelig kostbare. Dette gælder navnlig de foreslaaede Reforme om Bord paa Skibene, skønt de finansielle Ulemper, der klæber ved dem, ikke altid er det værste, der kan siges om dem; Gennemførelsen af nogle af dem vilde saaledes bringe Disciplinen om Bord alvorligt i Fare.

Samtidig Ratifikation i alle Lande.

I Norden er der for Tiden i Regeringskredse, navnlig hvor Regeringen er en Arbejdsregering, en Tendens til at betragte disse internationale Arbejds-Konventioner som et *fait accompli*, som de respektive nationale Regeringer maa ratificere, saa længe de paagældende Stater er Medlemmer af Folkeforbundet. Denne Betragtning er selvfølgelig en Misforstaaelse, og vi hilser derfor med Glæde Resultatet af en Debat, der nylig fandt Sted i det britiske Overhus angaaende dette Spørgsmaal. Lord *Peel*, der talte paa Regeringens Vegne, udtalte, at det vilde være at foretrække, at disse Konventioner ratificeredes samtidig af alle Lande, og han lovede, at Handelsministeriet vilde udsætte Ratifikationen, indtil det var vis paa, at de andre Lande ligeledes vilde ratificere.

Indtil nu har kun Lande, der ikke ejer nogen Handelsflaade af nogensomhelst Betydning, ratificeret Konventionerne om disse vidtrækkende Reforme om Bord i Skibene, og her i Skandinavien kan vi roligt vente, til Storbritannien skrider til Ratifikation.


FORSLAG TIL LOV OM EN ISBRYDER OG INDFØRELSE AF ISAFGIFT

Efter Afstemningen i Folketinget ved 2den Behandling forleden har Lovforslaget følgende Form:

§ 1.

Ministeren for Industri, Handel og Søfart bemyndiges til af Statskassen at anvende et Beløb af indtil 560,000 Kr. til Anskaffelse af en Isbryder under Forudsætning af, at der til det nævnte Formaal gennem Havnebestyrelserne for de i § 2 omhandlede Havne tilvejebringes og til Ministerens Raadighed stilles en Sum af tilsammen mindst 500,000 Kr.

Som Forrentning og Amortisation af den gennem Havnebestyrelserne tilvejebragte Del af Anskaffessummen beregnes $6\frac{1}{2}$ pCt. p. a., hvilket Beløb godskrives enhver af de paagældende Havnebestyrelser ved Beregningen af den Havnen paahvilende Isafgift, jfr. § 2, gennem en Aarrække af 30 Aar. Med Finansministerens Samtykke kan Ministeren for Industri, Handel og Søfart bestemme, at der for den omhandlede Del af Anskaffessummen udstedes Partialobligationer, der forrentes med 5 pCt. p. a. og indfries ved Udtrækning med $\frac{1}{30}$ hvert Aar i Løbet af 30 Aar.

§ 2.

Som Bidrag til Dækning af de med Statens Isbrydnings-tjeneste forbundne Omkostninger betales af de Varemængder, der ud- og indskibes i danske Havne med Vanddybde af 5 m og derover, i aarlig Isafgift tilsammen 120,000 Kr., der fordeles forholdsmæssig mellem Havnene efter de paagældende Varemængder, jfr. dog 3die Stykke nedenfor. Fordelingen fastsættes for en Periode af indtil fem Aar ad Gangen paa Grundlag af de i den forudgaaende Afgiftsperiode ud- og indskibede Varemængder.

Isafgiften tilfalder Statskassen. Den opræves af vedkommende Havnebestyrelse efter dennes nærmere Bestemmelse eller udredes efter Havnebestyrelsens Valg af Havnens almindelige Indtægter og udbetales med Halvdelen af Beløbet henholdsvis i April og Oktober Maaned.

Nærmere Forskrifter angaaende Isafgiftens Beregning og Indbetaing fastsættes af Ministeren for Industri, Handel og Søfart. Efter Ministerens Bestemmelse kan Afgiften indtil videre nedsættes eller endog helt bortfalde, for saa vidt angaar Havne, der enten selv raader over tilstrækkeligt Isbrydningsmateriel, eller for hvilke Isbryderhjælp erfaringsmæssigt skønnes uforuden. Nedsættelse af Afgiftens samlede aarlige Beløb kan for et eller flere Aar ad Gangen finde Sted med Tilslutning af begge Rigsdagens Finansudvalg.

§ 3.

For Anvendelse og Drift af den i nærværende Lov omhandlede Isbryder gælder de i §§ 1 og 2 i Lov Nr. 251 af 13. Juni 1922 indeholdte Bestemmelser.

Enhver Havn, for hvilken der udredes Isafgift af ud- og indskibede Varer efter den foregaaende Paragraf, modtager Isbryderens Hjælp uden Erlæggelse af særskilt Vederlag. Det samme gælder, naar Isbryderhjælpen ydes Havnen af den i Lov Nr. 251 af 13. Juni 1922 omhandlede Isbryder.

§ 4.

Ethvert Skib, der modtager Isbryderhjælp fra en Stats-Isbryder, er undergivet dennes Myndighed, saa længe Hjælpen ydes. Hvis Isbryderens Anvisninger ikke følges, er denne berettiget til at afbryde Hjælpen.

§ 5.

Naar den Hjælp, en Stats-Isbryder yder et Skib, finder Sted under saadanne Forhold, at Hjælpen maa anses som Bjærgning, gælder herom de almindelige Reger i 9de Kapitel i Søloven af 1. April 1892, jfr. Lov Nr. 103 af 29. April 1913, dog at Bjærgelønnen tilfalder Statskassen.

§ 6.

Denne Lov træder i Kraft straks, Bestemmelserne om Isafgiften dog først fra det Tidspunkt, der bestemmes ved kongelig Resolution.

Skipperen reddede Skibsdrengen.

3-m. Sk. »Apollo« af Marstal, *H. J. Albertsen*, laa for kort Tid siden i Aalborg Havn. Forleden var der nær sket en alvorlig Ulykke ombord. Skibsdrengen var i Færd med at tage Vand op for at spule Dækket, men gled og faldt i Vandet. Paa hans Anskrig kom Jungmanden til, men han kunde ikke faa fat i Drengen, saa det begyndte at blive kritisk. Heldigvis var Skipperen lige ved Siden af, og han var en helbefaren Mand, der ikke var bange for at dykke! Han fik iflg. Sv. Amtst. Drengen, der var mere død end levende af Skræk over det kolde Bad, trukket op og hurtigst muligt bragt til Køjs.

Drengen hedder *Svend Dissing*.

NETT WEIGHT DELIVERED

AF SKIBSREDER E. NISSEN

Der forekommer i adskillige Certepartier den Bestemmelse, at Fragten er betalbar »pr. nett weight delivered«, hvilket man fortolker saaledes, at dersom Varen er emballeret i Sække eller paa anden Maade, da betales der kun Fragt af Varen, men ikke af Emballagen.

Om denne Fortolkning er rigtig turde imidlertid være tvivlsomt, thi det er ikke nemt at se, hvorfor Rederen gratis skal transportere Købmandens Emballage, og det begrænser sig jo ikke alene til den gratis Transport, men Rederen faar samtidig Ansvar for Varen, men ogsaa for Emballagen, saalænge denne er i hans Varetægt.

Der foreligger saa vidt vides ikke nogen Domsafgørelse af Spørgsmaalet, men forskellige kompetente Personer har afgivet Responsum gaaende ud paa, at naar Certepartiet indeholder Bestemmelsen om Fragt »pr. nett weight delivered«, maa Købmanden uden Tvivl være juridisk berettiget til ikke at betale Fragt af Emballagen.

Denne Fortolkning kan dog næppe være rigtig, thi dersom Certepartiet bestemmer, at Ladningen f. Eks. skal bestaa af »Beans in Bags« og at Fragten skal betales »pr. nett weight delivered«, skulde man dog synes, at dette maa forstås saaledes, at Fragt skal betales af »nett weight of beans in bags delivered«, altsaa at Ladningen bestaar af saavel Bønner som Sække, og at det er heraf, at Fragten skal betales; det er i hvert Fald ikke nemt at se, med hvilken Ret Købmanden skiller Bønner og Sække og paastaar kun at skulle betale Fragt af Bønnerne, men ikke af Sækkene, thi det synes, at han da med ligesaa god Ret kunde vælge det andet, nemlig at betale Fragt af Sækkene, men ikke af Bønnerne.

Dersom Certepartiet indeholder den Bestemmelse, at Fragt skal betales »pr. nett weight beans delivered«, er Sagen klar; der vil intet være at tage Fejl af, og Rederen vil da kunne tage dette i Betragtning ved Fragtslutningen, men naar Certepartiet giver Købmanden Ret til at afskibe en Ladning i Bulk og/eller Sække, og han da vælger Afskibningen i Sække, maa det være en Uretfærdighed overfor Rederen, at han skal paatage sig Ansvar for og Transporten af disse Sække uden ringeste Godtgørelse, men tværtimod betydelige direkte Udgifter, hvilket jeg skal illustrere ved at omtale et konkret Tilfælde:

Et godt Eksempel paa Meningsløsheden.

En Baad laster 5,900 Tons Hvede i Sække i Australien til Europa, og Certepartiet bestemmer, at Ladningen skal bestaa af »wheat in bulk and/or bags«, og Fragten skal være betalbar med »42/6 pr. ton of 2,240 lbs. nett weight delivered«. Ved Udlosningen viser det sig, at Sækkenes Vægt (75,000 Sække) udgør 74 Tons, af hvilke der ikke betales Fragt, og paa Rederens Forlangende herom svarer Købmanden:

»In reply we can only refer you to the charterparty and the bill of lading, which plainly states

that the freight is payable upon the nett weight delivered. We have had scores of cargoes of wheat from Australia and every charterparty is made out in similar terms, and it is well understood by Shipowners in this country that the freight chargeable on Australian wheat cargoes is upon the nett weight only notwithstanding that the bags are part of the cargo, and no doubt these terms are considered at the time of fixing at a certain rate of freight«.

Den sidste Bemærkning, at Rederen maa have taget i Betragtning ved Fragtslutningen, at der ikke betales Fragt af Sækkene, synes i nærværende Tilfælde ikke at være ganske logisk, thi naar Fragten skulde have samme Størrelse, hvad enten Hveden blev afskibet i Bulk eller i Sække, kan Rederen vel næppe have gjort sig anden Forestilling, end at Købmandens Valg at afskibe Hveden i Sække højest kunde bevirke, at Indtagendet blev noget mindre, men derimod ikke, at han i saa Fald ogsaa skulde transportere disse Sække, altsaa 74 Tons, gratis, da han vel i saa Fald vilde have forlangt en højere Fragtrate, saafremt Købmanden valgte denne Afskibningsmaade.

Følgen blev nu, at ikke nok med, at Rederen har betalt Laste- og Losseomkostninger af disse 74 Tons Sække, samt Indkomstskat af den imaginære Fragt deraf etc., han har tillige haft Ansvar for den fulde Værdi af samtlige 75,000 Sække, saalænge disse var i hans Varetægt; og i dette Tilfælde havde paa Lasteplassen Stevedorens Folk kappet en Del af Sækkene, og Købmanden forlangte og fik herfor i Erstatning £78-15-11.

Regnestykket ser derefter saaledes ud:

1. Erstatning for beskadigede Sække	£ 78-15-11
2. Lasteudgifter af 74 Tons Sække	11- 8- 2
3. Kommission af Fragt af 74 Tons Sække	2- 9- 4
4. Indkomstskat i Australien af Fragten af 74 Tons Sække	8- 0- 4
5. Losseudgifter af 74 Tons Sække	6.15- 8
Ialt	£107- 9- 5

Altsaa har Rederen ikke alene haft den Fornøjelse, at han transporterer 74 Tons Sække uden at erholde nogen Fragt derfor, men han har yderligere haft en direkte Udgift derved paa £107-9-5 samt Tidsspild, og endvidere har han som nævnt haft Ansvar for den fulde Værdi af 75,000 Sække.

Uden Tvivl har der efterhaanden paa enkelte Ruter udviklet sig den Coutume, at eventuel Emballage virkelig skal transporteres gratis, men dette kan dog næppe have været Hensigten eller Tanken, da saadanne Certepartier oprindeligt oprettedes, der maa sikkert have ligget en ganske anden Aarsag til Grund for Bestemmelsen »pr. nett weight delivered« end den, at Rederen skulde paatage sig Ansvar for og Transport af Emballagen uden at faa Fragt; i hvert Fald er det en Absurditet, som man burde se at komme bort fra.

disse Baade skal sættes i transatlantisk Fart og besørge Transporten af Fords Fabrikata.

Det skal være Fords Hensigt at opbygge en Rederivirksomhed ligesaa dominerende indenfor Skibsfarten som hans Fabrikker er det indenfor Automobilindustrien, og der synes virkelig at være noget i dette Rygte, idet Ford faktisk allerede er begyndt at arbejde i den Retning, og Shipping Board er rede til at afhænde sin Flaade til meget billige Priser, saaledes at Ford vil være i Stand til at erhverve sig en stor Flaade langt billigere, end det ellers vilde være muligt.

Hearst-Pressen profeterer Fords nye Foretagende en stor Fremtid og betegner ham som Amerikas kommende »Shipping-King«.

FORD SOM SKIBSREDER

Fra New York meddeles, at det har vakt megen Opmærksomhed i Skibsfartskredse i U.S.A., at Ford Motor Company har besluttet at slaa ind paa Rederivirksomhed for til en Begyndelse i egne Skibe at transportere Selskabets Produkter til udenlandske Havne. Ford ejer nu en Tonnage paa 50,000 Tons indkøbt i Løbet af det sidste halve Aar. To af Baadene er af »lake«-Typen og bringer Automobile og Automobildele fra Fords Fabrikker i Detroit ad St. Lawrence-Kanalen til Havne i Øst- og Sydstatene. Paa Tilbagevejen har disse Baade i flere Tilfælde haft fuld Last. Han har nu købt tre andre Baade, som omdannes til Diesel-Drift, og

SKIBSFARTS- OG SKIBSBYGNINGSKONGRES I ÅBO

(FRA EN SÆRLIG KORRESPONDENT)

HELSINGFORS

Den Skibsfarts- og Skibsbygningskongres, der i Slutningen af Februar afholdtes i Åbo, overværedes af en stor og repræsentativ Forsamling af Redere, Skibsbyggere, Eksportører og Importører, Industridrivende og Assurandører, Finansmænd, Skibsførere og mange andre interesserede i Skibsfart, ligesom ogsaa Regeringen havde sendt Repræsentanter til Kongressen.

Denne aabnedes af Skibsreder *Lars Krogius*, og Medlem af Rigsdagen *K. Molin* præsiderede.

Det Spørgsmaal, der er af størst Betydning for Finlands Skibsfart og Skibsbygning, er Sikring af den fornødne Kredit til Udvikling af samme. Den tidligere Direktør for Finlands Bank, Hr. *Erik v. Frenckell*, der er bedre inde i det finske Kreditspørgsmaal end nogen anden og ved forskellige Lejligheder har repræsenteret Staten, Finlands Bank og Helsingfors By ved Laaneforhandlinger i Udlandet, stillede følgende Forslag, der for Størstedelen bifaldtes af Kongressen:

1) At Regering og Rigsdag snarest muligt undersøger Spørgsmaalet om Etableringen af en Stats-Laanefond til den finske Skibsfarts-Industri.

2) At Repræsentanterne for Handelen virker for Offentliggørelsen af Handelsstatistik for at muliggøre et nøjere Samarbejde mellem finsk Kapital og finsk Handel.

3) At Landets Kreditinstitutioner træffer saadanne Foranstaltninger, at det finske Obligationsmarked kan blive bedre.

Hvad angaar Punkt 2 anbefalede Hr. *Frenckell*, at man i videre Udstrækning gav Laangiverne Adgang til at danne sig en rigtig Mening om Sikkerheden, d. v. s. om Værdien af de paagældende Skibe. Med Hensyn til Punkt 3 gjorde han opmærksom paa det ønskelige i, at LaanepLANERNE gjordes saa tiltrækkende, at Offentligheden i højere Grad end hidtil anbragte sine opsparede Penge i indenlandske Obligationer og Skibsfartsaktier.

Angaaende Spørgsmaalet om en Stats-Laanefond, besluttede Kongressen at kombinere dette Forslag med et, der var fremsat af Direktøren for Finland-Amerika Linjen, Konsul *E. Tötterman*, i en Tale, han havde holdt om Finlands Andel i Transporten af Landets Import og Eksport, og hvori han slog til Lyd for, at Finlands Handel og Industri i højere Grad end hidtil burde bidrage til Udviklingen af Handelsflaaden ved at blive Aktionærer i Skibsfartsforetagender, og at

Kongressen overfor Regeringen skulde betone Ønskeligheden af, at en saa vigtig Gren af Handelen som Rederivirksomheder fremtidig støttedes ved en aarlig Bevilling, der paa favorable Betingelser stilledes til Raadighed til Udvikling af Skibsfarten.

En Skibs-Hypotekbank.

Sekretæren i Handelskamret, Dr. *E. Jernström*, talte om Muligheden for Oprettelsen af en Skibs-Hypotekbank. En Undersøgelse havde vist, at Udsigterne for en saadan Bank ikke var lovende for Øjeblikket. Regeringen vilde ganske vist ikke modsætte sig en Statsgaranti til Skibsfartens Fremme, men foruden det statsgaranterede Obligationslaan maatte Banken have en Aktiekapital svarende til dens Omsætning, og hvis Foretagendet skulde startes, vilde der ikke være vundet noget ved at yde nogle faa Redere Smaabeløb. Der var ingen Anledning til at kræve, at al den Tonnage, Banken laante Penge, skulde være nybygget. Der burde ogsaa ydes Laan paa indkøbt ældre, første Klasses Tonnage, og ogsaa de mindre Skibsfartsforetagender skulde nyde godt af Kredit-Institutionen. Hypotekbankens Hovedopgave vilde dog være at finansiere Erhvervelsen af saadan søgaaende Tonnage, der kunde besørge Transporten af Landets Import og Eksport. Banken maatte derfor have betydelige Midler til Raadighed, og Spørgsmaalet var, hvorledes man skulde tilvejebringe de Millioner, der var Tale om. Handelskamret var her kommet til det Resultat, at det næppe var muligt for Øjeblikket. Et andet Punkt af Betydning var, at Skibsfarten ikke vilde have megen Fordel af at faa Penge paa lang Frist, hvis de ikke kunde faas paa billige Betingelser, og Banken vilde være nødt til at forlange Renter, som ingen Reder vilde være villig til at binde sig til for længere Tid.

Spørgsmaalet maatte derfor udskydes, indtil Forholdene paa Pengemarkedet bedredes.

Spørgsmaalet om Laan til Skibsfarten synes altsaa uløseligt i Øjeblikket, men Deres Korrespondent ønsker dog at udtale, at Forholdene næppe er saa daarligere, som Handelskamret mener. I Løbet af de tre sidste Aar er der udlaant 1,200 Millioner Fmk. til Landbrugsformaal, og til Skibsfarten behøves der kun 40-50 Millioner Fmk. i 5 Aar. For dette Beløb, som Rigsdagen uden Vanskelighed vilde kunne bevilge, kunde der købes en Mængde Tonnage.

ESTLAND FORAN STATSHANDELSFLAADENS SAMMENBRUD

Estland har der allerede i længere Tid været ført en hæftig Kamp om, hvorvidt man skulde opretholde Statens Skibsfartsdepartement eller ikke. Til at varetage Driften af den af Staten under Krigen erhvervede Handelsflaade blev der i sin Tid oprettet et Skibsfartsdepartement, der imidlertid (som alle af andre Stater drevne Skibsfartsforetagender) i de siden Krigen forløbne Aar har arbejdet med Tab. Det er derfor fra en Side blevet foreslaaet at omdanne Skibsfartsdepartementet til et blandet Aktieselskab, i hvilket Staten skulde have Aktiemajoritet, medens man fra anden Side har foreslaaet at likvidere hele Foretagendet. Regeringen stiller sig imidlertid ikke velvilligt til det sidstnævnte Forslag, da Priserne paa Skibe for Øjeblikket er meget lave.

Parlamentets Finansudvalg har nu iflg. »Hansa« taget Spørgsmaalet op og har udtalt sig mod Skibsfartsdepartementets Opretholdelse, fordi Staten, som adskillige Eksempler fra andre Lande viser, ikke er i

Stand til at konkurrere med private Rederier. Regeringen har endnu ikke taget Stilling til Finansudvalgets Udtalelse, men man venter, at den vil følge Udvalgets Indstilling og udtale sig for Likvidation af Skibsfartsdepartementet.

Estlands Handelsflaade bestaar for Øjeblikket af ialt 466 Skibe med en samlet B.R.T. af 63,877 Tons. Af disse er 72 Dampere, 37 Motorskibe, 315 Sejlskibe og 42 Pramme med en samlet B.R.T. af henholdsvis 29,354, 4,927, 23,180 og 6,416 Tons.

FORHOLDENE I MEMELS HAVN

For udenlandske Skibe, som ankommer til Klaipedas (Memels) Havn, udkræves der ingen særlige Formaliteter, og der gøres ingen Forskel mellem fremmede Magters og litauiske Skibe. Hvad særlig angaar danske Skibe, bliver alle Certifikater vedrørende Skibsmaaling, udfærdigede i Danmark, anerkendte af de litauiske Myndigheder uden nogen Kontrol, paa samme Maade som tidligere i denne Havn, da den laa paa tysk Territorium.

BERETNING FOR STIFTELSEN "GEORG STAGES MINDE" FOR 1924

Af Ansøgninger om at blive antaget som Elever i Skoleskibet paa dets Togt i 1924 indkom 145. Af disse antoges 80.

11 af de antagne var enten faderløse eller uden Støtte af Faderen. 8 Elever fik den ensartede Paaklædning for reduceret Betaling, 5 fik Tøjet frit. Efter Tøgtet har flere Elever, der trængte dertil, faaet Tæpper, Skibskiste m. m. som Foræring.

Eleverne mødte om Bord den 24. April. 2 Dage efter lagde Skibet ud i Sundet, og efter at være blevet inspiceret afgik det den 27. Maj til Farvandet omkring Samsø og Store Bælt og laa Pinsen over ved Munkebjerg. Den 11. Juni foretoges den sædvanlige Rotur paa Kalundborg Fjord med Børnene fra Kysthospitalet. Efter at have provianteret i Nyborg, afsejledes den 16. Juni til Borgholm. Paa Tilbagereisen blev Kristiansø anløbet og derefter Køge Red, hvor Formanden kom om Bord og deltog i Turen Syd om Øerne til Graasten og derpaa gennem Lillebælt til Aarhus. Efter at have provianteret her afsejlede Skibet den 21. Juli til Inverness i Skotland, hvor det opholdt sig fra 2. til 6. August. Paa Hjemreisen blev Frederikshavn anløbet, og der holdtes derefter til Sundet, hvor der ankrede ved Bellevue den 15. August. I Sundet afholdtes Bestyrelsesmøde om Bord den 21. August og foretoges Øvelser til Ankers, indtil Skibet den 29. August lagde ind i Yderhavnen og Dagen efter i Flaadens Leje, hvor det blev afaktet og oplagt for Vinteren. Tøgtet sluttede den 13. September.

Under Skibets Aftakling og i Løbet af Efteraaret lykkedes det ca. 60 Elever at faa Hyre.

Af de 80 Elever, som blev antaget, blev 2 straks sendt i Land, da de var antaget under urigtige Forudsætninger, desuden blev der i den første Maaned hjemsendt 6 Elever paa Grund af manglende Lyst og Mod til Sømandslivet. Efterhaanden som disse Elever blev sendt i Land, blev de erstattede af andre.

Stiftelsen staar ogsaa i Aar i stor Taknemmelighedsgæld til »Dansk Dampskibsrederiforening«, uden hvis Hjælp det ikke vilde have været muligt at udsende Skibet.

Af andre — foruden Erhvervsministeriet og Orlogsværftet samt en Række andre Bidragydere — er der udvist Stiftelsen Velvilje og Imødekommenhed af »Havnevæsenet«, »Bugser-Selskabet«, A/S »Sadolin & Holmblad« samt Refsnæs Kyst-hospital, hvilke Stiftelsen herved bringer sin bedste Tak.

Dansk Dampskibsrederiforening	Kr. 34,681,15
Det Store Nordiske Telegraf-Selskab	» 600,00
Det Danske Petroleums Aktieselskab	» 500,00
Marineforeningens Københavns Kreds	» 400,00
Julius Skrikes Stiftelse	» 800,00
Den Raben-Levetzause Fond	» 400,00
Den Københavnske Sø-Assurance-Forening	» 200,00
Fjerde Søforsikringsselskab	» 400,00
De Private Assurandører	» 500,00
Det kgl. oktr. Søassurance-Kompagni	» 500,00

Ialt Kr. 38,981,15

Driftsregnskabet for Aaret balancerede med Kr. 101,316,87.

"DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING

København, den 24. Marts 1925.

Med den udvidede Lockout og Udsigten til mere omfattende Arbejdsuroligheder inden kort Tid er Skibsfartens Kaar, hvad Danmark angaar, yderligere besværliggjort og forringet.

Hele Verdensmarkedet, som for ganske nylig var »kørt fast«, giver nu Grund til lysere Forhaabninger, og det virker derfor dobbelt trøstesløst at se Skibene blive opholdt i Hjemlandet paa Grund af Lockout og Strike, og de Forhold, som vi daglig har for Øje, kan vi ikke undlade at lægge specielt Mærke til. De nuværende Tilstande gaar ud over hele Landet og forringer yderligere Kronens Værdi, ved at Landet maa importere mange vigtige Varer, som ellers frembringes herhjemme. Korn- & Foderstøfkmændene holder sig afventende, hvilket igen bevirker, at Efterspørgselen efter Tonnage — blandt andet fra La Plata, U.S.A. og Donau — saa godt som er ophørt.

I enkelte Markeder som for Eks. Kul til Middelhavet og La Plata er Raterne faste og opadgaende, men det er bare mærkeligt, at disse Fragter ikke er kommet endnu højere op, og 20/- La Plata og 12/- Vest Italien burde være Minimum, saaledes som de hjemgaende Markeder ligger.

TRÆLASTMARKEDET

Det lader til, at det nye Scanfin Certeparti laver flere Vanskeligheder, end nogen havde drømt om, og uden Tvivl bliver Certepartiet omgaaet, hvor nu Fejlen saa end ligger.

Af de ret mange Afslutninger i den sidste Tid bemærkes: 1,450 Stds. i to Baade Umeå/London, 44/6d., nyt Scanfin; 13/1,400 Stds. i to Baade Umeå/London 44/-; 1,200 Kemi/London 47/-; 1,000 Kotka/London 41/6d.; 700 Luleå/London 47/-; 300 Brahestad/Yarmouth 57/6d.; 3,000 Favne i 2/3 Baade Leningrad/Barrow 42/6d.; 1,000 Favne Wiborgs/Ghent 39/-, Juni; 300 Trångsund/Newhaven 50/-; 560 3 Wiborgs/Antwerpen 38/6d.; 725 Kotka/Antwerpen 38/-. En større Kontrakt Pulpwood fra Finland og Leningrad til Rotterdam Schiedam eller Emden er taget af et Hamburg Firma for Finlands Vedkommende og et hollandsk Firma for Leningrad Partiet til 37/- Syd-Finland, 38/3d. Vest-Finland og 32/- Leningrad (med fri Lastning).

Til Alexandria noteres en Del Laster fra vanlige Lasteplasser Finland/Sverige og med vanlig Sammensætning og daarligere Betingelser, 87/6d. à 90/-. Fra Hvidehavet er Befragterne ikke tilbøjelige til at over-

skride Maximalraterne, og en dansk Baad — ca. 660 Stds. — er sidst rapporteret sluttet for 2 Rejser til 62/6d. Canada-Befragterne har igen faaet en Del Baade til lavere Rater. De sidste Afslutninger er: 950 Bay of Fundy/W.B.E.I. 67/6d.—70/-, 1/2 Lossehavne; 1,200 Stds. Miramichi/Belfast 65/-.

KUL, KOKS ETC.

Til Danmark er Markedet ganske uforandret, og følgende Befragtninger taler for sig selv: 2,500 Methil/København 5/1½d. med 800 T. Losning; 3,300 Forth/København 4/9d. med 1,100 T. Losning; 800 Forth/Vejle 6/-, 1/3 Koks 8/6d.; 2,500 Tyne/Lindholm Pier 5/6d.; 1,750 Tyne/Korsør 5/-. Koks fra London er igen nede i 7/- for 16/2,000 Tonnere, maaske 7/3d. for den mindre Størrelse, og fra Wales og Vestkyst England er der ingen Ordre.

MIDDELHAVET

Til Trods for den store Efterspørgsel efter Baade for Kul, formaar Raterne ikke at komme op. Enkelte Laster betaler en 6d. mere end Markedet, men den rigelige Tonnagetilgang hjælper Befragterne til at faa billige Baade. Forth/Vest Italien ligger omkring de 10/- for 2/4,000 T. Baade. Tyne/Messina har betalt 10/6d. for 3,000 Tønner, og Torre Annunziata betaler noget lignende. Fra Wales til Vest Italien betaales ogsaa omkring 10/- med 11/6d. til Alexandria og Port Said, 12/6d. Sulina og 10/- Malta.

Til Øerne synes Befragterne at have dækket det mest presserende Behov og vil nu ikke over 8/9d., 9/- for handy size, 8/6d. for 4,000 Tonnere.

Af hjemgaende Laster — naar undtages Mineraler — er der yderst faa i Forhold til den fragtsøgende Tonnage, og de opnaelige Rater dækker vanskeligt Udgifterne. Donau, og Sortehavet i det hele taget, er ganske blottet for Ordre, og den store Flaade, som kommer dertil med Mel og Korn fra Amerika, bliver det vanskelig at skaffe Returlast. Rater som 10/9d. Poti/Boulogne eller Dunkirk, 8/7½d. Nicolaieff/Antwerpen eller Rotterdam er ganske meningsløse. Sidste Slutning fra Donau er: 16/- U.K./Cont., 17/6d.—18/-, 18/6d. tre Havne Bergen/Malmø for 3,000 Tønner. Alexandria betaler 11/- pr. 60 cbf. til Bristol Kanalen, 11/6d.—12/- til Østkysten.

NORD-AMERIKA, GULFEN, CANADA

Kul fra Wales til U.S.A. noteres i 7/3d. med 1,000 T. Losning fri og Montreal 6/9d., 7/-; Scotland/Montreal 7/3d., 7/6d., 1,000 T. Losning à 1/-.

De første Befragtninger fra Montreal, 15/25de Maj Lastning, noteres gjort til 15 Cents Rotterdam/Hamburg. Korn fra Nord-Staterne og Gulfen findes saa godt som ikke; derimod sluttet en Del Baade med Kul til River Plate Dol. 4.40, Pitchpine 148/9d., og til Europa 132/6d. Cuba har faaet en mindre Baad til 22/- U.K./Cont. og noterer kun 20/- for 6,000 Tonnere.

For den nye Høst fra Pacific, Juli/Aug., er gjort en enkelt Baad til 34/6d. U.K./Cont.

SYD-AMERIKA

Prompte Baade faar 16/6d., 17/- lower ports, og Markedet er ret nervøst, da de færreste Baade søger denne Destination, saa længe det hjemgaaende Marked ikke viser Tegn til Bedring.

Der er stadig en stor Flaade usluttet hjemover for prompt og April, og 16/3d. er akcepteret fra Bahia Blanca til Marseilles, 16/- og 14/6d. U.K. De Baade, som tager Kul ud nu, gør Regning paa et godt Mar-

ked i Maj, og til den Tid maa der være indtruffet en Forandring til det bedre. Større Baade er igen skiftet fra La Plata i Ballast til Chile og Gulfen, og Salpeter Raterne er gaaet ned i 4.75/4.50 Doll.

ØSTEN

er rolig med stadig lavere Noteringer. Fra Australien er Raten dalet ca. 2/6d., og Rutebaadene kan vist nu klare det endnu usluttede Kvantum. Vladivostock/U.K.-Cont., option Skandinavien er værd ca. 31/3d. April; Makate/svensk Sundhavn ca. 36/3d. Fra Syd-Afrika har en norsk Baad faaet 30/- til U.K./Cont., 2,500 Tons (part cargo).

TIME CHARTER

For europæisk Fart kan der vanskelig komme Ordre uden i Ny og Næ. Vest-Indien Befragterne er derimod stadig i Markedet og sikrer sig Tonnage fremover — i Forventning om en Opgang i den nærmeste Fremtid.

SKIBSTRAFIKKEN PAA DANZIG I FEBRUAR MAANED 1925

Antallet af de til Danzig indgaaede Skibe var i Februar Maaned 176 med 89,748 N.R.T. mod 215 Skibe med 120,523 N.R.T. i Januar Maaned.

For udgaaede Skibes Vedkommende var Antallet 195 med 103,391 N.R.T. mod 221 med 128,967 i Januar Maaned.

Af de i Februar indgaaede Skibe indgik 51 med 23,328 N.R.T. i Ballast, medens 23 Skibe med 18,638 N.R.T. udgik i Ballast.

Til Sammenligning med Februar Maaned 1924 anføres, at Antallet af de da indgaaede Skibe var 115 med 77,054 N.R.T., og af da udgaaede Skibe 103 med 77,705 N.R.T.

Trods det usædvanlig gunstige Vejr, som Februar bragte for Sejladsen, er Trafikken i jævn Tilbagegang. Tilførslen af Eksportvarer fra Polen har været ringe, selv Trætilførslen, som ellers er stærk paa denne Aarstid, ligger ganske stille. Tilførslen til Danzig bestaar af Stykgoods, Mel, Gødningsstoffer etc. Særlig af sidste Vare har Importen været livlig, idet der har været Tilførsel af en Del Phosphat og Chilesalpeter i hele Ladninger.

Den danske Tonnage staar trods yderligere Nedgang fra Januar Maaned som Nr. 2 med 26 Skibe med 19,455 N.R.T. efter Tyskland som Nr. 1 med 83 Skibe med 32,000 N.R.T., som Nr. 3 kommer England med 14 Skibe med 13,639 N.R.T.

Den udgaaede Trafik fordelt efter Flag viser følgende Tal:

Nationalitet	Antal Skibe	Tonnage
Belgien	1	3,212
Danzig	14	5,685
Danmark	26	19,455
Tyskland	83	32,000
England	14	13,639
Estland	1	112
Finland	1	112
Frankrig	2	1,632
Holland	2	665
Letland	3	412
Memel	1	437
Norge	7	2,883
Polen	3	2,115
Sverige	18	7,389

Passagertrafikken er i Februar af ringe Betydning, en stor Del af denne er imidlertid foregaaet paa Skibe med dansk Flag, saaledes til og fra København, den direkte Trafik til New York, der denne Maaned er steget til 266 Udvandrere, og en stor Del af Udvan- drertrafikken over London med den danske s.s. »Moskov«.

Passagertrafikken androg ialt:

	Indg.	Udg.
Libau	86	63
Stockholm	4	—
København	52	103
London	55	693
Hull	55	291
New York	36	266
Bordeaux	—	4
	288	1420

Københavns Skipperforening

afholdt Generalforsamling paa Børsen Lørdag den 28. Februar 1925.

Af Beretningen fremgik, at de i 1924 udbetalte Understøttelser androg:

I Legater og Enkepensioner	27,531 Kr.
I Huslejhjælp og forskellige Understøttelser	13,205 -
Hjælp i Form af Friboliger og Afslag paa Husleje kan sættes til ca.	10,000 -
Foreningens Formue beløb sig den 1. Januar 1925 til:	
Foreningskassen, Stiftelsen og Understøttelses-	
kassen	908,205 Kr.
Foreningens Legatformue	436,100 -
Enkekassens Formue	96,153 -
Foreningen har i Aarets Løb modtaget en anonym Gave til Enkekassen paa 1000 Kr.	

I det forløbne Aar er der indtraadt 9 nye Medlemmer i Foreningen. 7 Medlemmer er afgaaet ved Døden og 1 Medlem er slettet paa Grund af Kontingentrestance.

Den 1. Januar 1925 udgjorde Medlemsantallet 253.

Til Medlemmer af Bestyrelsen er valgt: Kaptajn C. A. Jensen (Genvalg), Kaptajn G. F. Michelsen (Genvalg), Kaptajn H. P. Berg (Nyvalg), Kaptajn E. H. Salomonsen (Nyvalg).

Til Revisorer: Kaptajn P. T. Folkmann (Genvalg), Kaptajn C. W. Søeby (Genvalg), Overstyrmand R. K. Tving (Genvalg), Kaptajn N. P. Sørensen (Nyvalg).

FORHØJELSE AF LODSPENGENE I LÜBECK

Senatet i Lübeck har under 18. f. M. vedtaget fra og med den 20. s. M. at forhøje Lodspengene efter Tariffen af 6. Oktober 1923 med 200 pCt.

ATLAS

4/s Atlas, Nørrebrogade 198 · København L.

SKIBS-DAMPTURBINER

MED

TANDHJULSUDVEKSLING

i mest moderne Udførelse.

DOMME AF BETYDNING FOR SKIBSFARTEN

ERSTATNINGSKRAV I AMERIKA

I sidste Nummer af *Dansk Søfarts Tidende* bragte vi et Par Domme af Interesse for Skibsfarten hentede fra en Beretning fra Thos. R. Miller & Son's, London, for 1924 og tillader os her yderligere at citere nogle faa Eksempler fra Rapporten:

Et Tilfælde angaaende en Maskinmester fra Damperen »Siam City« er af Interesse, idet det viser, hvorledes Erstatningskrav kan rejse i Amerika. Den nævnte Maskinmester led af Gigt og blev indlagt paa Hospitalet, hvor han blev behandlet og helbredet paa Rederiets Bekostning. Han meddeler, at medens han laa paa Hospitalet, modtog han Besøg af en Mand, der fortalte Maskinmesteren, at han (Manden) var knyttet til »Sømands Velfærds Organisation« og efter at have anmodet om og have faaet fuld Oplysning om Maskinmesterens Sygdom erklærede, at han vilde henvende sig til Rederiet og søge at faa det til at betale Hospitalsudgifterne. Der hørtes saa ikke mere om Sagen, før Rederiet blev stævnet til at betale et Erstatningsbeløb paa 6,000 Dollars. Maskinmesteren hævdede, at han ikke havde bemyndiget nogen til at rejse et saadant Krav og beklagede, at Rederiet var blevet udsat herfor, da han personlig var fuldt tilfreds med, hvad der var blevet gjort for ham.

BESKADIGET LADNING

En anden Sag drejede sig om Damperen »Santa Theresa«, der havde bragt en Ladning Sukker fra Cuba til Boston. Ved Ankomsten var Sukkeret stærkt beskadiget, hvorfor der rejstes et Erstatningskrav paa 35,000 Dollars. En Del af det beskadigede Sukker var

anbragt paa Brodækket og en Del i Last No. 2. Sukkeret i Lasten var beskadiget af Søvand, men da Klagerne hævdede, at Anbringelsen paa Brodækket ikke kunde betragtes som Stuvning under Dæk, gik Associationen med til et Kompromis med Hensyn til denne Del af Kravet. Det er tilfredsstillende at kunne meddele, at Erstatningskravet efter en Del Forhandling bragtes ud af Verden mod Betaling af 1,000 Dollars.

ET BODESPØRGSMAAL

Et interessant Eksempel angaaende Bøder afgiver Damperen »Saar« i Cette. Damperen var blevet ikendt en Bøde paa 95,000 Francs (den blev senere nedsat til 30,000 Francs) for paastaaet Mangel af Asfaltfade. Ladningen var i daarlig Tilstand, da den blev taget om Bord, og Konnossementet fik Paategning i Overensstemmelse hermed, foruden at det fik en Paategning om, at der manglede 10 Fade. Paa Grund af Varernes Tilstand var det umuligt at tælle den udlossede Ladning nøjagtigt, men der syntes at mangle 5 Fade. Toldmyndighederne vilde ikende Skibet en Bøde og nægtede at tillægge Paategningerne nogen Betydning. Det menes, at Myndighederne indtog denne Holdning for at belaste Rederiet med Bøden, men Associationens Agent undersøgte Sagen, og da Konnossementet indeholdt en Bestemmelse om, at alle Toldmulkter skulde falde paa Ladningen, blev der gjort Udlæg i denne. Sagen blev afgjort af de franske Domstole, der erklærede, at denne Bestemmelse var bindende for Modtageren, saaledes at Rederen, hvem Bøden oprindeligt var paalagt, kunde faa denne tilbagebetalt hos Modtageren.

SØMANDSHØJSKOLEN I SVENDBORG

Sømandshøjskolen i Svendborg, der ledes af Kaptajn J. P. Sigurdson, har udsendt Aarsberetning for 1924, af hvilken fremgaar, at Vinterskolen var besøgt af 43 Elever. Deraf var 17 befarne. Resten var Begyndere og nogle med Sejlads under 6 Maaneder.

Paa Sommerskolen var der 17 Elever, ialt 60. Det voldte ingen Vanskeligheder at faa Hyre til dem med vore hjemlige Skibe, om Bord i hvilke de plejer at kunne gøre udmærket Fyldest.

Højskolens Skoleskib, »Hvalfisken«, kom i Dok den 29. Oktober for at underkastes Behandling af Bunden. Desværre viste det sig, at den siden sidste Eftersyn var blevet medtaget af Orm, saa det blev aldeles nødvendigt at forny en Del af Is huden, kalfatre den og give den et grundigt Eftersyn, inden Jernpladerne kunde blive slaaet paa, og skønt der i alle Maader blev økonomiseret, saa blev det dog en stor Sum, der maatte ofres paa den, en Sum, som langt overskred det, der oprindeligt var vedtaget.

Sommersæsonen var en af de bedste i de senere Aar. Mange Udtalelser og Vidnesbyrd har Skolen modtaget fra sine Gæster om deres Tilfredshed med Opholdet, og den har vundet mange Venner blandt dem, dels ved at de anbefaler den til Venner og Bekendte, dels ved, at mange har ydet og vil i Fremtiden yde Bidrag til Støtte for Gerningen. Det er lykkedes ogsaa i Aar at føre Skolen igennem uden Underbalance, og Skolen takker alle dem, som paa mange Maader har støttet den med Gaver og Bidrag. Staten, Rederierne, hvis Støtte den ikke kan undvære, Strykers Stiftelse og Svendborg Amtsskolefond, som Aar efter Aar yder den Bidrag Indenlandsk Sømandsmission, Brødrene og alle de mange Venner, som er med til at bære Gerningen, bringer Skolen sin Tak og beder om, at den ogsaa for Fremtiden maa regne med, at den samme store Velvillie og Kærlighed, der hidtil er bleven denne Sag til Del, ikke maa svigte.

Skolens Lærpersonale var sidste Aar for Vinterskolens

Vedkommende: Styrmand L. Nielsen, Assistent Bollerup, Frk. Madsen i Køkkenet, Læge Friis, Styrmand Juul Christensen og Forstanderen.

Højskolens Regnskab for 1924 balancerer med 144,484 Kr.

Skolens Program.

1. Vinterskole fra 1. November til 31. Marts. Højskole med Klasse for befarne Sømand og Begyndere. Ophold for befarne mindst 1 Maaned (nødig under 2 Maaneder), for Begyndere mindst 2 Maaneder.

Undervisningen omfatter ugentlig: 4 Timer Dansk, 4 T. Regning, 3 T. Engelsk, 6 T. Sømandsskab og 4 T. Sløjd. Frie Foredrag 3 T., Navigation 2 T., Historie 2 T., Geografi 2 T., Fysik og Maskinlære 1 T., Signaltjeneste 2 T., Gymnastik 3 T. Ialt 38 Timer.

Om Aftenen Spørgsmaalstimer, Lysbilleder, fysiske Forsøg, Oplæsning, Bibeltimer, selskabelige Aftener, Afholdsmoder m. m.

Betalingen er for Kost og Logis samt Undervisning: 95 Kr. maanedlig, hvorfra gaar Statens Understøttelse: for befarne 1. Maaned 15 Kr., 2. Maaned 20 Kr. og derefter 25 Kr. pr. Maaned. For Begyndere 15 Kr. pr. Maaned.

2. 3 Mdr. Sommerskole for Begyndere fra April—Juli. Undervisningen omfatter: Praktisk Sømandsskab og Sløjd, Dansk, Regning, Geografi, Signaltjeneste, Sundhedslære og nogle Foredrag.

Prisen er 95 Kr. maanedlig, hvorfra gaar 15 Kr. maanedlig som Statens Understøttelse.

Der bruges ikke ensartet Uniform; Drengene benytter, som i almindelige Skibe, hvad Tøj de har, en blaa Gancer og Gymnastiksko er det eneste ufravigelige. Drengene, baade af Sommer- og Vinterholdet, vil kunne gøre sig stor Forventning om at opnaa Hyre med Skibe fra Svendborg og Omegn, og Skolen søger fremdeles at hjælpe dem til Rette, indtil Forberedelsen til Styrmandseksamen efter 48 Maaneders Sejlads kan paabegyndes. Skolen søger at hjælpe dem til at sammenspare de dertil fornødne Midler.

Med de Ophold i Sejladsen, der sædvanlig bliver, maa der regnes 6 Aar fra Dreng til Styrmand. Tiden regnes kun efter fyldte 15 Aar.

Alle Elever bor paa Skolen eller om Sommeren om Bord i Skoleskibet. Af Sengetøj medbringes Pudevaar og Lagener. Et Par ulde Tæpper er dog bedre.

3. Kogeskole med 4 Mdr.s Kursus fra Oktober—September. Der udlæres og optages 2 Elever hver Maaned. Prisen som for andre Elever.

PEDRO NIELSEN

Skibsmægler og Befragter

VALENCIA (COLON 64)

Som den eneste danske Skibsmægler i Spanien
haaber jeg paa Støtte ved danske Rederes Tillid

Telegram-Adresse: PENIELSEN. Telefon No. 403.
Coder: Watkins 1881 og T.III. 1884, Scott's 10. Udg. 1906

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 Fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Følvandet 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 Bugsertov.

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 besørgeres af herværende Firmaer til faste Priser.

Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne.

Jernbanespor ved alle Kajer.

Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeperonner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttefade.

To mindre Skibsreparationsværfter og Ophalingsbedding for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder.

Firilager ved Tolboden.

HOBRO

Rende med 5,7 m Vanddybde og dobbelt Dagafmærkning fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Vanddybde forefindes. **Skibs- og Værftafgifter** efter Provinshavnens Minimumstakster.

Ingen Lodstvang.

Bugsering saavel gennem Fjordindløbet som Fjorden udføres af Havnevesenets 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.

HORSEN

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

besørgeres af Ladningsmodtageren efter faste, moderate Takster og af Havnearbejdernes Andels-Losseklub.

Skibsbyggeri, Ophalingsbedding og Køhalingssplads haves. Kran til 5000 kg. Jernbanespor ved alle Bolværker. Udmærkede og velbelyste Havnepladser. Pladser og Pakhuse til Udleje.

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 uformøden.** 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, Køhalingssplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. 8 Tons Kran, Havnepladsen velbelyst, Jernbanespor langs begge Havnens Sider.

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 Teglhølmolen 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-Registertonningen. 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 ovennævnte Afgifter) og 10 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bøjer, Pæle eller ved andet Skibs Værside. Sidsnævnte Afgift betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsformødenheder o.v. Ind- og Udtagning af Ballast. Afgifterne opkræves indtil videre med et Tillæg af 20 %. Modereret Afgift for Rutebartøjer og reparerende Fartøjer m. m. Fartøjer, der udelukkende anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyris- eller Motorolie til Fartøjets eget Brug, Proviant eller andre Skibsformødenheder, 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 losses, 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 **Frihavnen** besørgeres Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I **Toldhavnen** efter nærmere Overenskomst med vedkommende Arbejdsformand (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 Ladeapparater, 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.

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 forbudet, 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.

HELISINGØR

Dybden i Indsejlingen og største Del af Søndre Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. **Skibsafgift (pr. Reg.-Ton)** 25 Øre. Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. **Lods** ved Havnen og i Fyrskibet „Lappegrund“. Faste Takster. **Bugsering** efter Aftale. **Ballastpenge** 4 Øre pr. Netto Reg.-Ton. **Ballast** ca. 5 Kr. pr. m³. **Vand:** I Havnen 2 Kr.; paa Reden 4,50 Kr. pr. m³. **Losning og Lastning** til faste Takster. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. - **Moderne Skibsværft:** Ophalingsbedding indtil 800 T. Vægt; 2 Tørdokke indtil 115 m Længde; Kraner til 60 T. Løfteevne.

HOLBÆK

Dybden i den gravede Rende over Iseffjordsbarren c. 6 m. Brede 50 m, Dybden i Indsejlingsrenden i Holbæk Fjord 5.65 m, Brede 30 m, samme Dybde i Trafikhavnen. Bolværkerne 1.9 m. over D. V. Ouruløbet 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 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

besørgeres af Stevedor efter faste Takster.

Jernbanespor overalt ved Bolværkerne. I den ny Trafikhavn tredobbelte Spor. Elektrisk Havnebelysning overalt. Gode Oplagspladser, Kornelatorer, Pakhuse og Oplag af Bunkerkul.

KOLDING

Sejlløbet i Kolding Fjord forsynet med Dag- og Natafmærkning.

Mindste **Vanddybde** 7 Meter.

Samme Dybde ved Bolværker i Havnen.

Skibeafgift 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 Køhaling.

REALISATIONEN AF STATSFLAADERNE

Mr. O'Connor, Præsident for U.S.A.'s Shipping Board, har nylig udtalt, at det vilde være vel for udenlandske Konkurrenter at huske, at hvad enten den amerikanske Handelsflaade blev drevet af Staten fremtidig eller ikke, vilde den have det amerikanske Folk bag sig. Denne Udtalelse synes ved første Øjekast ikke at have noget fælles med den Erklæring, som Australiens Førsteminister, Mr. Bruce, fremsatte forrige Uge, gaaende ud paa, at det efter Tilskyndelse af den australske Shipping Board, der hævdede, at det var umuligt at drive den australske Statsflaade under australsk Register, saaledes at den betalte sig, var blevet vedtaget at udbyde den til Salg. Hvis man imidlertid tager de Grunde, der har bestemt den australske Regering til dette Skridt, og de Betingelser, paa hvilke man synes at antage, at Skibene vil kunne afhændes, i Betragtning, vil man se, at skønt det ikke aabent antydes, at man agter at antage en eller anden tillempt amerikansk Politik i Australien, er Forholdene dog saaledes, at en saadan Kurs vil være saa at sige uundgaaelig. Der var tre Fremgangsmaader, de australske Myndigheder kunde vælge imellem: de kunde enten overføre Flaaden til det britiske Register under britiske Betingelser, de kunde sælge den betingelsesløst, eller de kunde sælge den paa Betingelser, der sikrede den Forbliven i australsk Skibsfart med en garanteret regelmæssig og fyldestgørende Fart, der sikrede australske Afskibere mod at blive udbyttede af en Skibsfartstrust eller S sammenslutning. Man har valgt den sidstnævnte Fremgangsmaade, og Tilbud vil blive indkaldt for Køb af Linjen som et i Drift værende Foretagende med det Forbehold, at Fragt- og Pasagertaksterne ikke maa sættes op, medmindre Staten under visse Betingelser giver Tilladelse dertil.

Driften af den australske Statsflaade.

Kernen af den Flaade, som den australske Regering nu søger at afhænde, erhvervedes, skriver *Fairplay*, under Krigen af Australiens daværende Førsteminister, Mr. Hughes, i England, og det viste sig muligt at drive Skibene med et godt Resultat med de da gældende Fragtsatser og ved at fritage dem for Indkomstskat og for den ekstra Udbytte-Afgift, hvilket de Redere, af hvem de var købt, aldrig kunde have gjort i Betragtning af, at Skibene da vilde have været rekvirerede af Regeringen. Selvfølgelig førte en saadan Fremgangsmaade til Gnidninger, og endelig for ca. to Aar siden kom den australske Regerings Linje ind under S sammenslutningen af Dampskibslinjer og har siden da været underkastet samme Vilkaar som de britiske Selskaber, hvad angaar Fragt- og Passagertakster. Hvad har Resultatet nu været heraf? Skibene har bragt et gennemsnitligt Tab af 500,000 Pd. Sterl. aarligt de tre sidste Aar, ganske bortset fra Nedskrivning og Renter Selv om man lader de yderst slette Forhold for Skibsfarten ude af Betragtning, er det paa ingen Maade forbausende, at Resultatet er saaledes, da Skibe, der sejler under australsk Flag, skal have langt bedre Kahytsforhold for Officerer og Mandskab, end der kræves i noget andet Land paa Jorden, ligesom der kræves en langt højere Standard med Hensyn til Kosten og betales højere Løn. Hertil kommer yder-

ligere, at det radikale Arbejderelement i Australien pludselig fik den Overbevisning, at man kan malke en gold Ko og handlede i Overensstemmelse hermed. Shipping Board modsatte sig ganske vist bestemt disse Bestræbelser, men Følgen blev, at en stor Del af Tonnagen maatte lægges op. Chartrede Skibe er blevet boycottet, og Tabene paa Driften forøgedes herved mægtigt. Under disse Omstændigheder er det ikke forbausende at høre fra Sydney, at Skibsrederne udtaler deres Forundring over, at den australske Regering kun vil sælge Skibene paa Betingelser, der allerede har vist sig ufordelagtige.

Paavisning af Statsdriftens Umulighed.

I en Indberetning til Regeringen udtaler Shipping Board, at den Situation, Statslinjen befinder sig i, skyldes 1) de høje Omkostninger, der er forbundet med at holde Skibene i Drift, sammenlignet med, hvad det koster konkurrerende Linjer, 2) Arbejder-Vanskeligheder, 3) det Faktum, at Stats-skibene ikke kunde holdes gaaende uden store Tab, medens private Skibe under det australske Register dækkedes af de australske industrielle Kendelser, og 4) Tonnagens upraktiske Karakter.

Vanskelighederne synes i Virkeligheden uovervindelige, og ingen vil beklage dette mere end de britiske Dampskibslinjer paa Australien, der absolut vilde foretrække, at Statslinjen fortsatte som hidtil, thi skønt den tager samme Rater som andre Skibe og sætter enorme Summer til aarlig derved, vil Afskibere under saadanne Omstændigheder ikke kunne finde nogen officiel Berettigelse til at klage over, at Fragterne er uforholdsmæssig høje. Og ser man nøjternt paa Spørgsmaalet, maa man sige, at som Fragtmarkedet ligger for Tiden, er det i bedste Fald et Slumpetræf, om en Reder er i Stand til at dække Forringelsen af Materiellet. Hvad Rutebaade angaar, og det er dem, der navnlig berøres af Australiens og Canadas Holdning, kan man sige, at de nu gennemgaar en Tid, som man selv med den største Forudseenhed ikke kunde have anet noget om.

En Fare for Englands Skibsfart.

Dampere koster nu mindst dobbelt saa meget, og Baade, der blev afleveret for et eller to Aar siden, fire Gange saa meget som før Krigen, medens Driftsudgifterne er omtrent dobbelt saa høje som for ti Aar siden. Aareladningen af Selskabernes Hjelpekilder er frygtelig og er mere end tilstrækkelig til at forklare Lord *Inchapes* Udtalelse paa P. & O. Linjens sidste Generalforsamling om, at Selskabet for anden Gang ikke havde haft noget Udbytte af Driften af Skibene, og at det Udbytte, Regnskabet udviste, stammede fra Selskabets Pengeanbringelser.

Dette er en utaalelig Tilstand, ikke blot fra et Skibsfarts-Synspunkt, men ogsaa for Nationen, idet England uden sin Handelsflaade hurtigt vilde synke ned til Betydningsløshed. Man kan imidlertid ikke lukke Øjnene for det Faktum, at det betydningsfuldeste Aktiv, Riget ejer, i høj Grad lever paa sine Reserver, og at Fornyelsen af forældet Tonnage koster mindst dobbelt saa meget som før Krigen. De finansielle Følger heraf er øjensynlige og er ensbetydende med endelig Udsettelse af mange Selskaber, medmindre Bygningsomkostningerne bliver bragt ned, og det er der ingen Udsigt til.

Statsøkonomer kan naturligvis hævde, at Redernes Handlemaade, praktisk talt at paalægge sig selv en Kapitalafgift, tidligere eller senere vil blive belønnet, og Aktionærer vil forholde sig rolige, saalænge Manglen paa Udbytte ikke griber ind i deres personlige Velvære eller i Markedsværdien af deres Aktier, men Handelsflaaden taber i Stedet for at vinde i Styrke, og som om det ikke var galt nok, at den er stillet overfor usædvanlig slette Handelsforhold, trues den nu med statsunderstøttet Konkurrence fra Rigets Side.

UDDYBNINGEN AF LIMFJORDEN

Uddybningen af Limfjorden vil, efter hvad Vandbygningsdirektoratet meddeler, koste 2 Millioner Kroner. Projektet vil nu blive overvejet for derefter at gaa ud til de interesserede Havne, der ikke undgaar at betale i alt Fald noget til Hjælp.

STATSSUBVENTION TIL RUTEN STOCKHOLM--DANZIG

Firmaet Ossian Olson, Stockholm, der driver en fast Dampskibsroute mellem Stockholm og Danzig samt andre Østersøhavne, har ansøgt Regeringen om en maanedlig Statssubvention paa 800 Kr. i et Aar til denne Linje. Rederiet udtaler, iflg. S. S., at det paa Grund af de store økonomiske Ofre, der er forbundne

med Rutens Drift, ikke vil være i Stand til vedblivende at opretholde den, hvis ikke Subventionen bevilges.

50 Aar som Navigationslærer.

Til 1. April i Aar trækker Navigationslærer H. Christensen sig tilbage som Lærer ved Marstal Navigationsskole, hvor han har virket i 50 Aar.

Christensen, der er født den 10. Oktober 1856, kom som ung Mand til Søs, men faldt, da han var forhyret med Sk. »Flora«, ned fra dette Skib, medens det laa i Syden. Ved Faldet brækkede han det ene Ben, og Sømandsgerningen var dermed afbrudt.

Efter overstaaet Sygdom blev han iflg. *Ærø Avis* Lærer ved Navigationskolen, hvor han altsaa nu har virket i 50 Aar.

I sin Gerning, hvor han er en Dygtighed, har han altid forstaaet at gøre sig afholdt, og naar han nu om faa Dage trækker sig tilbage, vil han blive savnet paa Skolen saavel af Kolleger som Elever.

KORSØR

I Indsejlingen 8 m Vand, 630 m Bolværk med 8 m Vand og 1430 m Bolværk med fra 5-6 m Vand.

Skibeafgift 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
Lodsvang 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 Arbejdsgiverforeningens Havnekontor til faste Takster. Transport, elektrisk Hejseapparat m. m.

Dobbelte Jernbanespor Havnen rundt. Træskibsværft med Reparationsværksteder. Motor- og Maskinfabrik. Jernstøberi, 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 Bjergnings-damper fast Station samt lokale Bjergnings- og Slæbedampere.

MARSTAL

Syd fra gennem Klørudby 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. **Skibeafgift pr. Netto Reg. Ton:** Udenbys: Sejlskibe, ogsaa med Hjælpekruer, Indg. 24 Øre, Udg. 24 Øre, Damp- og Motorskibe Indg. 30 Øre, Udg. 30 Øre. **Ingen Lodsvang** uden ved Bugsering (se Lodsl.). **Bugsering** efter moderate Priser ved Motorbaade. **Ballastafgift** 4 Øre pr. Netto Reg. Ton. **Losning- og Lastningsomkostninger** efter moderate Takster. Staalskibsbyggeri og Reparationsværft. flere Træskibsbyggerier og Kølhalingspladser, 2 Ophalerbedding til Skibe indtil 300 Tons Egenvægt og 42 m 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 Udgaende.

Ved Havnen er ansat 2 Lodser, der lodser uden Vederlag.

Ballastpenge 5 Øre pr. Ton.

Losning og Ladning besørges af Modtageren.

Ved Havnen er Tærdok (Længde 51,80 m, Portaabning 10 m, Dybde paa Tærskelen 3,77 m) samt Skibstømrer, Maskin- og Motorfabrik, Vand fra Værk, Kul m. v.

NØRRESUNDBY

I Indsejling 7,5 m Vand, 500 m Kajmur med 7,5 m Vand og 220 m Bolværk med indtil 5,5 m.

Skibeafgift 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.

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 6-6 1/4 Fod.

Skibeafgift pr. N. R. T.

udenbys: Sejlskibe, Lægtene og Pramme 20 Øre, Sejlskibe med Hjælpekruer 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

nnndtagen for Skibe over 150 B. T. under Bugsering. Lods for større Skibe Nord fra ved Femø, skifter i Guldborg. Lods Syd fra i Gedser. Lodspenge ifølge Lodstakster af 1901.

Bugsering fra Havnen til Guldborg eller Gedsergaard 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, Korsuger ved 20 Fods-Bolværket. Elektrisk Lys over hele Havnen samt Materiel til elektrisk Belysning i Skibene. Maskinfabrik, Skibsbyggeri og Kølhalingsplads for mindre Skibe.

NYBO

Rende 7,5 m. Ca. 1000 løb. m Bolværk til større Skibe. (5,5-7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejlingen gunstig, Farvandet stærkt belyst, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. **Havneafgifter pr. Reg.-Ton:** Sejlsk. 24 Øre, Sejlsk. med Hjælpekruer 32 Ø., Damp- og Motorskibe 40 Ø., for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. **Vareafgift:** Moderat. **Bugser-damp, uformet.** Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; løvrigt 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.

ODEN

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 Lodsfrighed. 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, Skibsværfter, kraftig Isbryder, som selv i strenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig. Svajeplass for Skibe indtil 150 m (ca. 490 Fod eng.) Længde.

RUDKJØBI

Indsejlingsløbet Nord fra til Havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. **Havneafg. pr. Reg.-T.:** Sejlskibe: Indg. 24 Øre, Udg. 24 Øre, Sejlskibe med Hjælpekruer: Indg. 30 Øre, Udg. 30 Øre, Dampskibe: Indg. 35 Øre, Udg. 35 Øre. **Ingen Lodsvang** uden ved Bugsering (se Lodsl.). **Bugsering** faste billige Takster. **Ballastafgift** 4 Ø. pr. R.-T. **Ballastpris** i Tiden 2,50 pr. T. **Vand** til Skibsbrug 3 Ø. pr. R.-T., til Maskinbrug 2 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang 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.

RØN

Indsejlingen fra 9 til 8 1/2 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 Indgaende betales 1/2 for Udgaende.

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.

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 Eftf.

Nørre Sundby:

N. C. Bach.
N. F. Stegmann.

SKIBSFARTEN PAA REVAL I 1924

Totalantallet af Skibe og disses samlede Tonnage i Fjern- og Nærtrafik var i 1924:

	Indklareret		Udklareret	
	Antal Skibe	Netto Ton.	Antal Skibe	Netto Ton.
Fjertrafik	1,372	569,657	1,402	577,544
Kysttrafik	1,819	97,627	1,828	92,932
Ialt	3,191	667,284	3,230	669,476

Sammenlignet med 1923 er dette en Tilbagegang paa godt 100,000 Tons, idet de paagældende Tal for nævnte Aar var:

	Antal Skibe	Netto Tonnage
Indklareret ialt	4,404	795,704
Udklareret ialt	4,415	788,176

Den erhvervsmæssige Depression, der har hersket i hele 1924, kommer saaledes ogsaa til Udtryk i disse Tal.

Til Trods for den usædvanlig haarde Vinter i 1924 blev Skibsfarten dog opretholdt ved Hjælp af Isbrydere i de to strengeste Vintermaaneder (Februar og Marts), der hver for sig udviser ca. 17,000 Tons indklareret og en lignende Mængde udklareret Skibsrum. I Januar og April var Tallet henholdsvis ca. 45,000 og ca. 40,000 Tons, og for Aarets øvrige Maaneder var det gennemsnitligt ca. 70,000 Tons maanedlig.

Forsaavidt angaar Tonnagen udgør Kysttrafikken ca. 1/6 af Fjertrafikken, medens den med Hensyn til Antallet af Skibe overgaar Fjertrafikken. Dette har sin naturlige Grund deri, at Kystfarten besørges af talrige Smaaskibe, der bl. a. opretholder den regelmæssige Forbindelse med de omliggende estniske Øer.

I Fjertrafikken var i 1924 ca. 1/4 af den indklarede og ca. 1/7 af den udklarede Tonnage ballastet.

De ind- og udklarede Skibe (Fjern- og Nærtrafik) var i 1924 af følgende Nationalitet:

	Indklareret		Udklareret	
	Antal Skibe	Netto Ton.	Antal Skibe	Netto Ton.
Estland	2,228	142,110	2,266	142,097
Danmark	64	41,402	65	42,717
England	80	82,061	83	85,240
Letland	29	9,198	28	9,042
Norge	11	10,127	11	10,127
Frankrig	19	19,537	19	19,537
Sverige	52	18,028	50	15,960
Tyskland	354	218,249	357	220,569
Finland	333	113,144	331	113,052
Andre Lande	21	13,428	20	11,135
Ialt	3,191	667,284	3,230	669,476

Af de under estnisk Flag sejlede Skibe er den overvejende Part (ca. 1,700 Skibe med en Netto-Tonnage af ca. 82,000 Tons) blevet ind- resp. udklareret som gaaende i Kystfart, medens ca. 450 estniske Skibe (samlet Netto-Tonnage ca. 60,000 Tons) er henført til Fjertrafikken.

Blandt de fremmede Nationer staar Tyskland som Nummer 1 (ca. 355 Skibe med ca. 220,000 Tons netto), Finland som Nummer 2 (ca. 330 Skibe med ca. 113,000 Tons netto) og England som Nummer 3 (ca. 80 Skibe med ca. 82,000 Tons netto).

Derefter følger Danmark (ca. 65 Skibe med ca. 42,000 Tons netto), Sverige (ca. 50 Skibe med ca. 17,000 Tons netto), Letland (ca. 30 Skibe med ca. 9,000 Tons netto), og Frankrig (ca. 20 Skibe med ca. 20,000 Tons netto). Norge har kun deltaget i Trafikken med 11 Skibe og ca. 10,000 Tons Netto-Tonnage.

Den stedfundne Tilbagegang i Skibsfarten paa Reval falder navnlig paa de estniske Skibe, idet der i 1923 ind- resp. udklarede godt 3,380 estniske Skibe med ialt ca. 233,000 Tons netto mod i 1924 kun ca. 2,250 Skibe med ca. 142,000 Tons netto. Desuden

er den norske og engelske Skibsfart paa Reval gaaet tilbage (Norge fra 22 Skibe med ca. 19,000 Tons netto i 1923 til 11 Skibe med ca. 10,000 Tons netto i 1924, og England fra ca. 90 Skibe med ca. 95,000 Tons netto i 1923 til ca. 80 Skibe med ca. 82,000 Tons i 1924).

Tysklands, Finlands, Danmarks og Sveriges Skibsfart paa Reval har holdt sig nogenlunde uforandret, medens Letland og Frankrig er gaaet frem (Letland fra 18 Skibe med ca. 5,000 Tons netto i 1923 til 29 Skibe med ca. 9,000 Tons netto i 1924 og Frankrig fra 17 Skibe med ca. 13,000 Tons i 1923 til 19 Skibe med ca. 19,000 Tons netto i 1924).

Estlands egen Handelsflaade opgives at bestaa af følgende Skibe:

	Reg. Tons
72 Dampskibe med ialt ca.	29,300
37 Motorbaade med ialt ca.	4,900
315 Sejlskibe med ialt ca.	23,200
42 Lægtre med ialt ca.	6,400

Estlands Handelsflaade er saaledes endnu ikke særlig stor i Forhold til de gamle maritime Landes Koffardflaader, og der er i afvigte Aar ingen Nybygninger af Betydning kommet til.

Den estniske Stat underholder et særligt Skibsfarts-Departement, der driver Koffardifart. I Fjertrafik har denne Institution dog kun 2 Skibe gaaende (»Kajak« og »Sakala«), der delvis arbejder med Fortjeneste. Resten af Departementets Skibe sejler i Kystfart og konkurrerer her med de private Selskaber. Gennem sine Kyst-Rutebaade har Staten imidlertid haft betydelige Tab, og der er stadig Forhandlinger i Gang angaaende en mulig Omdannelse af Skibsfarts-Departementet til et privat Selskab. Det kunde dog for Øjeblikket se ud, som om disse Forhandlinger vil løbe ud i Sandet.

De private estniske Rederier er i Statsbudgettet for 1925 blevet betænkt med en Subvention paa 5 Mill. estniske Mark (ca. 75,000 danske Kr.).

OVERSIGT OVER VERDENS SKIBSBYGNING

Total-Skibsbygningen i 1924 udgjorde 2,247,751 Tons, hvilket er en Forøgelse i Sammenligning med 1923 paa 604,570 Tons, men i Forhold til 1913 en Mindreproduktion paa 1,085,131 Tons.

Antallet af Skibe sat paa Bedding i Aarets Løb udgjorde 924, hvoraf 124 var paa mellem 4,000 og 6,000 Tons' Drægtighed, 66 mellem 6,000 og 10,000 Tons og 21 over 10,000 Tons.

De 8 Lande, hvis Produktion har været størst, deriblandt Danmark, er:

	Tons
Storbritannien og Irland	1,439,885
Tyskland	193,952
De Forenede Stater	139,463
Italien	82,526
Frankrig	79,685
Japan	72,757
Danmark	63,937
Holland	63,627

Af den i Aarets Løb byggede Tonnage gaar 237,458 Tons paa Motorskibe (50 Skibe, hvoraf 6 i Skandinavien).

Ved Aarets Slutning havde følgende Lande den nedenfor angivne Tonnage under Bygning:

	Tons
Storbritannien og Irland	1,296,971
Tyskland	355,250
Frankrig	197,170
Italien	154,790
Holland	124,766
Danmark	84,828

UNG MAND SØMANDSHØJSKOLEN

SVENDBORG

FORSTANDER: KAPT. SIGURDSON

*

kendt med alt Arbejde paa større Sejlskibsrederi- og Skibsmæglerkontor kan faa Plads straks. Ansøgning med anbefalinger og Referencer modtager Bladets Kontor under Billet mrk. 140.

Den 1. April begynder Sømandshøjskolen sit 3 Maaneders Kursus for Drengene, der vil til Søs. Nærmere Oplysninger ved Henv. til Forstanderen. Fra 1. Novbr. til April: Skole for Begyndere og befærte.

POSITIONSLISTE PR. 23. MARTS 1925

MEDDELT AF DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING.

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Nielsen, i Dok i Frederikshavn siden 14.1.
s.s. *Aalborg*, Egeholm, ank. Huelva 19.3.
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i København-Aalborg Ruten.
s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i København-Aarhus Ruten.
s.s. *Absalon*, Hansen, afg. Nuevitas 6.3. til Amsterdam.
m.s. *Afrika*, Svarer, ank. Antwerpen 22.3.
s.s. *Aggersund*, Petersen, ank. Genoa 21.3.
s.s. *Agnele Mærsk*, Rasmussen, afg. West Indien 12.3.
s.s. *Aladdin*, Nielsen, pass. Pera 22.3. p. R. t. Odessa.
s.s. *Alderney*, Jerne, afg. Norfolk 5.3. til Azorerne.
s.s. *Alexandra*, Holst, ank. Derindje 16.3.
s.s. *Alf*, Clausen, ank. Helsingborg 18.3.
s.s. *Alfa*, Christensen, ank. Korsør 20.3.
s.s. *Alfred Hage*, Danielsen, pass. Gibraltar 20.3.
s.s. *Algarve*, Sundvig, pass. Holfenau 23.3. paa Rejse til København.
s.s. *Alsund*, Nielsen, afg. Island 23.3.
s.s. *Amalienborg*, Hansen, ank. København 24.2.
s.s. *Angelica Mærsk*, Rask, pass. Finisterre 21.3.
s.s. *Anine*, Risøe, pass. Gibraltar 13.3. paa Rejse til Civita Vecchia.
m.s. *Annam*, Rasmussen, afg. Port Said 17.3. til Marseilles.
s.s. *Anna*, ank. Burriana 12.3.
s.s. *Anneberg*, Korff, ank. København 20.3.
s.s. *Arabien*, Harder, afg. William Toure 19.3. til Europa.
s.s. *Argentina*, Wenck, ank. Aalborg 22.3.
m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Barry 26.2. til Buenos Aires.
s.s. *Arkansas*, Snedker, ank. Baltimore 13.3.

s.s. *Arnold Mærsk*, Stabenow, ank. Wilmington 17.3.
m.s. *Asia*, Dahl, afg. Hongkong 19.3. til Shanghai.
s.s. *Astrid*, Bjark, afg. Las Palmas 18.3. til Bathurst.
s.s. *Atlantic*, Lund, ank. Newport 16.3.
m.s. *Australien*, Møller, ank. Vladivostok 21.3.
m.s. *Avance*, Andrup, pass. Skagen 22.3. p. R. t. Methil.
m.s. *Avant*, Sørensen, afg. Nakskov 18.3. til Bilbao.
s.s. *Axel*, Maglebye, oplagt.

B

s.s. *Beira*, Kjær, oplagt i København siden 22.3.
s.s. *Bellona*, Aggerholm, i Dok i Frederikshavn siden 29.1.
s.s. *Benedikt*, Falk, henligger i København.
s.s. *Bergenhus*, Andresen, afg. København 22.3. til Stettin.
s.s. *Berlin*, Vinding, ank. Huelva 21.3.
s.s. *Betty Mærsk*, Nielsen, ank. Liverpool 20.3.
s.s. *Birte*, Christensen, ank. Philadelphia 21.3.
s.s. *Bjarke*, Petersen, ank. Nakskov 22.3.
s.s. *Bodil*, ank. Malaga 19.3.
s.s. *Boge*, Rasmussen, afg. Susa 18.3. til London.
s.s. *Bolivia*, Beldring, ank. Stettin 22.3.
s.s. *Bornholm*, Hansen, ank. Weymouth N. S. 21.3.
s.s. *Bothal*, Hansen, afg. København 20.3. til Burntisland.
s.s. *Botnia*, Lydersen, afg. Vestmanø 20.3. til København via Leith.
s.s. *Brasilien*, afg. Barry 13.3. til Buenos Aires.
s.s. *Brattingsborg*, Larsen, ank. Bari 16.3.
s.s. *Bretagne*, Hartmann, afg. Cardiff 17.3.
s.s. *Bretland*, Larsen, ank. Grangemouth 20.3.
s.s. *Britta*, afg. Grao 21.3. til Bristol.
s.s. *Brynild*, Huus, afg. Oran 23.3. til Tunis.
s.s. *Bryssel*, Jensen, afg. Penarth 13.3. til Algier.
s.s. *Børglum*, Sørensen, afg. New York 20.3.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, ank. København 19.3.
m.s. *California*, Pedersen, afg. Montevideo 13.3. til New York.
s.s. *Carmen*, ank. Braila 12.3.
m.s. *Charkow*, Pedersen, afg. Sunderland 20.3. til Spezia.
m.s. *Chastine Mærsk*, Lundgreen, ank. Rotterdam 19.3.
m.s. *Chile*, Hansen, afg. San Pedro 20.3. til San Francisco.

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-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 "	

Sidebeddinge for Dampere paa indtil 300 Fods Længde

TELEGR. ADR.:

»WILTON, ROTTERDAM«

TELEFON-NR.:

7303, 7304, 7305, 7325, 6707, 6708

VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og
Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.

Telegram-Adr.: VINKECO · Codes: Scotts, Watkins, Bentleys.

Egne Godsskure, Dybvandskaj,
Varehuse, Flydekraner,
Netforlæggere og
Rhin-Baae

*

Telegram-Adresse:
VELTENAAR, ROTTERDAM

B. VELTENAAR & CO.

ETABLERET 1880

STEVEDORES · AUT. VEJERE · SPEDITØRER

ROTTERDAM · AMSTERDAM · ZAANDAM

HOVEDKONTOR: ROTTERDAM MAASSTRAAT 17b

Entreprenører for
Kornelevator Kompagniet

Adm. Direktører for
»ACCURAAAT« CO., Ltd.
Korporationen for edsvarne
Vejere, Målere og Tællere
i Rotterdam

Agenter: Danmark: F. V. Greibe, Kronprinsensg. 11, København. Sverige: C. G. Carlström, Helsingborg. Norge: Anth. Sem-Olsen, Tornsgaarden, Bergen.

L. SMIT & CO.'S INTERNATIONALE BUGSERSELSKAB

Søgaende Støbebaade: Blaatt Baand paa Skorstenen.

BUGSERING

af: FLYDEDOKKE-HAVAREDE DAMPERE · SKIBE TIL OPHUG-
NING · KULDEPOTER · SEJLSKIBE · MUDDERMASKINER m. m.
Henvendelse til: WESTPLEIN 5, ROTTERDAM

Entreprenører for Assistance til Dampere i Rotterdam Havn.

TELEGR. ADR.: »TUG«, ROTTERDAM

BJERGNINGS-AFDELING:

BJERGNING

paa Kysten af Holland og Belgien. Bjergningsdampere: Freya, Meermin,
Ram, Stier, Buffel. Altid klare. Ogsaa stor Beholdning af Pumpe, Kæder,
Staaltrasser, Dykker-Materiel m. m. Erfaren Stab af Bjergningsofficerer.

TELEFON NR.: 30 · 31 · 3362

s.s. *Chr. I. Kampmann*, Thomsen, pass. Gibraltar 18.3.
 s.s. *Christiansborg*, Lund, afg. Boston Mass 22.3.
 s.s. *Cimbria*, Svan, i København-Frederikshavn-Oslo Ruten.
 s.s. *Cito*, Jordt, afg. Hull 23.3. til Ambacht.
 s.s. *Copenhagen*, Nielsen, afg. Norfolk Va. 11.3. til Hamburg.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Poulsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Dagmar* (J. Lauritzen), ank. Reggio 22.3.
 s.s. *Danefjell*, Simonsen, pass. Las Palmas 21.3. paa Rejse til Bordeaux.
 s.s. *Danefjærd*, Grøndal, ank. Piræus 20.2.
 m.s. *Danekonge*, Petersen, afg. Auckland 12.3. til Melbourne.
 s.s. *Danelag*, Stage, ank. Bordeaux 22.3.
 s.s. *Danemark*, Hausgaard, afg. Lisabon 16.3.
 s.s. *Danery*, Voss, pass. Gibraltar 16.3. paa Rejse til King's Lynn.
 s.s. *Danevirke*, Jørgensen, afg. Savannah 15.3. til Liverpool.
 s.s. *Dania*, Bencke, afg. Norfolk Va. 15.3. til København.
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen pass. Dover 22.3.
 s.s. *Delaware*, Falkenberg, afg. Newcastle 2.3. til Portland, Me., Boston og St. John N. B.
 s.s. *Diana*, Tramp, ank. København 19.3.
 s.s. *Douro*, Jørgensen, oplagt i København siden 20.3.
 m.s. *Drogden*, Hansen, ank. Fowey 20.3.
 s.s. *Dronning Maud*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Dublin*, Krogh, pass. Fernando Noronha 18.3. paa Rejse til Rio Grande do Sul.

E

s.s. *E. M. Dalgas*, Bloch, afg. Newport Mon. 18.3.
 s.s. *Ebba*, afg. Kotka 16.3. til Aberdeen.
 s.s. *Ebro*, Rosenhøj, afg. London 20.3. til København.
 s.s. *Ejffe Mærsk*, Thun, ank. Halifax 19.3.
 s.s. *Egholm*, Tønnesen, ank. Antwerpen 22.3.
 s.s. *Eleonora Mærsk*, Mortensen, ank. Danzig 14.3.
 s.s. *Elisabeth*, Jensen, ank. Valencia 8.3.
 s.s. *Ella*, Boutrup Christensen, oplagt i København siden 17.2.
 s.s. *Ellen*, Poulsen, ank. Newcastle 23.3.
 s.s. *Ellensborg*, Andersen, ank. Blyth 20.3.
 s.s. *Elsborg*, Palm, pass. Kopervik 19.3.
 s.s. *Emanuel*, Svane, ank. Burntisland 19.3.
 s.s. *Emilie Mærsk*, Andersen, ank. Baltimore 20.3.
 m.s. *Emma Mærsk*, Mærsk-Møller, ank. Philadelphia 20.3.
 s.s. *Energi*, Jensen, ank. Amsterdam 22.3.
 s.s. *England*, Stengade, afg. Immingham 11.3.
 s.s. *Enigheden*, Christensen, ank. Middlesbrough 19.3.
 s.s. *Erik*, Christensen, ank. 21.3. Antwerpen.
 s.s. *Erik B.*, Jørgensen, afg. Santa Fé 24.3. til Savona.
 s.s. *Erik Boye*, Mathiasen, afg. Las Palmas 21.3.
 s.s. *Erindring*, Nielsen, ank. Boston 21.3.
 s.s. *Esbern Snare*, Dreyer, ank. Esbjerg 19.3.
 s.s. *Ester*, afg. Raumo 18.3. til Gravesend.
 s.s. *Estland*, Sørensen, afg. Gibraltar 19.3.
 s.s. *Estonia*, Christensen, ank. Newcastle-on-Tyne 23.3.
 s.s. *Expres*, Hansen, i København-Horsens Ruten.

D. A. KNUDSEN & CO.

SKIBSMÆGLERE · HAVARI AGENTER · SKIBSHANDLERE · STEVEDORER

Agenter for: Nordisk Skibsrederforening
 Danske Rederes Retsværn Reassuranceforeningen Skuld
 Danske Sejlskibsrederiers Protection Club

CAES DO SODRÉ, 8, LISSABON TELEGR.: »KNUDSEN«

JOHN P. BEST & CO.

GHENT

ANTWERPEN · BRUGES · BRUXELLES · VLISSINGEN · TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS- OC ASSURANCE-AGENTER

Compagnie Française
de Marine et de Commerce

4-6, rue de Sèze, Paris.

Specialitet: Middelhavs-, Malm- og Østersø-Befragtning
 Telegram-Adr.: SHIKARI

F

s.s. *Falken*, Pedersen, i Ruten København-sydfynske m. fl. Pladser.
 m.s. *Falstria*, Sørensen, ank. Bangkok 17.3.
 s.s. *Fano*, Michelsen, afg. Guantanamo 13.3. til New York.
 s.s. *Ficaria*, Hansen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Fiona*, Petersen, oplagt i København siden 16.11. 24.
 m.s. *Fionia*, Skjoldam, ank. Genoa 19.3.
 s.s. *Flora*, Andersen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Florida*, Holm, afg. Vaksdal 21.3. til Esbjerg.
 s.s. *Flynderborg*, Wendt, afg. Ras Dimas 20.3.
 s.s. *Frankrig*, Parkes, ank. København 20.3.
 s.s. *Fredensborg*, Hillebranth Lund, afg. Hampton Roads 22.3.
 s.s. *Fredensbro*, Olsen, pass. Gibraltar 11.3. p. R. t. Norfolk Va.
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, afg. Halifax 21.3. t. N. York.
 s.s. *Frederiksborg*, Larsen, ank. Paramaribo 20.3.
 s.s. *Frej*, Jensen, i Aarhus-Hamburg Ruten.
 s.s. *Frieda*, Westergaard, ank. København 22.3.
 s.s. *Frigga*, Larsen, afg. Leith 23.3. til København.
 s.s. *Frode*, Juul Larsen, ank. Helle 19.3.
 s.s. *Fylla*, Callesen, afg. Gandia 23.3. til Antwerpen.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, afg. Dunkirk 21.3. til Fredericia og København.
 s.s. *Gautalyr*, Nielsen, oplagt.
 s.s. *Gerda*, afg. Catania 19.3. til Leningrad.
 s.s. *Geysir*, Hansen, i Timecharter.
 s.s. *Gorm*, Christensen, ank. Sarpsborg 22.3.
 s.s. *Grønland*, Kruse, ank. Sevilla 19.3.
 s.s. *Grønsund*, Nielsen, ank. New York 18.3.
 s.s. *Gudrun Mærsk*, Nielsen, afg. New York 17.3.
 s.s. *Gunver*, ank. København 1.3.

H

s.s. *H. A. Hansen*, L. Hansen, ank. London 23.3.
 s.s. *H. Pontoppidan*, Aggerholm, ank. Rufisque 8.3.
 s.s. *Hadsund*, Hansen, ank. Nørresundby 20.3.
 s.s. *Haljdan*, Ørbech, ank. København 20.3.
 s.s. *Halland*, Christiansen, afg. Rufisque 10.3.
 s.s. *Hamlet*, Skou, ank. Cardiff 22.3.
 s.s. *Hammershus*, Hveissel, afg. Fowey 21.3.
 s.s. *Hans Broge*, Christensen, pass. Ushant 22.3. paa Rejse til Messina.
 s.s. *Hans Mærsk*, Slavensky, afg. Oran 5.3.
 s.s. *Hans Tavsén*, Hansen, afg. Troon 17.3.
 s.s. *Harald*, Pedersen, afg. Køge 24.3. til Antwerpen.
 s.s. *Harriet*, afg. Svendborg 20.3. til Hangø.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, afg. Newcastle 23.3. til København.
 s.s. *Hekla*, Bosch Kronika, oplagt.
 s.s. *Helene*, ank. København 3.3.
 s.s. *Helga*, afg. Gandia 16.3. til Rotterdam.
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, ank. New York 18.3.
 s.s. *Hengest*, Ingemann Andersen, afg. København 24.3. til Libau via Königsberg.
 s.s. *Henry Tegner*, Nielsen, afg. Saloum 19.3. til Marseilles.
 s.s. *Hermod*, Clausen, afg. Blyth 21.3.
 s.s. *Hertha Mærsk*, Nielsen, afg. Fredericia 20.3.
 s.s. *Hindsholm*, Møller, ank. Liverpool 20.3.
 s.s. *Hjelm*, Petersen, i København-Haderslev-Aabenraa-Sønderborg Ruten.
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, ank. Manchester 22.3.
 s.s. *Holland*, Jørgensen, ank. Aarhus.
 s.s. *Hroar*, Oest Jacobsen, ank. København 23.3.
 s.s. *Hugo*, Thorkelin, oplagt.
 s.s. *Hulda Mærsk*, Andersen, pass. Skagen 16.3.

SKIBS-
PROVIANTERINGS-
HANDLERE

København:

J. Andersen & Co., Toldbodvej 7.
 Bjerch-Jensen & Co., Holbergsgade 24.

Aarhus:

Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 26.

Esbjerg:

H. P. Nielsen, Strandbygade 18.
 Th. Thygesen Kirkegade 7.

Frederikshavn:

P. Schou & Co. Telgr.-Adr. »Schou«. Stats Tlf. 17.
 P. Saxbergs Eftf., N. Mogensen. Tlf. 214 & 482.

Helsingør:

K. F. Marstrands Eftf.

Randers:

A. L. Nielsen, ogsaa aut. Forhyringskontor.

Vejle:

W. Coops, ogsaa aut. Forhyringskontor.

LONDON

BUNKER ENTREPRENØRER
FOR UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGLSKE KUL-ÅFSKIBNINGSHAVNE
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.

FILLIALER:

CARDIFF, The Exchange	} Lamberts	Telegr.-Adr.:
Newport, Mon., 131, Dock Street		
Port Talbot, Exchange Buildings		
NEWCASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs.	} Lambros	
Tyne Dock, 67, Hudson Street		Newcastle.
Blyth, 19, Ridley Street		
West Hartlepool, Victoria Terrace	} Lamberts	
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	} 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

JOHN CARLBOM & CO. (LONDON), 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 Loading af alle Arter af Varer sendes efter Anmodning.

FRANK BROWN, DIREKTØR

LONDON

Telefoner { Grimsby No. 621
Immingham No. 31

Telegrams: "SUTCLIFFE"

FILLIALER:

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

GRIMSBY

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.

Smedearbejde af enhver Art
udføres.

*

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde

WALLSEND-ON-TYNE

DUNDEE

GOOLE

Cameron's

SKIBSFORSYNING/FARVER
OG PATENT BUND-MALING

Alex. Cameron & Sons Ltd.
Sunderland / England

SUNDERLAND

E. VON MEHREN & CO.

GLASGOW · NEWCASTLE · GREENOCH

Telegram-Adresse: »Vonmehrens»

SKIBSMÆGLERE
BUNKERKUL ENTREPRENØRER

ANDREW LEITCH & CO.

KUL EKSPORTØRER

SKIBSMÆGLERE · SPEDITØRER · BUNKERKUL

BUNKERKUL ENTREPRENØRER

DUNDEE & GLASGOW

TELEGR.-ADR.: »LEITCH, DUNDEE

T. SHERBURN

BEFRAGTNINGS-AGENT

SKIBSMÆGLER OG STEVEDORE

TELEGRAM-ADR.: "DORA, GOOLE"

BANK CHAMBERS,
GOOLE

I

s.s. *I. D. S. Adolph*, Krøyer, ank. Tyne 23.3.
 s.s. *I. P. Justesen*, Jensen, pass. Dakar 15.3. paa Rejse til Luderitz.
 m.s. *Indien*, Jacobsen; pass. Flores 12.3. paa Rejse til San Francisco.
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Dakar 17.3.
 s.s. *Inge Mærsk*, Hansen, ank. Nørre Sundby 20.3.
 s.s. *Inger*, pass. Gibraltar 17.3. paa Rejse til Naples.
 s.s. *Island*, Frandsen, ank. København 22.3.
 s.s. *Ivar*, Nielsen, i Dok i Frederikshavn siden 14.3.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Schiønning, afg. Neapel 23.3. til Livorno.
 s.s. *J. C. la Cour*, Sandborg, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jakob Mærsk*, Hansen, afg. London 19.3.
 s.s. *Jan*, Kurtzhals, ank. New York 19.3.
 m.s. *Java*, Schmith, pass. Perim 19.3. p. R. til Singapore.
 s.s. *Jelling*, Andersen, ank. Cardenas 21.3.
 s.s. *Jenny*, afg. Nakskov 21.3. til Kotka.
 s.s. *Jessie Mærsk*, Petersen, afg. New York 18.3.
 s.s. *Johanne*, ank. København 1.3.
 s.s. *Johannes Mærsk*, Rohde, afg. Newcastle 17.3.
 s.s. *Jolantha*, Strufve, afg. København 23.3. til Stettin.
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, afg. Gibraltar 22.3.
 s.s. *Josey*, Nielsen, afg. Vera Cruz 12.3. til New York.
 s.s. *Junghoved*, Horn, ank. Buenos Aires 9.3.
 m.s. *Jullandia*, Kolls, pass. Perim 16.3. p. R. t. Colombo.
 s.s. *Jøgersborg*, Hansen, ank. Hull 20.3.

K

s.s. *Kai*, Friis, ank. Manati 13.3.
 s.s. *Karen*, Brinck, ank. Tyne 19.3.
 s.s. *Karla*, ank. København 19.3.
 s.s. *Kasan*, Sørensen, i Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Katholm*, Petersen, ank. København 22.3.
 s.s. *Kejserinde Dagmar*, Uldall, pass. Oran 21.3. paa Rejse til Marseilles.
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, ank. New Orleans 19.3.
 s.s. *Kina*, Nielsen, pass. Gibraltar 18.3. p. R. t. Hamburg.
 s.s. *Kirsten Mærsk*, Barentzen, afg. Penzance 11.3.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, i København-Aarhus Ruten.
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, ank. Burntisland 23.3.
 s.s. *Knud*, afg. Sulima 24.3. til Bordeaux, Rotterdam og Hamburg.
 s.s. *Knud Villemoes*, Thomsen, ank. Methil 19.3.
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, i København-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Rindby, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Kronborg*, Rise, afg. Charleston 9.3.
 s.s. *Kronprins Frederik*, Hejlsø, ank. Reval 18.3.
 s.s. *Kurland*, Berndsen, ank. Barreiro 21.3.
 m.s. *København*, Mortensen, pass. Cap Bon 15.3. paa Rejse til Bangkok via Suez-Kanal.

L

s.s. *Lars Kruse*, Bager, ank. San Domingo 18.3.
 s.s. *Laura Mærsk*, Løber, ank. Genoa 12.3.
 m.s. *Leise Mærsk*, Houmann, ank. St. John 19.3.
 s.s. *Lexa Mærsk*, Barentzen, afg. Cartagena 18.3.
 s.s. *Lifland*, Haure Petersen, afg. Oran 22.3.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, pass. Gibraltar 18.3.
 s.s. *Lily*, Poulsen, ank. Valencia 12.3.
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutefart København-Limfjordsstationerne.
 s.s. *Lithuania*, Jørgensen, afg. New York 17.3. til Danzig via København.
 s.s. *London*, Caspersen, ank. Boston (England) 22.3.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, ank. Buenos Aires 28.2.
 m.s. *Lynetten*, Jensen, ank. Rouen 20.3.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i København-Oslo Ruten.
 s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. København 21.3. til Antwerpen.
 s.s. *Maine*, Andersen, afg. Newcastle 17.3. til Havana.
 s.s. *Maj*, Holm Nielsen, ank. Mazarron 18.3.
 s.s. *Maja*, oplagt i København siden 31.12. 24.
 m.s. *Malaya*, Kruse, ank. Rotterdam 22.3.
 s.s. *Manø*, Rathje, ank. Lissabon 20.3.
 s.s. *Margrete*, Mathiasen, afg. Castellon 18.3. til Hamburg.

s.s. *Marie*, pass. Gibraltar 17.3. p. R. t. Naples.
 s.s. *Marie Mærsk*, Kristensen, ank. Odessa 10.3.
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. London 21.3.
 s.s. *Martin Carl*, Olsen, afg. Cartagena 16.3. til Hamburg.
 s.s. *Martin Goldschmidt*, Lauritzen, ank. Alexandria 20.3.
 s.s. *Maryland*, Pape, afg. København 19.3. til Barry.
 m.s. *Mexico*, Wolff Jørgensen, ank. Birkenhead 21.3.
 s.s. *Minsk*, Egense, afg. Sicilien 24.3. til Valencia-Distriktet.
 s.s. *Mjølner*, Rasmussen, afg. Gibraltar 19.3. til Troon.
 s.s. *Moskov*, Jørgensen, henligger i København.
 s.s. *Møen*, Olsen, i København-Stege og København-Nykøbing F. Ruterne.

N

s.s. *N. F. Høffding*, Klint, ank. Bordeaux 16.3.
 s.s. *Nancy*, afg. København 19.3. til Kotka.
 s.s. *Natal*, Røder, ank. Hallstavik 22.3.
 s.s. *Nautik*, ank. Algiers 21.3.
 s.s. *Neptun*, afg. 21.3. til Nørresundby.
 s.s. *Nerma*, afg. København 19.3. til Kotka.
 s.s. *Nevada*, Fischer, afg. København 21.3.
 s.s. *Nidaros*, Posselt, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, afg. Danzig 23.3. til København.
 s.s. *Niobe*, ank. Imningham 21.3.
 s.s. *Nordsøen*, afg. Grao 19.3. til Hamburg.
 s.s. *Normandiet*, Meinertz, ank. Kaolack 20.3.
 s.s. *Norman Isles*, Matzen, ank. Marseilles 19.3.

O

m.s. *Odense*, i København-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-København-Göteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, Danholt, ank. Antwerpen 21.3.
 s.s. *Olga*, Toft, afg. Antwerpen 20.3. til Cardiff.
 s.s. *Oluf Bager*, Larsen, i København-Frederikshavn og København-Aalborg Ruterne.
 s.s. *Oluf Mærsk*, Andreasen, ank. Kiel 18.3.
 m.s. *Oregon*, Mühldorff, afg. Bahia 11.3. til Skandinavien via Madeira.
 s.s. *Orion*, Bendsen, ank. Gambia 19.3.
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, afg. New York 19.3. til København

P

s.s. *P. Madsen*, Christensen, ank. Dakar 23.3.
 s.s. *P. N. Damm*, Andersen, pass. Gibraltar 22.3.
 s.s. *Pacific*, Matthiessen, ank. Menado 20.3.
 s.s. *Palnatoke*, Skou, ank. Middlesbrough 12.3.
 m.s. *Panama*, Hjernum, pass. Gibraltar 17.3. paa Rejse til Batavia via Suez-Kanal.
 s.s. *Parana*, Heisterberg, afg. Durban 17.3. til Catania.
 s.s. *Paris*, Ovesen, ank. St. John N. B. 17.3.
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, afg. Newcastle 10.3. til Cuba.
 m.s. *Peru*, Larsen, ank. Oslo 20.3.
 s.s. *Peter Mærsk*, Knudsen, afg. New Orleans 18.3.
 s.s. *Phønix*, Nielsen, i Esbjerg-Hamburg Ruten.
 s.s. *Polaris*, Holm, ank. Follonica 22.3.
 s.s. *Polly*, Fischer, ank. Hamburg 22.3.
 s.s. *Primula*, Jacobsen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
 s.s. *Prins Knud*, Sigvardt, ank. Blyth 22.3.

R

s.s. *Randi*, afg. Halmstad 16.3. til Watchet.
 s.s. *Rhodesia*, Madsen, ank. Sebenico 20.3.
 s.s. *Rhone*, Thomsen, afg. København 20.3. til London.
 s.s. *Rigmor*, Jørgensen, afg. St. Juan 21.3. til Port de Bouc.
 s.s. *Rita*, Hav, i København-Hamburg Ruten.
 s.s. *Robert Mærsk*, Jensen, afg. Danzig 5.3.
 s.s. *Roma*, Bejer, afg. Hull 22.3. til København.
 s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. Monastir 14.3.
 s.s. *Rota*, Rivold, afg. København 23.3. til Leith via Odense, Aarhus og Aalborg.

S

s.s. *Sierra Leone*, Esbensen, afg. Cienfuegos 16.3. til New York.
 s.s. *Sierra Morena*, Moyell, ank. Newport News 15.3.
 s.s. *Sierra Nevada*, Eriksen, ank. Mombassa 15.3.
 s.s. *Saga*, Henriksen, afg. Antwerpen 21.3. til København.
 m.s. *Sally Mærsk*, Andersen, afg. Rangoon 4.3.
 s.s. *Scandia*, Simonsen, afg. New York 18.3. til Nyborg.
 s.s. *Seine*, Le Barzig, ank. Bordeaux 21.3.
 m.s. *Selandia*, Himmelstrup, ank. København 18.2.

TELEGRAM-ADR.: SIVEWRIGHT
 TELEFON: 8760 CITY

W. C. BACON HAROLD BACON

HOVEDKONTOR: 3 CROSS STR.,
 MANCHESTER

SIVEWRIGHT, BACON & CO.

Repræsentanter for de italienske Statsbaner
 og den gkl. italienske Marine

SKIBSMÆGLERE
 Ogsaa i Liverpool, Hull og Preston

Repræsentanter for Marineministeriet
 i Manchester og Liverpool

Fragt Agenter og Mæglere for ELDERS & FYFFES, Ltd.

Direkte Rute af hurtige Dampere fra Garston til de Canariske Øer.

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

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 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

LONDON

TELEFON Nr. 51

TELEGRAM-ADR.: JOYCE, BO'NESS

JOYCE & CO.

Skibsforsyninger fra Lager og Frilager
8 KINNEIL STREET
BO'NESS

LIGT OVERFOR DOCK-PORTENE

ETABLRET 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

- m.s. *Siam*, Poulsen, pass. Vlissingen 17.3. paa Rejse til St. Thomas.
 s.s. *Sigrød*, Madsen, ank. Valencia 21.3.
 s.s. *Sigrun*, Jensen, ank. Antwerpen 19.3.
 s.s. *Sigvald*, Andersen, afg. Ibiza 21.3.
 s.s. *Silkeborg*, Christensen, afg. Georgetown 21.3.
 s.s. *Simone*, Christensen, ank. Genoa 21.3.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Caronte 20.3.
 s.s. *Skagerak*, Hansen, ank. London 23.3.
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, ank. Genoa 20.3.
 s.s. *Skinfaxe*, Theilland, ank. København 21.3.
 s.s. *Skjold*, Nielsen, afg. Frederikshavn 23.3. til Horsens og København.
 s.s. *Skodsborg*, Grove, afg. Fredericia 21.3.
 s.s. *Skotland*, Iversen, ank. Amsterdam 17.3.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, afg. Leith. 23.3. til København.
 s.s. *Slesvig*, Poulsen, ank. Kaolack 18.3.
 s.s. *Smut*, Hansen, ank. København 21.3.
 s.s. *Sophie*, Thomsen, ank. Valencia 3.3.
 s.s. *Spigerborg*, Jensen, pass. Skagen 23.3.
 s.s. *Stadion II*, afg. København 21.3. til Oslo m. fl. Pladser.
 s.s. *Stal*, Clausen, ank. New York 19.3.
 s.s. *Stegelborg*, Nielsen, afg. Cette 21.3.
 s.s. *Stella*, ank. Requejada 21.3.
 s.s. *Susan Mærsk*, Petersen, ank. Pugetsound 16.3.
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. Methil 9.3. til Philadelphia og Baltimore.
 s.s. *Svanholm*, Petersen, afg. København 24.3. til Manchester, Liverpool og Swansea.
 s.s. *Swava*, Christensen, afg. Mahdia 20.3. til Oscarshamn.
 s.s. *Svend Pii*, Albertsen, afg. Nuevitas 18.3.
 s.s. *Svend*, Karstensen, pass. Ushant 20.3. p. R. t. Aberdeen.
 s.s. *Svendborgsund*, Jensen, afg. Saxkøbing 22.3. til Skiensfjord.
 s.s. *Søborg*, Madsen, ank. Hook of Holland 22.3.
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, pass. Finisterre 20.3.
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, i København-Bogense-Vejle Ruten.
- T**
- s.s. *T. M. Werner*, Marcker, afg. Dakar 18.3.
 s.s. *Taarnborg*, Knudsen, ank. Cette 20.3.
 s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Odense 24.3. til Danzig og Stettin.
 s.s. *Texas*, Dragsdahl, i København-Nakskov og København-Mariagerfjord Ruterne.
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Hull, afg. Newcastle 23.3. til København.
 s.s. *Thyra* (Progress), Schmidt, afg. Gandia 22.3. til Hamburg.
- s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Bordeaux 24.3. til Havre.
 s.s. *Tjaldur*, Madsen, i København-Riga Ruten.
 s.s. *Tomsk*, Mikkelsen, afg. Svansø 14.3. til Catania.
 m.s. *Tongking*, Topp, pass. Panama Kanal 16.3. til Hamburg.
 s.s. *Transvaal*, Bronór, ank. Hamburg 21.3.
 s.s. *Trondhjem*, Pedersen, afg. København 18.3. til Vestnorge.
 s.s. *Tula*, Christensen, afg. Oporto 24.3. til København.
 s.s. *Tyr*, Jensen, ank. Halmstad 22.3.
- U**
- s.s. *Uffe*, Jørgensen, afg. Antwerpen 24.3. til Vejle-Odense, Aabenraa og København.
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, afg. Danzig 24.3. til Riga og Reval.
 s.s. *Ulla*, Jessen, ank. Hamburg 20.3.
 s.s. *Ulrik Holm*, Foit, ank. Valencia 17.3.
 s.s. *United States*, Meyer, ank. København 17.3.
 s.s. *Uranienborg*, Rasmussen, pass. St. Miguel 17.3.
- V**
- s.s. *Valborg*, Hansen, afg. Tyne 18.3. til Porman.
 s.s. *Vega*, Madsen, afg. Hull 23.3. til Randers.
 s.s. *Venus*, Terkildsen, ank. Aalborg 15.3.
 s.s. *Vera*, Hjorth, ank. Methil 22.3.
 s.s. *Veratyr*, Pedersen, oplagt.
 s.s. *Viborg*, Winther, ank. Sulina 22.3.
 s.s. *Vidar*, Nielsen, afg. København 23.3. til Newcastle via Nakskov, Odense og Aarhus.
 Bark *Vikng*, Ankersøe, afg. Victoria, Spencer Gulf, 2.2. til Europa.
 s.s. *Virginia*, Jacobsen, afg. Las Palmas 14.3.
- W**
- s.s. *Wien*, Jørgensen, afg. Cette 21.1. til Oran.
 s.s. *Wilh. Colding*, Østergaard, ank. Gibraltar 23.3.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. River Wear 20.3.
- Y**
- s.s. *Ydun*, Jensen, i København-Randers Ruten.
 s.s. *Yokohama*, Bast, afg. Algiers 22.3. til Aarhus.
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Rasmussen, i København-Hamburg Ruten.
 s.s. *Yrsa* (Lauritzen), afg. Grangemouth 20.3. til Råfsö.
- Ø**
- s.s. *Ørkild*, Mortensen, afg. Genoa 21.3.
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. Palermo 20.3.

POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE

- Ørnen*, M. Jensen, afg. Treport 19.3. til Sevilla.
Falken, N. Madsen, afg. Swinemünde 22.3. til Thuru.
Minerva, Chr. L. Sørensen, ank. Svendborg 21.3.
Zampa, E. Johs. Jørgensen, ank. Stettin 5.3.
Vega, J. Hansen, ank. Lisbon 22.3.
Cathrine, K. Jørgensen, ank. Drammen 20.3.
Geflon, R. Lund, ank. Drøbak 19.3.
Roma, R. Petersen, ank. Nevagissey 22.3.
Neptun, V. Sørensen, afg. Lissabon 9.3. til Padstow.
Johanne, A. Marcussen, ank. Lissabon 6.2.
Dagny, A. P. Petersen, ank. Southampton 26.2.
Elisabeth Eff., Alfr. Nielsen, afg. Lissabon 5.2. til Fowey.
Vesta, E. K. Kristensen, ank. Aalborg 17.3.
Norden, H. A. Olsen, ank. Cadiz 22.3.
Philip, Petersen, ank. Rudkøbing 23.3.
Confidence, Mouritzen, afg. Helsingborg 16.3. til W. Hartlepool.
Cornwall, Madsen, ank. Fowey 23.3.
Dannebrog, Hansen, ank. Thurø 8.1.
Flora, Nielsen, ank. Thurø 21.3.
Kurt, Jørgensen, afg. Cadiz 4.3. til Aberdeen.
Leif, Jørgensen, oplagt København.
Ludvig, Jørgensen, oplagt Thuru.
Martin Nisson, Jensen, afg. Setubal 4.3. til Helsingborg.
Valdemar, Christensen, ank. Lissabon 18.3.
Vera, Larsen, ank. Rudkøbing 18.3.
 m.s. *Alfa*, Christensen, afg. Königsberg 21.3. til København.
 m.s. *Caroline*, Jørgensen, ank. Rudkøbing 22.3.
- 3m.Sk. *H. C. Christensen*, Christensen, ank. Mobile 23.2.
 3m.Sk. *Fuglen*, Schmidt, afg. Kerteminde 18.3. til Frederiksstad.
 3m.Sk. *Hans*, Christensen, afg. Teignmouth 19.3. til Sevilla.
 3m.Sk. *Niels*, Rasmussen, afg. Portimao 17.3. til Rochester.
Elisabelha, Christensen, afg. St. Cruz 17.3.
Frem, Jørgensen, ank. Lisbon 22.3.
Galathea, Nielsen, ank. Fowey 19.3.
Gertrud, Albertsen, ank. Setubal 14.3.
Hertha, Christoffersen, afg. Sevilla 17.3.
Nordstjernen, Hansen, afg. Fecamp 20.3.
Polarstjernen, ank. Svendborg 21.3.
Venus, Boye, ank. København 18.3.
Ofelia, Petersen, ank. Halmstad 19.3.
Albert, Clausen, ank. Dysart 22.3.
 3m.Sk. *Maagen*, Mortensen, ank. Cadiz 17.3.
 3m.Sk. *Gerda*, Andersen, afg. Brevik 19.3.
 3m.Sk. *Marna*, Boye, ank. Aalborg 20.3.
 m.s. *Fulton*, Eriksen, ank. Aalborg 19.3.
 Sk. *Althea*, Andersen, ank. Frederikssund 19.3.
 3m.Sk. *Start*, Andersen, afg. Marstal 18.3. til Trondhjem.
Gloria, Kromann, ank. Dysart 20.3.
Sif, Raahauge, afg. Drøbak 21.3. til Nakskov.
Svalen, Hansen, ank. Cadiz 22.3.
Aphrodite, Watson, ank. Cadiz 22.3.
Glory, Christensen, afg. Briton Ferry 20.3.
Hans, Hansen, ank. Fowey 21.3.

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 Ulandet Kr. 20,00 pr. Aar

ADMINISTRERENDE DIREKTØR:
 HANS GADE

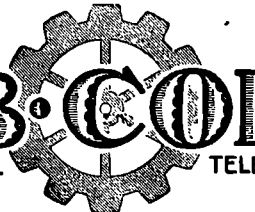
Telefon 2070-12 610
 samt paa alle Postkontorer

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/SBEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION
KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERINGSet. Anna Plads 28
Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

AF NYBYGNINGER

KØBENHAVN K.
Telegram-Adresse: PACAO

Grundlagt
1848



Teleg.-Adr.:
Amiante

M·B·COHN

TOLDBODV. 22. TELEFON · 1403

København K.

STORESImport og Lager a
Maskiner · Værktøjer · Staal · Olier
samt tekniske Rekvisitter for Damp- og Motorskibe**PUMPER**

INJEKTØRER REDUKTIONSVENTILER

K. F. MARSTRANDS EFTFL.

CONSUL P. SVENDSEN FO-RETN. GRUNDL. 1832

HELSINGØR

SKIBSPROVIANTERINGAll: Varer leveres ufortoldet
Naar en Oidre modtages ettidig
leveres Provia tea paa Reden
uden Ophold for Skibet**6 STORE FRILAGERE**Telegram-Adr.: »Marsr ndse
Telefo er: Kontore: 28 · 45 · 427
Priva : 27 · 1032 · 543
Nattelf.: 427 · Statstelf.: 5


INDR. VARE-MERKE

Brug
Holzapfels
Patent Farver

DEN INTERNATIONALE SKIBSFARVE-FABRIK A/S

TELEFON: 5601 ST. ANNE PLADS 16 KØBENHAVN TELEGR. ADR.: HOLZANDIA

J. ANDERSEN & CO**SHIPS OUTFIT**

TOLDBODVEJ 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

**ESBJERG TOVVÆRKS-FABRIK A/S***leverer det bedste***MANILA TOVVÆRK**

Forlang derfor vort Fabrikat hos Deres Skibshandler

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 & KRIGSFORSIKRINGER PAA VARER-KASKO
FRAGT OG INTERESSE

TELEF. 42 · 3073

HOLBERGSGADE 1 · KJØBENHAVN K.

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

HOWALDTSWERKE KIEL

SKIBSVÆRFT

MASKINFABRIK · KEDDELSMEDIE · STØBERI

PASSAGER- OG FRAGTSKIBE · MOTORSKIBE

TANKSKIBE · BUGSERBAADE · ISBRYDERE

MUDDERMASKINER · FLYDEDOKKE

DIESELMOTORER,

TYPE:

Sulzer

DOKNING OG REPARATION AF SKIBE
Flydedok for Skibe indtil 400 Fods Længde

KONTOR:

KØBENHAVN. K · AMALIEGADE 34

OVERINGENIØR

CARL HOLTERMANN

Telefon Nr. 10140

Statstelefon: 393

Telegram Adresse: »Carlholtermann«

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

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

A/S DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

Filialer:

KØBENHAVN**BANGKOK & 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 østasiatiske 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.

O. J. Eskildsen & Co.Dampskibsselskabet **BOTNIA**, Aktieselskab

Telegr. Adresse:
 »DAMOTIA«

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

OSCAR OVESEN

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

Rederi og Befragtning

KØB OG SALG AF SKIBE

DAMP SKIBS SELSKABET

PATRIA A/S**DET FORENEDE
DAMP SKIBS SELSKAB**

AKTIE SELSKAB

KJØBENHAVN K.

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

DAMP SKIBS-AKTIE SELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

HOLM & WONSILD

Telegram-Adr.: "Holmøllid"

Amaliegade 38

FLETCHERS (STEVEDORES) LIMITED

ETABLERET I OVER 50 AAR

TELEGRAM-ADR.:
 "DISCHARGE, CARDIFF"
 TELEFON: 1893

*Stevedores og
 Kørsel*

ROYAL STUART BLDGS.,
 JAMES STREET
 CARDIFF

T. SHERBURNBEFRAGTNINGS-AGENT
SKIBSMÆGLER OG STEVEDORE

TELEGRAM-ADR.: "DORA, GOOLE"
 BANK CHAMBERS,
 GOOLE

CARL V. D. HUDE

SKIBSMÆGLER

AARHUS

Statstelefon No. 3

Telegr. Adr. Hude

A. P. MØLLER

KØBENHAVN

REDERI · BEFRAGTNING · KLARERING
 DAMPSKIPSEKSPEDITION · KØB OG SALG AF SKIBE
 SKIBS BYGNING

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

VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og
 Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.
 Telegram-Adr.: VINKECO · Codes: Scotts, Watkins, Bentleys.

SKIBE

C. P. JENSEN

St. Annæ Plads 6 TELEFON 5430 KØBENHAVN K.

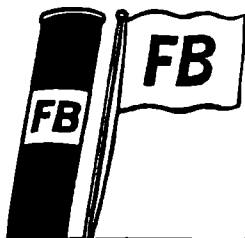
Telegram-Adr.: "FREIHTS"

A/S DAMPSKIBS SELSKABET

ORION

**Compagnie Française
 de Marine et de Commerce**
 4-6, rue de Sèze, Paris.

Specialitet: Middelhavs-, Malm- og Østersø-Befragtning
 Telegram-Adr.: SHIKARI

**DE FORENEDE BUGSERSELSKABER**

Telef.: Toldbodbommen: Central 3944
 Kontoret: Central 291 · 13101 · 10592

TELEGRAM-ADRESSE
 »TUGBOATS«

Nattelefon for Bugsering: Palæ 3043
 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. 14

FREDAG 3. APRIL 1925

32. AARG.

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

OVERFLYTNINGEN OPGIVET

Vi haaber af ganske Hjerte, at det Rygte taler sandt, som vil vide, at Regeringen endelig har bestemt sig til at opgive den paatænkte Overflytning af Administrationen for Fyr- og Vagervæsen samt Vejrmedlinger fra Marineministeriet til Erhvervsministeriet. Det var i alt Fald en saare vis Beslutning, som kun kunde tjene Regeringen til Ære. Lad os ogsaa sige til dens Ros, at naar Tanken overhovedet blev fremsat, skyldtes det sikkert den Omstændighed, at man i Skibsfartskredse paa et Tidspunkt, hvor Skibsfartens Tillidsmand, Generalkonsul *Johan Hansen*, var Handelsminister, havde givet Udtryk for den Opfattelse, at han var særlig kvalificeret til at organisere et Departement, der paa effektiv Maade kunde varetage Søfartens Interesser. Vi føler os ogsaa overbevist om, at Erhvervsminister *Stauning* fremsatte sin Overførelsesplan under den Forudsætning, at Skibsfartens Mænd vedblivende var stemt for en saadan Overførelse, og at den enstemmige Protest, der mødte hans Forslag, kom ham ganske overraskende. Han mente vist endda, at Protesten var dikteret af parti-politiske Grunde, men ikke desto mindre var han tilstrækkelig *large* til at referere Sagen til Administrationskommissionen i Stedet for at sætte den paa Spidsen og tvinge Overførelsen igennem administrativt.

Vi har før understreget, at Skibsfartens tilsyneladende ændrede Stilling til dette Spørgsmaal ikke var dikteret af politiske Antipatier. Det vil vi gerne understrege endnu engang. Politik har intet at gøre hermed. Tværtimod vil den nuværende Regering altid finde Skibsfartens Mænd rede til et loyalt Samarbejde, naar det gælder

Landets og Rederieringens Vel. Naar Rederne praktisk talt enstemmigt har udtalt sig imod en Overførelse af disse Væsner fra Marineministeriet til Erhvervsministeriet, saa er deres Holdning først og fremmest dikteret af nationaløkonomiske Hensyn og af en Loyalitets-Følelse overfor de Institutioner og Mænd, der saa dygtigt og effektivt har udført et vanskeligt og utaknemligt Arbejde i Skibsfartens Interesse.

POPULÆR SKIBSREDER



GROSSERER R. A. ROBBERT

aabnede den 1. April 1900 sin egen Befragtningsforretning i København, og dette hans 25 Aars Jubilæum har den populære Skibsreders Venner og Forretningsforbindelser benyttet som Anledning til at vise ham, i hvor høj Grad de skatter hans noble Personlighed og uselviske Arbejde for Stændens Interesser. Fra Morgenstunden af strømmede Gaver og Blomster og Lykensknings-Telegrammer ind i hans Kontor og Hjem, og Deputationer bragte mundtlig Jubilæren en Tak for hans samfundsnyttige Gerning i de 25 Aar, der svandt. — Det er navnlig som Medlem af Bestyrelsen for The Baltic and White Sea Conference og som Formand for dennes Executive Committee og Documentary Council, at Grosserer Robbert har udført et Arbejde, som vil mindes med stor Taknemlighed ikke alene i danske men i internationale Skibsfartskredse. Men ogsaa som korresponderende Reder for Det Dansk-Norske Dampskibsselskab har Grosserer Robbert haft Lejlighed til under saare vanskelige Forhold at dokumentere sine Evner som en dygtig og økonomisk Administrator. Paa dette Selskabs sidste Generalforsamling forsøgte en Aktionsnærgruppe at tvinge en Likvidation af Selskabet igennem. Heldigvis mislykkedes dette, og der er ingen Grund til at tro, at den ekstraordinære Generalforsamling, som afholdes paa Lørdag, vil gaa med til sliq landskadelig Gerning.

Man ved, hvad man har —

Lad det være os tilladt at citere, hvad vi skrev om denne Sag i vort Nr. 45 for 7. November 1924:

»Rederne har aldrig haft Anledning til og har aldrig klaget over vort Fyr- og Vagervæsen. Det er en ganske 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 Auspicier? 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 skatteyndende 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 Næstkommenderende, 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 Reforme, der ikke er Reforme, er han heldigvis ikke som civile Embedsmænd, der faar en Ud nævnelse, 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 Marineministeriet. Derfor har der heller aldrig været skellig Grund til Klager som overfor Lodsvæsenet, 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 eksceptionelle 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 allerede paapeget i denne Artikel, har Erhvervsministeren sikkert fremsat sin Overførelsesplan med det Forsæt at ville give et af Landets bærende Erhverv — Skibsfarten — al mulig Støtte. Ved at henvise Sagen til Administrationskommissionen, da Kriktikkens Vinde begyndte at blæse, har han vist, at Overførelsen ikke er noget Principspørgsmaal for ham og hans Parti, altsaa en Sag, man udmærket godt kan lade falde. Det er derfor, at vi fuldt og fast tror paa Rigtigheden af Rygtet om, at Overførelsen ikke vil finde Sted.

ET ANDET RYGTET

Der gaar i Øjeblikket et andet Rygte i Søfartskredse. Men det vægrer vi os ved at tro paa. Det er om den ny Isbryder og hvor den skal bygges. Som bekendt har Erhvervsministeriet anmodet om Tilbud fra samtlige danske Værfter, og efter hvad vi erfarer, var Frederikshavns Værft og Flydedok det billigste. Saa skulde man tro, at den Sag var afgjort, og at det udmærkede Værft i Frederikshavn fik Arbejdet.

Men nu vil Rygtet vide, at Regeringen pludselig opdagede, at Orlogsværftet ikke havde indgivet Tilbud. Og til Trods for at de andre Tilbud var aabnede og altsaa ikke længere en Hemmelighed, i alt Fald ikke inden for Ministeriet, anmodedes nu Orlogsværftet om at indgive Tilbud. Alene dette var jo ikke videre hensynsfuldt imod de private Værfter. Det viste sig forøvrigt, at da Orlogsværftets Tilbud fremkom, var det 30,000 Kr. højere end Værftets i Frederikshavn. Igen skulde man synes, at saa var der ikke mere at tale om, end at give Frederikshavns-Værftet Ordre til at *go on*. Men saa er Rygtet der igen. Denne Gang om et Kompromis. Orlogsværftet skal bygge Skroget til den ny Isbryder og Frederikshavns-Værftet Maskinerne.

Først og fremmest er dette ikke *fair*. Naturligvis maa vi anerkende, at Regeringen er i en vanskelig Situation. Den vil ifølge sit anti-militaristiske Program ikke anvende Orlogsværftet til dets naturlige Opgaver, paa den anden Side vil den heller ikke saa gerne lade hele Værftet gaa i Staa. Men det er nu engang saadan i denne Verden, at man ikke, som Englænderne siger, baade have sin Kage og spise den. Vil Regeringen ikke bruge Orlogsværftet til at bygge og reparere Krigsskibe o. l., ja saa maa den afskedige den Del af det dertil anvendte Personale, som overhovedet kan afskediges. Lave Smuds konkurrence til de private Virksomheder paa Skatteydernes Bekostning, det kan den ikke være bekendt. Tilmed da det, der laves paa Orlogsværftet i Retning af ikke-militære Skibe, er af en saadan Natur, at man ikke kan være det bekendt. Tænk blot paa Kulskibet »Hermod« — *Hermafroditen*, som den hedder i Marinen, der ikke vilde være bekendt at lade den sejle under Splitflaget, fordi den i for høj Grad bidrog til de søfarende Nationers Munterhed, hvor den viste sit grimme Ælling-Skrog.

HØJERE SKATTER

Den 21. Marts har Regeringen forelagt et Ændringsforslag til Indkomst- og Formueskat-Loven af 10. April 1922.

KOLLISION MELLEM M/S "JUTLANDIA" OG S/S "HILDE HUGO STINNES"

Ved Amtsretten i Hamborg den 13. f. M. blev der afholdt Søforklaring i Anledning af en Kollision mellem M/S. »Jutlandia« og S/S. »Hilde Hugo Stinnes«. Ved Skrivelse af 6. ds. havde A/S. Det Østasiatiske Kompagnis herværende Repræsentant, R. Ludolphs, meddelt det danske Generalkonsulat, at Sagen vilde komme til Behandling ved Hamburgs Seeamt Onsdag d. 11. ds., Kl. 11 Formiddag. Generalkonsulen gav Møde og havde under Forhøret ofte Lejlighed til at konferere med den for »Jutlandia« mødende Advokat Dr. Stammann. »Hilde Hugo Stinnes« kendtes ansvarlig for Sammenstødet, og det udtales udtrykkeligt i Dommen, at »gegen die Führung der »Jutlandia« ist ein Vorwurf nicht zu erheben.«

Rigskommisæreren tog af det passerede Anledning til at udtale sig for, at der søges efter andre Midler til Dirigering af Slæbedampere end de nu benyttede Dampfløjter. Den tyske Slæbedampperfører fik en Reprimande for uforsigtig Omgang med Dampfløjten. I sin Anklagetale gav Rigskommisæreren til almindelig Overraskelse ogsaa Udtryk for nogen Tvivl om, hvorvidt ikke ogsaa »Jutlandia« havde nogen Skyld. Naar Retten kom til et andet Resultat, skyldes det vel først og fremmest Sagens Dokumentation, der var absolut imod »Hilde Hugo Stinnes«, men en medvirkende Aarsag var uden Tvivl det gode og tillidsvækkende Indtryk, som »Jutlandia«s Fører, Kaptajn Kolls, gjorde paa Dommerne, idet han paa udmærket Tysk og paa en overordentlig taktfuld Maade evnede at give konkrete og dog fyldige Svar paa de mange Spørgsmaal, der ikke mindst under Krydsforhøret blev stillet til ham.

Slæbebaade bør være obligatoriske.

Efter at Dommen var afsagt havde Generalkon-

sulen en Samtale med Havnekaptajn Langkopf, der ogsaa havde overværet Forhøret, og som gjorde en Betragtning gældende, som har en videregaaende Interesse. Havnekaptajnen udtalte følgende:

»Da Rigskommisæreren gav Udtryk for den Betragtning, at det dog maaske var et Spørgsmaal, om »Jutlandia« ikke kunde have manøvreret anderledes, rørte han ved et Punkt, som kunde have givet denne Sag en helt anden Vending, saafremt Firmaet Hugo Stinnes havde været repræsenteret i Retten ved en Jurist. Det falder nemlig i Øjnene, at »Jutlandia« ikke havde Slæbebaade. Havde Skibet haft de sædvanlige Slæbebaade, vilde Katastrofen maaske kunne været afværget. Jeg ved godt, at Kaptajnen er uden Skyld, og at Rederiet er uden Skyld, og at Skibsmægleren vil erklære, at ogsaa han er uden Skyld, da han i Tide havde instrueret Bugsererselskabet. Imidlertid kan jeg forsikre, at den i Dag faldne Dom vil faa principiel Betydning, og jeg henstiller, at saadanne store Rederier som Det Østasiatiske Kompagni giver kategorisk Instruktion om, at Mægleren sørger for, at der i Tide er Slæbebaade til Stede, naar saa store Baade skal gaa ind.«

Havnekaptajnen tilføjede, at vel vidste han, hvor vanskeligt det er at faa Bugsererselskaberne til at holde deres Forpligtelser, men de maatte ved Trusler om Boykotning etc. tvinges til at møde frem til rette Tid og paa rette Sted. Saafremt man ikke underhaanden kunde faa de fornødne Foranstaltninger truffene i saa Henseende, mente Havnekaptajnen, at det ikke vilde være muligt at undgaa en særlig Lov eller andre drastiske Foranstaltninger, og han var en Tilhænger af Frihed i Havnen.

Dette Ændringsforslag kan ikke paaregne stor Velvilje i Skibsfartskredse. Det rammer direkte et Erhverv, som i Forvejen kæmper en haard Kamp for at kunne svare enhver sit. I den nugældende Lov fritages Skibsfarten for Skattepligt, for hvad den indtjener i Udlandet — ifølge Paragraf 8: »Godtgør et her i Landet hjemmehørende Selskab, at en vis Del af dets Bruttoindtægt hidrører fra Virksomhed i Udlandet, bortfalder dets Skattepligt for en forholdsvis tilsvarende Del af dets, efter Fradrag af de foran nævnte 5 pCt., fremkommende Nettoindtægt«. Regeringens Lovforslag ændrer dette til følgende Ordlyd: »Godtgør et her i Landet hjemmehørende Selskab, at en vis Del af dets Bruttoindtægt hidrører fra Virksomhed i Udlandet, nedsættes den dertil svarende Del af Skatten til Halvdelen«. Dette betyder en Ekstrabyrde for Skibsfarten, som denne vil have meget vanskeligt ved at bære, og som den sikkert vil protestere stærkt imod overfor Regeringen og Rigsdagen.

Skibsfartens Mænd vil sikkert ogsaa protestere imod, at Regeringens Ændringsforslag ikke giver Skibsfarten nogen Repræsentant i Landsoverskatteraadet. Dette bestaar af 11 Medlemmer, af hvilke Formand og 1 Medlem, der tillige fungerer som Direktør for Skatteligningen, udnævnes af Kongen. 5 Medlemmer vælges af Finansministeren og 4 af Rigsdagen udenfor dens Midte. Af de Medlemmer, som udnævnes af Finansministeren, skal 3 være Repræsentanter for Hovederhverv. Hidtil har Finansministeren valgt Repræsentanter for Landbruget, Industrien og Handelen, medens et saa stort og samfundsnyttigt Erhverv som Skibsfarten slet ikke har haft nogen Repræsentant i Raadet. Dette mener vi selvfølgelig er en meget stor Fejl, og det forbavser os unægteligt, at Regeringen

ikke har taget dette berettigede Krav i Betragtning, da den udarbejdede sit Ændringsforslag. Vi skal iøvrigt ikke gaa i Detailler om det Lovforslag. Dog vil vi have Lov til at paapege det uanstændige i, at Skatteyderne fremtidig skal betale Skat af den af dem erlagte Skat. Tidligere beregnedes baade Statsskat og Kommuneskat efter fuldt Fradrag af det samlede Skattebeløb, som var betalt i det Aar, der lagdes til Grund for Ansættelsen. Regeringens Ændringsforslag foreslaar den tvivlsomme Reform, at kun betalt Statsskat maa fradrages i Statsskat-Beregningen. Paa tilsvarende Maade foreslaar Ændringsforslaget, at kun den erlagte Kommuneskat fradrages den skattepligtige Sum til Kommunen.

Denne Bestemmelse er i høj Grad umoralisk. Skatteyderne vilde endda se igennem Fingre med en saadan Fiffighed, hvis Skatteprovenuet blev anvendt til en Nedbringelse af vor Statsgæld eller til produktive Formaal. Desværre ved vi alle, at Regeringen ingen Planer har i saa Henseende. De Ekstrasummer, som Skattemaskineriet yderligere pumper os for, vil knebent dække de forøgede Udgifter, som Regeringens sociale Lovgivning skaffer os paa Halsen. Det synes heller ikke, som om Regeringen har Mod og Mandshjerte nok til at gennemføre de forstandige Sparereformer, som Trafikminister Friis-Skotte har bebudet. Disse Sparereformer vilde skaffe os af med en Masse ganske overflødige Tjenestemænd og give dem tilbage til samfundsnyttigt og produktivt Arbejde.

Adel G. P. Falk

HAVNEAFGIFTERNE I LA ROCHELLE

I følge et Dekret udstedt af den franske Republiks Præsident er der foretaget følgende Ændringer i Havneafgifterne i La Rochelle-Pallice:

I. Afgifter for Skibe.

A. Skibe kommende fra hvilken som helst Havn og med hvilket som helst Bestemmelsessted, undtagen franske Havne i Europa:

Skibe, der indgaar lastede og afgaar lastede,
 Skibe, der indgaar lastede og afgaar ballastede,
 Skibe, der indgaar ballastede og afgaar lastede,
 uanset Antallet af Rejser aarligt.
 Hvis den indtagne eller lossede Ladning er lig med eller mindre end $\frac{1}{4}$ af Nettotonnagen, 50 Centimer pr. Nettoton.
 Hvis den indtagne eller lossede Ladning er lig med eller mindre end $\frac{1}{2}$ af Nettotonnagen, 90 Centimer pr. Nettoton.
 Skibe, der indgaar lastede og afgaar ballastede,
 Skibe, der indgaar ballastede og afgaar lastede,
 Hvis den indtagne eller lossede Ladning er større end Halvdelen af Nettotonnagen:

- a) For 1., 2. og 3. Rejse i Løbet af samme Aar fra 1. Jan.—31. Decbr. Fr. 1.70,
- b) For 4. og 5. Rejse i Løbet af samme Aar fra 1. Jan.—31. Decbr. Fr. 1.60,
- c) For 6. og alle senere Rejser i Løbet af samme Aar fra 1. Jan.—31. Decbr. Fr. 1.50.
 Skibe, der indgaar lastede og afgaar lastede,
 Hvis den indtagne eller lossede Ladning andrager mere end Halvdelen af Nettotonnagen.
- a) For 1., 2. og 3. Rejse i samme Aar fra 1. Jan.—31. Decbr. Fr. 1.95,
- b) For 4. og 5. Rejse i samme Aar fra 1. Jan.—31. Decbr. Fr. 1.80,
- c) For 6. og alle senere Rejser samme Aar fra 1. Jan.—31. Decbr. Fr. 1.65.

B. Skibe kommende fra eller bestemte til franske Middelhavshavne.

Skibe, der indgaar lastede og afgaar lastede,
 Skibe, der indgaar lastede og afgaar ballastede,
 Skibe, der indgaar ballastede og afgaar lastede,
 uanset Antallet af Rejser aarligt.
 Hvis den indtagne eller lossede Ladning er lig med eller mindre end $\frac{1}{4}$ af Nettotonnagen, 45 Centimer pr. Nettoton.
 Hvis den indtagne eller lossede Ladning andrager mere end $\frac{1}{4}$ af Nettotonnagen, 85 Centimer pr. Nettoton.

C. Skibe kommende fra eller bestemte til andre franske kontinentale Havne.

Skibe, der indgaar lastede og afgaar lastede,
 Skibe, der indgaar lastede og afgaar ballastede,
 Skibe, der indgaar ballastede og afgaar lastede,
 uanset Antallet af Rejser aarligt.
 35 Centimer pr. Nettoton, uanset hvor meget Skibene indtager eller lossere.

D. Undtagelser.

Hvis Skibet kun indtager eller landsætter Passagerer og deres Bagage samt Post, nedsættes Afgiften uanset Passagerernes Antal til 30 Centimer pr. Nettoton.

Fritagne for alle de ovennævnte Afgifter er iøvrigt Skibe, der kun anløber Havnen, Skibe, der ankommer og afgaar ballastede, Skibe, der ankommer lastede og afgaar uden at have lossat, Skibe, der driver Kystfiskeri, Bugsering eller Lodsvirksomhed, alle Statsskibe samt Skibe, der er i Statens Tjeneste.

E. Tillægstakster.

Tillægstakster for alle franske eller udenlandske Skibe, der opholder sig mere end 40 Dage i Havnen undtagen for Skibe under Reparation: pr. Netto-Registerton pr. Uge eller Del af en Uge udover 40 Dage, 15 Centimer.

Alle Skibe kommende fra eller bestemte til Udlandet eller Kolonierne, og som kun udkiber eller indskiber Passagerer med deres Bagage samt Post, betaler, hvis Passageafgiften ikke overstiger ialt 200 Fracs., 6 Centimer pr. Ton. Iøvrigt uden Begrænsning 10 Centimer pr. Netto-Registerton.

II. Afgifter paa Varer.

For Varer, der er Stykgods, og for hvilke Afgiften betales pr. Stk. 13 Centimer.

Pr. 1000 kg eller pr. Kubikmeter for Varer, der betaler Afgift efter Vægt eller Rumfang, Kul 65 Centimer, alle andre Varer: 75 Centimer.

Levende eller slagtede Dyr 50 Centimer pr. Stk.

III. Afgifter paa Passagerer.

Alle Passagerer, der ankommer til Frankrig eller afrejser derfra over Havnen La Rochelle-Pallice, og som ankommer fra eller afrejser til Havne udenfor Europa med Undtagelse af de franske Havne i Algier, Tunis og Marokko, betaler:

- a) Passagerer paa I. Klasse 20 Fracs.
- b) Passagerer paa II. Klasse 12 Fracs.
- c) Passagerer paa III. og IV. Klasse 8 Fracs.
- d) Emigranter 4 Fracs.

Alle Passagerer, der ankommer til Frankrig eller afrejser derfra over La Rochelle-Pallice, og som ankommer fra eller afrejser til hvilke som helst andre Havne end de nævnte ovenfor, betaler:

- a) Passagerer paa I. Klasse 10 Fracs.
- b) Passagerer paa II. Klasse 6 Fracs.
- c) Passagerer paa II. og IV. Klasse 4 Fracs.
- d) Emigranter 2 Fracs.

Alle de ovennævnte Afgifter kan for Børn nedsættes til det halve, til en Fjerdedel eller fuldstændig ophæves, naar saadanne Nedsættelser i Billettaksterne tilstaas af Dampskibsselskaberne.

Passagerer paa Statsskibe eller Skibe i Statens Tjeneste er fritagne for disse Afgifter.

FRUGTFARTEN FRA SPANIEN

I vor Fragtberetning har vi gentagne Gange henledt Opmærksomheden paa de skandaløse Lastningsforhold, der hersker i spanske Havne for Frugt, og fremhævet store Tab, som Rederne derved udsættes for, og som let kan forvandle en beskeden Fortjeneste paa en saadan Rejse til Underskud.

Forholdene er aabenbart ikke blevet bedre i den senere Tid, og følgende Eksempel, som Rederfirmaet *Louis Poulsen & Co.*, Oslo, har meddelt *N. H. & S. T.* viser klart, at en Ændring i de bestaaende Forhold er absolut nødvendig.

Angaaende Frugtbefragtningen fra Spanien kan vi meddele Dem om et mærkeligt Tilfælde, vi har været ude for med vort Dampskib »Bors«, der med Firmaet *Vicente Daudi*, Valencia, er sluttet for en Frugttur med Lastning 3 Pladser Barcelona/Malaga range. Baaden blev udlosset i Barcelona den 10. ds. og blev af Frugtafskiberen beordret til Buriana, men kommen dertil blev Baaden beordret til Valencia, da ingen Last var erholdelig paa førstnævnte Plads. Til Valencia kom Baaden den 11. ds. med 30 Baade foran, alle ventende paa Frugtlast. Vi fik i Dag Brev fra Kaptajnen, dateret 16. ds., hvori han meddeler, at han gør Regning paa at komme ind paa den indre Red og saaledes paa Overliggedage den 18./19. ds., idet der da kun var 9 Baade foran. Imidlertid har vi i Dag modtaget Telegram fra Kaptajnen om, at Baaden er beordret tilbage til Buriana, da der ingen Last kan faas i Valencia.

Hvad hjælper det under saadanne Omstændigheder at have en nogenlunde lønnende Fragt, naar Frugtafskiberne paa en saadan Maade jonglerer med Certepartibestemmelserne og paafører Rederne ekstra Omkostninger og Tidstab?

Det er paa Tide, at der optages et energisk Arbejde, saa at man til næste Sæson kan faa mere ordnede Forhold i denne Fart, der desværre altfor længe har været undergivet Afskibernes ensidige Vilkaarlighed.

DAMPKIBSSELSKABET "ØRESUND"

Dampskibsselskabet »Øresund« fejrede den 1. April sit 25 Aars Jubilæum. Som bekendt stiftedes Selskabet i sin Tid efter Oprettelsen af Færgefarten mellem København og Malmø for at komplettere Farten paa de svenske Sundhavne ved et dansk og et svensk Rederi. Begge Selskaber ledes herfra og foruden de faste Ruter paa Malmø, Landskrona og Helsingborg har Selskabet drevet Lystfart i Sundet.

I Selskabets første 20 Aar lededes det af Direktør *Jens Krogh*, og ved hans Afgang overtog Direktør *C. Paepcke* Direktørposten.

Følgende Funktionærer i Selskabet har været i dets Tjeneste lige siden dets Start: Kaptajnerne *I. P. Nielsen*, *E. Ruge* og *I. M. Fagerlund*, Forvalter *Th. Petersen* samt Kasserer og Bogholder i Malmø *A. Lindberg* og Assistent *S. Persson*.

25 Aars Jubilæum.

Føreren af De forenede Bugsererselskabers Baad »Stærkodder« kunde den 31. Marts fejre 25 Aars Jubilæum i Selskabets Tjeneste.

NEDSÆTTELSE AF STUVNINGSTAKSTERNE I SVERIGE

Ifølge Meddelelse fra Sveriges Redareförening har denne nu truffet Aftale med saavel Norrlands Stufvareförbund som med Stuveriarbejderne om Stuvningspriser for indeværende Aars Afskibningssæson. Stuvningstaksterne er endnu ikke udarbejdede, men det kan dog allerede nu meddeles, at for de fleste Havnes Vedkommende har der fundet en mindre Nedsættelse Sted fra forrige Aars Priser.

Med Hensyn til Taksterne for Transport af Arbejdere, har Redareföreningen hidtil kun truffet Aftale med Norrlands Stufvareförbund for en Del af Distrikterne, hvor en Nedsættelse i flere Tilfælde har

fundet Sted; for de øvrige Distrikter foretages der endnu Undersøgelse og Forhandlinger om Taksternes Fastsættelse.

Ifølge Aftale med Stuveriarbejderne maa Skutskår & Harnäs Stufveri Aktiebolag gaa med til større Betaling for Transport af Arbejdere; hvorvidt dette Forhold vil paavirke Transporttaksten er endnu ikke afgjort.

Ulykkesforsikringen, der for hele Norrlandet sidste Aar betales med 3 pCt., ansættes for den kommende Sæson til 2 pCt. for samtlige Havne med Undtagelse af Fagerviken og de nord for Skellefteå Distrikt beliggende Havne.

“DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERTNING

København, den 31. Marts 1925.

Et Lyspunkt bragte den svundne Uge, nemlig i den Ellefte Time Aflysning af den bebudede udvidede Lockout, som næppe mange havde turdet haabe kunde undgaas.

Ganske vist maa det af Forligsmændene stillede, og af begge Parter accepterede Forslag, kun betragtes som en Art »Vaabenstilstand«, men meget er herved allerede vundet, og forhaabentlig er Vejen nu banet for fuldstændig Enighed.

De forskellige Markeder kan endnu ikke opvise nogen Bedring. Sydamerika er vedblivende det daarligste Marked, men saavel Australien som Indien giver det ikke meget efter. Tonnagemængden fra Sydamerika er vedblivende saa overvældende, at der ikke bliver mindste Lejlighed til at underhandle om Raten. Faar en Reder endelig en Ordre frem, er Spørgsmaalet kun, om han vil acceptere Befragternes Idé, eller se en anden Baad tage Partiet.

Australien maa betegnes som fast, men som sidst berettet er dette Marked nu ogsaa nede i 40/- fra de sydlige Pladser, og 35/- fra vestlige Havne.

De europæiske Opkøbere er imidlertid vedvarende passive, og end ikke det nylige Fald i Hvedepriserne, eller de stadig lavere Fragtrater, har kunnet bevirke en Genoptagelse af Indkøbene i noget Omfang af Betydning, tværtimod. Et Marked, der atter tiltvinger sig Redernes Interesse, er *Montreal*, og af Betydning er det, at Skibsarten paa St. Lawrencefloden i Aar ventes genoptaget ca. 2 Uger førend normalt. En Del Ordre kom paa Markedet i afvigte Uge, og blev taget lige saa hurtigt som de kom frem. Raten ligger gennemsnitlig omkring 15 cents pr. 100lbs., Basis U.K./Continent, eller efter Dagskurs ca. 14/1d. pr. Ton, medens til Sammenligning Raten i Oktober var 4/-½d. pr. quarter eller ca. 19/- pr. Ton.

TRÆLASTMARKEDET

Markedet maa nærmest betegnes som stille.

Kun langsomt kommer nye Ordre frem, og ikke den mindste Bedring i Raterne er opnaaet.

I Midten af Marts opgjordes Salget af skaaret Trælast fra *Sverige* til mellem 350,000 og 400,000 Standards, medens der ikke forelaa nøjere Opgivelse over Salget af Props. Det svenske Propsmarked har længe ligget meget flovt, og som Følge af de stadig faldende Priser er der næppe foretaget større Indkøb endnu. En medvirkende Aarsag hertil har ogsaa Udsigterne for en Kulstrejke i England været. Skibsarten ventes genoptaget ved normal Tid eller muligvis noget tidligere. F. Eks. meddeles, at Afskibningerne fra Hernösand-Distrikt ventes paabegyndt omkring 15. April for de nedre Pladser Vedkommende, og ca. 1 Uge senere fra de øvre Pladser i Angermanelven.

Den svenske Storlockout, der bl. a. omfattede 24,000 Savværksarbejdere samt et stort Antal Arbejdere ved

Papirindustrien, blev lykkeligvis i den svundne Uge ført til Afslutning, og i Tilgift kommer Meddelelse om, at der nu er truffet Aftale mellem de interesserede Parter om Stuvningspriserne for kommende Saison. Priserne vil for saa godt som de fleste Pladser Vedkommende vise en lille Nedgang fra sidste Aars Takster.

Af Afslutninger i sidste Uge fra Østersøen anføres:

1,000 Stds. 2 Sydfinland-Antwerpen, 15/6, 37/6d., 525 Stds. Yxpila-Antwerpen, 1/7, 41/-, 670 Stds. Raumo-London, 43/-, 500 Stds. Trångsund-Southampton, 47/-, 430 Stds. Uleåborg-Portsmouth, 47/6d., 1,000 Favne Pulpwood, Wiborg-Calais kun 36/-, option Rouen 36/6d., 775 Stds. Gäfle-Great Yarmouth, 43/9d., nyt Scanfin med sædvanlige Klausuler for Yarmouth, endvidere noteres 600 Stds. DB 1/4 Boards Wiborg-West Hartlepool, 32/6d., fri Losning, nyt Scanfin.

Fra Hvidehavet og Canada er der kun foretaget faa Afslutninger, og til gennemgaaende uforandrede Rater. Til den sidst rapporterede Afslutning: Miramichi/Belfast til kun 65/- rapporteres nu en større Baad sluttet fra Parrsboro til Glasgow til 63/-.

Der er endvidere en Del Vaadmasseladninger i Markedet fra Canada, og der er igen sluttet til 15/- fra Port Alfred til U.K., hvilket kan gentages; dog foretrækkes 3,000 Tonnere, omend større Baade sikkert ogsaa kan anbringes. Betingelserne er iøvrigt: fri Lastning og Stuvning, fuld Fragt for Dækslast, despatch: halv demurrerate.

KUL, KOKS ETC.

Paa Grund af Lockouten og den truende Arbejdsstandsning til April har der ikke været meget Liv i Befragtningerne til Danmark. De allerfleste Redere ønsker ikke deres Skibe opholdt i dansk Havn paa ubestemt Tid og foretrækker derfor at undgaa Danmark.

I enkelte Tilfælde er Befragterne indgaaet paa at garantere Losning uanset Strike eller Lockout.

Der kan placeres Koksbaade fra London til København eller Aarhus til 7/- med 500 T. Losning, men da Befragterne ikke vil garantere Losning, bliver det sikkert vanskeligt at skaffe Tonnage til denne Rate. Fra Wales er sluttet en 2,000 Kultonner til København eller Helsingør pr. April til 5/6d. 1,600 Tyne/Sønderborg 5/9d.

MIDDELHAVET

Fra *Wales* til Genoa Options sluttet til Rater mellem 9/6d. og 10/3d. alt efter Størrelse og Position. Af andre Afslutninger kan nævnes: Wales/Venedig 5,500 T. 11/6d.; Vest Italien 5,000 T. 9/9d.; Messina 4,000 T. 10/-; Port Said 9,000 T. 10/6d.; og fra Østkysten/Port Said 6,500 T. 10/9.; Malta 8/- og 8/3d. for 5,800 og 4,200 Tonnere med fri Losning; Neapel 8,200 T. 9/4½d.

Kul til Øerne betaler mellem 8/6d. og 9/-.

Hjemgaaende sluttet stadig en Del Ore-Ladninger, men paa Grund af Tonnagemængden er Raterne meget lave. Der kan blandt andet nævnes: Bona/Belfast 2,800 T. 8/-; Sfax/Paimboeuf 3,500 T. Fosfat 24½ Frcs.; Melilla/Rotterdam 9,000 T. 6/- og 5,000 T. til Ymuiden ogsaa til 6/-. Følgende Saltlaster er blandt andet sluttede: Torreveija/Scotland 1,500 T. 10/-, 6d. extra hvis to Lossepladser; Trapani/Aberdeen 2,000 T. 10/-, samt nogle Baade til New Foundland, og til Norge ca. 16 Kroner.

Sortehavet tager en Del Tonnage for Trælast til U.K. til Rater omkring £12 per waggon à ca. 4.7 Stds., Nordfrankrig £10. For Korn noteres en enkelt Ladning, ca. 4,000 T. til Danmark, 5/25de April, 17/- Basis een Havn.

Alexandria har taget yderligere Tonnage til 11/- pr. 60 chf. til Hull, 12/6d. London.

NORD-AMERIKA, GULFEN, CANADA

Udgaaende er sluttet fra Wales 2,800 T. Kul til 7/3d. med 1,000 T. Losning, fri; og fra Glasgow er sluttet 2,500 T. til St. Johns N.F. 7/9d., 500 Tons fri.

Det hjemgaaende Marked er sløjet en Del af i den forløbne Uge, og der er sluttet helt ned til 12¼ Cents fra Baltimore til Hamburg direkte for 8,000 Tonner. Atlantic Range/Antwerpen-Amsterdam Range 12½ Cents for 35,000 qrs.; og 3/3d. for 24,000 qrs. til Avonmouth.

Kul fra Hampton Roads faar Tonnage til Doll. 3.10/3.15 til Vest Italien, Doll. 4.— til Rio de Janeiro og Doll. 4.25 til River Plate.

Fra New York er igen sluttet et Par Baade paa ca. 5,000 T. til Leningrad med Mel, men Raten er reduceret til 22 Cents per 100lbs., Marts Lastning.

Fra Gulfen sluttet Baade nu og da til U.K./Continent, men desværre til absolut dalende Rater, og Sukker fra Cuba er sluttet helt ned til 18/9d., som er

akcepteret af 7,300 Tonner og 19/- for 6,300 Tonner, medio/ultimo April. Trælast sluttet til 130/-, 132/6d. pr. Std. til U.K., 148/9d., 150/- til Montevideo eller Buenos Aires, og 145/- til Syd Afrika. 3,000 Tons Oliekager Houston/3 danske noteres endnu i Doll. 6.50.

SYD-AMERIKA

Kulraterne ligger stadig omkring 16/6d. for 5/6,000 Tonnere til Montevideo eller Buenos Aires, og 17/- for 5,000 Tonner til Rosario, Option Partlast Santa Fé 18/6d. pr. 1. April.

Hjemgaaende er derimod stadig forfærdeligt. Der sluttet større Baade til minimale Rater — blandt andet kan nævnes: 15/- for 6,500 Tonner fra San Lorenzo til U.K./Continent, og 15/9d. for 7,000 Tonner fra Bahia Blanca til 2 kontinentale Havne, spot. En 6,500 Tonner rapporteres berthed fra Buenos Aires til Antwerpen til 13/6d. med 3,000 T. Last garanteret, April. Parcels til Frankrig har været tilbudt til 10/6d.

Fra Nitrate Ports er sluttet følgende til Galveston/Baltimore Range: 7,000 Tonner til Doll. 5.— og 8,100 Tonner til Doll. 4½. En 7,200 Tonner har faaet Doll. 4.90 til Atlantic States; alt med April Lastning.

ØSTEN

Fra Cape Town/Durban Range er sluttet 4,500 Tonner til U.K.-Bordeaux-Hamburg Range til 28/3d., 1 extra hvis to Lossehavne, Majs, 20. Juli/20. August.

Af andre Afslutninger kan nævnes: Dalny eller Tsingtau/Middelhavet-U.K.-Continent 35/- for Jordnødder og 30/- for Beans, og Rangoon/Kalmar 39/-, Maj.

TIME CHARTER

Ud over enkelte Liniereheder er det stadig kun West India Befragtere, der tager Tonnage i Øjeblikket, og Raterne ligger omkring Doll. 1.10/1.50 efter Størrelse.

SKIBSFARTEN PAA LISSABON I 1922 OG 1923

Nation	1922		1923	
	Antal Skibe	Tonn.	Antal Skibe	Tonn.
England	581	1,554,363	534	1,459,609
Tyskland	373	562,708	424	905,016
Frankrig	330	740,903	279	865,539
Holland	206	455,796	197	459,848
Portugal	310	407,918	247	347,198
Brasilien	50	194,141	50	180,675
Japan	11	45,009	26	112,073
Italien	53	68,435	62	98,887
Spanien	68	80,160	89	93,682
Danmark	66	54,557	73	68,839
Norge	21	15,788	80	65,569
Amerika	45	134,852	19	56,621
Danzig	21	15,918	36	36,848
Belgien	39	35,547	19	25,989
Sverige	20	28,398	18	22,543
Grækenland	8	14,130	9	12,567
Ungarn	—	—	1	2,198
Rusland	—	—	5	1,608
Rumænien	—	—	1	1,605

Nation	1922		1923	
	Antal Skibe	Tonn.	Antal Skibe	Tonn.
Finland	—	—	2	1,462
Jugoslavien	—	—	2	597
Marokko	4	1,792	—	—
Polen	1	1,269	—	—
Peru	1	1,214	—	—
Ialt.....	2,213	4,412,899	2,173	4,818,873

Nation	1922		1923	
	Antal Skibe	Tonn.	Antal Skibe	Tonn.
Portugal	72	19,722	92	20,674
Frankrig	82	10,442	124	16,105
Danmark	19	3,078	18	2,798
Italien	6	1,610	8	2,446
England	9	1,250	13	2,265
Spanien	7	813	13	1,228
Finland	—	—	1	882
Holland	2	562	4	609
Sverige	2	543	—	—
Ialt.....	199	38,020	273	47,007

MINER I DEN FINSKE BUGT

Hufvudstadsbladet, Helsingfors, skriver den 20. Marts, at Minefaren endnu ikke synes at være helt ophævet i Den Finske Bugt. Saaledes er mindst en halv Snes flydende Miner jagttaget i Aar i Farvandet mellem Hangø og Lovisa, de fleste inde ved Kysten. Foranlediget ved en Mineeksplosion for et Par Uger siden udkaster Bladet den Tanke, at Mörnäsfjorden endnu ikke er helt rensat for det Minefelt, som under Krigen blev udlagt i den sydlige Del af denne Fjord, til Trods for, at grundige Trawling har været iværksat. Det henstilles derfor til Søfartsmyndighederne at foretage en ny Kontroltrawling af det paagældende Farvand, hvorover al Kysttrafik samt Passagertrafikken til Udlandet ved Sommertid gaar.

SCHELDE SKAL UDDYBES

Der har i den senere Tid fundet Forhandlinger Sted mellem Holland og Belgien om en Uddybning af Scheldefloden, og disse Forhandlinger er nu afsluttet med et heldigt Resultat, idet man er enedes om, at Floden skal uddybes og holdes i fornøden Stand, saaledes at de Krav, som Skibsfarten har stillet herom, imødekommes. Hvert af de to Lande betaler de Udgifter, der falder paa eget Territorium, og endvidere er Holland gaaet ind paa at samarbejde med Belgien ved Bygningen af Kanalen Antwerpen-Ruhrort og Antwerpen-Moordyk.

DANSK DAMPER "ANINE" FORSVUNDET MED 18 MAND

Det ser i Øjeblikket ud til, at en frygtelig Skibsdulykke har ramt den danske Handelsflaade, idet Dampskibsselskabet »Hejmdals« Damper »Anine« maa formodes at være totalt forlist i Middelhavet under et forrygende Uvejr, som for nogle Dage siden rasede i de Egne.

Den 3. Marts afgik »Anine« fra Newcastle paa Rejse til Roms Havnestad, Civita Vecchia, hvor den normalt skulde være den 16. eller 17. Marts. Den 13. Marts om Morgenen meldtes Skibet passerende Gibraltar, men siden da har Rederiet overhovedet intet hørt fra Skibet eller nogen af dets Besætning.

Derimod er der indløbet Meddelelse om, at der i de umiddelbart efterfølgende Dage har raset et voldsomt Uvejr over Middelhavet. Saavel danske som udenlandske Baade har maattet søge Læ paa nærmeste Sted, og der foreligger Rapporter om betydelige Havarier og adskillige Forlis.

Naturligvis kan man tænke sig den Mulighed, at »Anine« ganske vist er forlist, men at dens Besætning eller Dele heraf er blevet optaget af andre Skibe, men denne Chance er nu yderst ringe. Selv om Folk fra »Anine« var blevet optaget af en Baad, som ikke har traadløs Telegraf, vilde en saadan Baad for længst

have anløbet selv de fjernest liggende af Havnebyerne i Middelhavet, og selvfølgelig vilde der i saa Fald øjeblikkelig blive telegraferet til Rederiet. Men der er ikke givet noget som helst Livstegn fra den forsvundne Damper, saa om dens Skæbne kan der desværre ikke herske nogen Tvivl.

»Anine«, der er en Baad paa et Par Tusind Tons, er bygget i 1907 hos Wood, Skinner & Co. i Newcastle og har i afvigte Efteraar gennemgaaet Klassificering og Eftersyn paa et dansk Værft, saa at Skibet har været i fuldt forsvarlig Stand, er sikkert hævet over enhver Tvivl.

»Anine« førtes af den norskfødte Kaptajn Risøe, der er gift med en norsk Dame, og som bor i Oslo. Første Styrmand, Jensen, er gift og bor i København. Anden Styrmand Hommel hører hjemme paa Fur. Han er ugift, ligesom første Maskinmester, der hedder Laursen og bor i Randers. Anden Maskinmester, Lystrup, bor i Hove pr. Viksø. Han er gift, mens Maskinmester Jensen fra Nykøbing F. er ugift. Hovmesteren, Westermann bor i København.

De øvrige 12 Mand af Besætningen er paamønstret dels i Odense, dels i Aalborg.

SKIBSFARTENS NATIONALØKONOMISKE BETYDNING

Interessen for Spørgsmaalet om Rederivirksomheder-nes Bidrag til et Lands Betalingsbalance har i de senere Aar været ret betydelig, og ifølge en Mængde forskellige Beregninger andrager dette Bidrag aarligt et stort Beløb. Paa den anden Side er der imidlertid ogsaa fremsat Paastande i modsat Retning, og Tidsskriftet *Svensk Flagg*, der for Sveriges Vedkommende har behandlet Spørgsmaalet i en Artikel, fremhæver en Udtalelse i et økonomisk Tidsskr., hvis Objektivitet man almindeligvis ikke drager i Tvivl, gaaende ud paa, at den svenske Handelsflaades Bidrag til Handelsbalancen i 1923 var lig Nul. Det er, hævder Bladet imidlertid, aabenbart, at der her har fundet en Forveksling Sted mellem det privatøkonomiske og det man plejer at kalde det statsøkonomiske Udbytte. Denne Forveksling er ikke ualmindelig, og Bladet erklærer at være stødt paa den i de mest forskellige Forhold. Dette vil imidlertid vel efterhaanden rette sig, og der savnes jo i vore Dage ikke vejledende Oplysninger, der er let tilgængelige for Folk, der er interesserede i Spørgsmaalet.

Bladet offentliggør en Redegørelse for de Omkost-

ninger, en svensk Baad beskæftiget i Tømmer- og Kul-farten (Nord-Østersøfart) har haft i Udlandet i 1924:

	Kr.
Fragtindtægt i 1924	391,328
Losning og Lastning	40,368
Havne- og Lodsafgifter	26,728
Honorarer	11,870
Omlastning	3,847
Inspektion	90
Kul og Olie	42,752
Andre Forsyninger	2,836
Proviand	4,707
Diverse	4,312
	----- 137,510
Sveriges Andel i Fragtindtægten	253,818

eller 65 pCt. af Fragtindtægten.

Hvad de forskellige Poster i Oversigten angaar, er det forbundet med overordentlig store Vanskeligheder at anstille paalidelige Sammenligninger, og Bladet foretrækker at undlade dette fremfor at risikere en forkert Bedømmelse.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Stranding i Sundet.

Damperen »Braheholm«, tilhørende Skibsreder Dan Broström, Göteborg, er Lørdag Nat strandet i Sundet ud for Kulla Gunnarstorp. Damperen løb i fuld Fart op paa Grunden og fik Bunden oprevet. Den var paa Vej fra Göteborg med Bomuldsfrøkager og Bomuld til København. Den havde indtaget Lasten i Galveston, Texas, og havde losset en Del af Ladningen i Oslo og Göteborg.

Ulykken er temmelig uforklarligt, idet det var sigtbart Vejr og Kaptajnen, J. Gude, selv var paa Kommandobroen.

Lækagen er senere blevet foreløbig stoppet og Damperen slæbt af Grunden og indbragt til Københavns Frihavn.

Udvidelse af Odense Havn.

Odense Byraad behandlede i et Møde Mandag Aften en af Havneudvalget forelagt Plan til Udvidelse af Odense Havn. Udvidelsen, der enstemmigt er vedtaget af Havneudvalget, vil koste 3½ Million Kroner og skal vare 3 Aar. Byrådet gav enstemmigt sin Tilslutning til Planen, der vil komme til 2. Behandling i det nyvalgte Byråds første Møde.

FORENINGEN TIL SØFARTENS FREMME

afholder sin aarlige Generalforsamling Onsdag d. 15. April Kl. 3, Ny Toldbodgade 3, med følg. Dagsorden:

- 1) Aflæggelse af Aarsberetningen.
- 2) Fremlæggelse af det reviderede Regnskab.
- 3) Valg af Bestyrelsesmedlemmer.
- 4) Valg af Revisorer.

København, den 31. Marts 1925.

BESTYRELSEN

KURSUS I RADIOTELEGRAFI UNDER NAVIGATIONSVÆSENET

Nyt Kursus i traadløs Telegrafi begynder Tirsdag den 14. April 1925 paa Københavns Navigationsskole. Nærmere Oplysninger faas hos Skolens Bestyrer, Ny Toldbodgade 3.

NAVIGATIONS DIREKTØREN

POSITIONSLISTE P R. 31. MARTS 1925

MEDDELT AF 'DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING'

A

s.s. A. P. Bernstorff, Nielsen, i Dok i Frederikshavn siden 14.1.
 s.s. Aalborg, Egeholm, afg. Huelva 27.3.
 s.s. Aalborgshus, Eriksen, i København-Aalborg Ruten.
 s.s. Aarhus, Jørgensen, i København-Aarhus Ruten.
 s.s. Absalon, Hansen, afg. Nuevitas 6.3. til Amsterdam.
 m.s. Afrika, Svarrer, ank. Dunkirk 28.3.
 s.s. Aggersund, Petersen, ank. Genoa 21.3.
 s.s. Agnele Mærsk, Rasmussen, afg. West Indien 12.3.
 s.s. Aladdin, Nielsen, ank. Odessa 24.3.
 s.s. Alderney, Jerne, ank. Liverpool 30.3.
 s.s. Alexandra, Holst, ank. Braila 27.3.
 s.s. Alf, Clausen, ank. Helsingborg 18.3.
 s.s. Alfa, Christensen, ank. Kiel 26.3.
 s.s. Alfred Hage, Danielsen, ank. Marseilles 25.3.
 s.s. Algarve, Sundvig, oplagt i København siden 27.3.
 s.s. Atsund, Nielsen, afg. Dyrafjord 28.3.
 s.s. Amalienborg, Hansen, ank. København 24.2.
 s.s. Angelica Mærsk, Rask, pass. Skagen 28.3.
 s.s. Anine, Risøe, pass. Gibraltar 13.3. paa Rejse til Civita Vecchia.
 m.s. Annam, Rasmussen, ank. Barcelona 28.3.
 s.s. Anna, afg. Grao 29.3. til Liverpool.
 s.s. Anneberg, Korff, ank. Kiel.
 s.s. Arabien, Harder, afg. Williams Town 19.3. til Europa.
 s.s. Argentina, Wenck, ank. Randers 26.3.
 m.s. Arizona, Sonne, ank. Buenos Aires 22.3.
 s.s. Arkansas, Snedker, ank. Baltimore 13.3.
 s.s. Arnold Mærsk, Stabenow, afg. West Indies 27.3.
 m.s. Asia, Dahl, ank. Kobe 30.3.
 s.s. Astrid, Bjark, ank. Bathurst 23.3.
 s.s. Atlantic, Lund, afg. Newport, Mon. 27.3. til Alexandria.
 m.s. Australien, Møller, ank. Tsingtau 29.3.
 m.s. Avance, Andrup, afg. Methil 28.3.
 m.s. Avant, Sørensen, afg. Nakskov 28.3. til Bilbao.
 s.s. Axel, Maglebye, oplagt.

B

s.s. Beira, Kjær, oplagt i København siden 22.3.
 s.s. Belgien, Hansen, ank. Cuba trade.
 s.s. Bellona, Aggerholm, i Dok i Frederikshavn siden 29.1.
 s.s. Benedikt, Falk, henligger i København.

s.s. Bergenhus, Andresen, ank. København 28.3.
 s.s. Berlin, Vinding, ank. Huelva 21.3.
 s.s. Betty Mærsk, Nielsen, ank. Liverpool 21.3.
 s.s. Birgit, Bang, ank. Newport Mon. 28.3.
 s.s. Birte, Christensen, ank. Philadelphia 21.3.
 s.s. Bjarke, Petersen, pass. Skagen 28.3. p. R. t. Blyth.
 s.s. Bodil, pass. Gibraltar 28.3. paa Rejse til Palma.
 s.s. Bogø, Rasmussen, afg. Oran 22.3.
 s.s. Bolivia, Beldring, ank. Stettin 22.3.
 s.s. Bornholm, Hansen, afg. Weymouth N. S. 25.3.
 s.s. Bothal, Hansen, afg. Burntisland 28.3.
 s.s. Botnia, Lydersen, ank. København 27.3.
 s.s. Brasilien, afg. Barry 13.3. til Buenos Aires.
 s.s. Brattingsborg, Larsen, afg. Bari 25.3.
 s.s. Bretagne, Hartmann, ank. Kenitra 28.3.
 s.s. Bretland, Larsen, ank. København 29.3.
 s.s. Britta, pass. Gibraltar 24.3. paa Rejse til Bristol.
 s.s. Brynhild, Huus, ank. Bona 29.3.
 s.s. Bryssel, Jensen, ank. Bona 24.3.
 s.s. Børglum, Sørensen, afg. New York 20.3.

C

s.s. C. P. A. Koch, Madsen, henligger i København.
 m.s. California, Pedersen, afg. Montevideo 13.3. til New York.
 s.s. Carmen, afg. Pera 28.3. til Odense.
 s.s. Charkow, Pedersen, pass. Gibraltar 28.3. p. R. t. Spezia.
 m.s. Chastine Mærsk, Lundgreen, ank. Rotterdam 19.3.
 m.s. Chile, Hansen, afg. San Francisco 28.3. til Portland.
 s.s. Chr. I. Kampmann, Thomsen, pass. Gibraltar 19.3.
 s.s. Christiansborg, Lund, afg. Boston Mass. 22.3.
 s.s. Cimbria, Svan, i København-Frederikshavn-Oslo Ruten.
 s.s. Cito, Jordt, pass. Ushant 29.3. paa Rejse til Savona.
 s.s. Copenhagen, Nielsen, afg. Rotterdam 29.3. til Hamburg.
 s.s. Cyril, Duhn, ank. Barry 28.3.

D

s.s. Dagmar (D.F.D.S.), Poulsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. Dagmar (J. Lauritzen), afg. Reggio Calabria 28.3. til Linn.
 s.s. Dan, Clausen, afg. København 27.3. til Burntisland.
 s.s. Danefell, Simonsen, pass. Las Palmas 21.3. paa Rejse til Bordeaux.
 m.s. Danekonge, Petersen, ank. Melbourne 26.3.

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·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 »

Sidebeddinge for Dampere paa indtil 300 Fods Længde

TELEGR.-ADR.: **»WILTON, ROTTERDAM«** TELEFON-NR.: **7303, 7304, 7305, 7325, 6707, 6708**

GINO & EGIDIO SALVAGNO
 Etableret 1870 VENEZIA Etableret 1870
 SKIBSMÆGLERE
 DAMPSKIBS-AGENTER · DAMPSKIBS-REDERE
 ASSURANCE-AGENTER

JOHN P. BEST & CO.
 GHENT
 ANTWERPEN-BRUGES-BRUXELLES-VLISSINGEN-TERNEUZEN
 Skibsmæglere · Befragtere
 KOMMISSIONS-, SPEDITIONS- OC ASSURANCE-AGENTER

L. SMIT & CO.'s INTERNATIONALE BUGSERSELSKAB
 Søgaende Slæbebaade : Blaåt Baand paa Skorstenen. BJERGNINGS-AFDELING:
BUGSERING **BJERGNING**
 af: FLYDEDOKKE · HAVAREREDE DAMPERE · SKIBE TIL OPHUG-
 NING · KULDEPOTER · SEJLSKIBE · MUDDERMASKINER m. m. paa Kysten af Holland og Belgien. Bjergningsdampere : Freya, Meermin,
 Ram, Stier, Buffel. Altid klare. Ogsaa stor Beholdning af Pumper, Kæder,
 Staaltrusser, Dykker-Materiel m. m. Erfaren Stab af Bjergningsofficerer.
 Henvendelse til: **WESTPLEIN 5, ROTTERDAM**
 Entreprenører for Assistance til Dampere i Rotterdam Havn.
 TELEGR.-ADR.: **»TUG«, ROTTERDAM** TELEFON NR.: **30 · 31 · 3362**

<p style="text-align: center;">Egne Godsskure, Dybvandskaj, Varehuse, Flydekraner, Motorlægtare og Rhin-Baade * Telegram-Adresse : VELTENNAAR, ROTTERDAM</p>	<p>B. VELTENNAAR & CO. ETABLERET 1880 STEVEDORES · AUT. VEJERE · SPEDITØRER ROTTERDAM · AMSTERDAM · ZAANDAM HOVEDKONTOR: ROTTERDAM MAASSTRAAT 17b</p>	<p style="text-align: center;">Entreprenører for Kornelevator Kompagniet Adm. Direktører for »ACCURAT & CO., Ltd. Korporationen for edsvorne Vejere, Maalere og Tællere i Rotterdam</p>
---	---	---

Agenter : Danmark : F. V. Greibe, Kronprinsensg. 11, København. Sverige : C. G. Carlström, Helsingborg. Norge : Anth. Sein-Olsen, Tormøgaarden, Bergen.

- s.s. *Danelag*, Stage, ank. Sevilla 28.3.
 s.s. *Danemark*, Hausgaard, pass. Azorerne 20.3. paa Rejse til Cuba.
 s.s. *Danery*, Voss, ank. King's Lynn 25.3.
 s.s. *Danevirke*, Jørgensen, afg. Savannah 15.3. til Liverpool.
 s.s. *Dania*, Bencke, afg. Norfolk Va. 15.3. til København.
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, ank. Hamburg 24.3.
 s.s. *Delaware*, Folkenberg, afg. Boston 28.3. til St. John N. B.
 s.s. *Diana*, Tramp, afg. Newcastle 30.3. til København.
 s.s. *Dorrit*, ank. Villa Real 28.3.
 s.s. *Douro*, Jørgensen, oplagt i København siden 20.3.
 m.s. *Drogden*, Hansen, afg. Fowey 25.3.
 s.s. *Dronning Maud*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Dublin*, Krogh, ank. Rio Grandedo Sul 28.3.
- E**
- s.s. *E. M. Dalgas*, Bloch, ank. Ceuta 24.3. §
 s.s. *Ebba*, ank. Leith 28.3.
 s.s. *Ebro*, Rosenhøj, afg. København 27.3. til London.
 s.s. *Effe Mærsk*, Thun, afg. Halifax 24.3.
 s.s. *Egholm*, Tønnesen, afg. Antwerpen 28.3. til Tanger.
 s.s. *Eleonora Mærsk*, Mortensen, ank. Grimsby 26.3.
 s.s. *Elie*, Schmidt, pass. Gibraltar 27.3. p. R. t. Genoa.
 s.s. *Elisabeth*, Jensen, afg. Gandia 29.3. til Antwerp.
 s.s. *Ella*, Boutrup Christensen, oplagt i København siden 17.2.
 s.s. *Ellen*, Poulsen, pass. Dungeness 28.3. p. R. t. Seville.
 s.s. *Ellensborg*, Andersen, ank. Korsør 27.3.
 s.s. *Elsborg*, Palm, afg. Grangemouth 28.3.
 s.s. *Emanuel*, Svane, ank. Kolding 29.3.
 s.s. *Emilie Mærsk*, Andersen, afg. Baltimore 23.3.
 m.s. *Emma Mærsk*, Mærsk-Møller, ank. Philadelphia 20.3.
 s.s. *Energi*, Jensen, ank. Amsterdam 22.3.
 s.s. *England*, Stengade, afg. Immingham 11.3.
 s.s. *Enigheden*, Christensen, ank. Odense 28.3.
 s.s. *Erik*, Christensen, afg. Aberdeen 30.3. til Tynen.
 s.s. *Erik B.*, Jørgensen, ligger i Santa Fé.
 s.s. *Erik Boye*, Mathiasen, afg. Las Palmas 21.3.
 s.s. *Erindring*, Nielsen, ank. Køge 27.3.
 s.s. *Esbærn Snare*, Dreyer, afg. Esbjerg 30.3. til Hamborg.
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Aalborg-Hamborg Ruten.
 s.s. *Ester*, afg. Gravesend 27.3. til Grimsby.
 s.s. *Esther Maria*, Vilsmark, afg. Garston 27.3. til Newcastle on Tyne.
 s.s. *Estland*, Sørensen, ank. Rufisque 27.3.
 s.s. *Estonia*, Christensen, afg. Newcastle on Tyne 23.3. til New York.
 s.s. *Expres*, Hansen, i København-Horsens Ruten.
- F**
- s.s. *Falken*, Pedersen, i Ruten København-sydfynske m. fl. Pladser.
 m.s. *Falstria*, Sørensen, afg. Bangkok 29.3. til Singapore.
 s.s. *Fanø*, Michelsen, ank. Norfolk 27.3.

SKIBS PROVIANTERINGS- HANDLERE

København:

J. Andersen & Co., Toldbodvej 7.
Bjærg-Jensen & Co., Holbergsgade 24.

Aarhus:

Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 26.

Esbjerg:

H. P. Nielsen, Strandbygade 18.
Th. Thygesen Kirkegade 7.

Frederikshavn:

P. Schou & Co. Telgr.-Adr. »Schous«. Stats Tlf. 17.
P. Saxbergs Efft., N. Mogensen. Tlf. 244 & 482.
Telgr.-Adr. Saxberg.

Helsingør:

K. F. Marstrands Efft.

Randers:

A. L. Nielsen, ogsaa aut. Forhyringskontor.

Vejle:

W. Coops, ogsaa aut. Forhyringskontor.

- s.s. *Ficaria*, Hansen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Fiona*, Petersen, oplagt i København siden 16.11. 24.
 m.s. *Fionia*, Skjoldam, pass. Gibraltar 27.3. paa Rejse til London.
 s.s. *Flora*, Andersen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Florida*, Holm, i Dok i Kiel siden 27.3.
 s.s. *Flynderborg*, Wendt, afg. Gibraltar 27.3.
 s.s. *Frankrig*, Parkes, ank. Danzig 25.3.
 s.s. *Fredensborg*, Hillebranth Lund, afg. Hampton Roads 23.2.
 s.s. *Fredensbro*, Olsen, pass. Gibraltar 11.3. paa Rejse til Norfolk, Va.
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, ank. New York 23.3.
 s.s. *Frederiksborg*, Larsen, afg. Paramaribo 25.3.
 s.s. *Frejr*, Jensen, i Aarhus-Hamborg Ruten.
 s.s. *Frieda*, Westergaard, ank. Methil 29.3.
 s.s. *Frigga*, Larsen, afg. København 30.3. til Leith via Odense, Aarhus og Aalborg.
 s.s. *Frode*, Juul Larsen, ank. Helle 19.3.
 s.s. *Fylla*, Callesen, afg. Gandia 23.3. til Antwerp.
- G**
- s.s. *Garonne*, Hansen, ank. København 27.3.
 s.s. *Gaulatyr*, Nielsen, oplagt.
 s.s. *Gerda*, afg. Carvoeiro 30.3. til Leningrad.
 s.s. *Geysir*, Hansen, i Timecharter.
 s.s. *Gorm*, Christensen, afg. Newcastle 27.3. til Boston og St. John.
 s.s. *Grønland*, Kruse, ank. Huelva 28.3.
 s.s. *Grønsund*, Nielsen, afg. New York 26.3.
 s.s. *Gudrun Mærsk*, Nielsen, afg. New York 17.3.
 s.s. *Gunver*, ank. København 1.3.
- H**
- s.s. *H. Pontoppidan*, Aggerholm, afg. Rufisque 24.3.
 s.s. *Halfdan*, Ørbech, ank. København 27.3.
 s.s. *Halland*, Christiansen, ank. Bordeaux 24.3.
 s.s. *Hamlet*, Skou, pass. Finisterre 28.3. p. R. t. Ceuta.
 s.s. *Hammershus*, Hveissel, afg. Fowey 21.3.
 s.s. *Hans Broge*, Christensen, pass. Ushant 22.3. paa Rejse til Messina.
 s.s. *Hans Mærsk*, Slavensky, ank. West Indien 26.3.
 s.s. *Hans Tavsén*, Hansen, ank. Savona 29.3.
 s.s. *Harald*, Pedersen, ank. Antwerpen 28.3.
 s.s. *Harriet*, ank. Kotka 30.3.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, ank. København 27.3.
 s.s. *Hekla*, Bosch Kronika, oplagt.
 s.s. *Helene*, ank. København 3.3.
 s.s. *Helga*, afg. Rotterdam 30.3. til Blyth.
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, afg. New York 26.3. til København.
 s.s. *Hengest*, Ingemann Andersen, afg. København 31.3. til Libau via Memel.
 s.s. *Henry Tegner*, Nielsen, pass. Gibraltar 29.3. paa Rejse til Marseilles.
 s.s. *Hermod*, Clausen, ank. Kristiansund 24.3.
 s.s. *Hertha Mærsk*, Nielsen, pass. Holtenau 28.3.
 s.s. *Hindholm*, Møller, afg. Swansea 30.3. til København, Vejle og Danzig.
 s.s. *Hjelm*, Petersen, i København-Haderslev-Aabenraa-Sønderborg Ruten.
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, ank. Manchester 22.3.
 s.s. *Holland*, Jørgensen, afg. Aarhus 25.3.
 s.s. *Hroar*, Oest Jacobsen, ank. Hull 28.3.
 s.s. *Hugo*, Thorkelin, oplagt.
 s.s. *Hulda Mærsk*, Andersen, ank. Sligo 27.3.
- I**
- s.s. *I. D. S. Adolph*, Krøyer, afg. Tynce 26.3.
 s.s. *I. P. Justesen*, Jensen, pass. Dakar 15.3. paa Rejse til Luderitz.

NORDISK SKIBSFARTS-AGENTUR

(DANSK INDEHAVER)

SAVONA · SPEZIA · GENOVA · LEGHORN · NEAPEL

Telegram-Adresse (overalt): No thship.
Hvilken som helst Code

WIESE & CO., LISSABON

TELEGRAM-ADRESSE:
WIESECO

AGENCIA MARITIMA LTD., FARO

TELEGRAM-ADRESSE:
SHIPPING

DAMP SKIBSAGENTER OG MÆGLERE - BUNKERKUL ENTREPRENØRER

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 Damperne 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

LONDON

BUNKER ENTREPRENØRER
FOR UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGELSKE KUL-AFSKIBNINGSHAVNE
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:

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 }
Methil, 82, East High Street } »Lambert»
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

JOHN CARLBOM & CO. (LONDON), 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)
Baltic "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 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, Befragning, Spedition, Assurance og Kommissionsforretning,
Stevedores, etc.

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

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

CARDIFF

GLASGOW

ANDREW LEITCH & CO.

KUL EKSPORTØRER
SKIBSMÆGLERE · SPEDITØRER · BUNKERKUL
BUNKERKUL ENTREPRENØRER

DUNDEE & GLASGOW

TELEGR.-ADR.: »LEITCH, DUNDEE

DUNDEE

E. VON MEHREN & CO.

GLASGOW · NEWCASTLE · GREENOCH

Telegram-Adresse: »Vonmehren»

SKIBSMÆGLERE

BUNKERKUL ENTREPRENØRER

METHIL

Telegrams: »Mactaggart», Methil.
Codes: A. B. C. 5th Edition · Scott's 10th 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

Første Klasses Varer i Skinker, Smør, The, Ost, Mel, Konserver etc.
Agent for W. B. Dick & Co., Ltd., Maskinolie etc.

m.s. *Indien*, Jacobsen, pass. Colon 23.3. paa Rejse til San Francisco.
 s.s. *Inga*, Nielsen, afg. Dakar 28.3. til Rotterdam.
 s.s. *Inge Mærsk*, Hansen, afg. Kiel 26.3.
 s.s. *Inger*, ank. Sfax 29.3.
 s.s. *Irene Maria*, Lisberg, ank. Caibarien 28.3.
 s.s. *Island*, Frandsen, afg. København 31.3. til Leith.
 s.s. *Ivar*, Nielsen, i Dok i Frederikshavn siden 14.3.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Schiønning, afg. Marseille 31.3. til Tarragona.
 s.s. *J. C. la Cour*, Sandberg, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jacob Mærsk*, Hansen, afg. Swansea 27.3.
 s.s. *Jan*, Kurtzhals ank. St. John 27.3.
 m.s. *Java*, Schmith, pass. Perim 19.3. p. R. t. Singapore.
 s.s. *Jelling*, Andersen, ank. Antilla 26.3.
 s.s. *Jenny*, afg. Kotka 30.3. til Raumo.
 s.s. *Jessie Mærsk*, Petersen, ank. West Indien 26.3.
 s.s. *Johanne*, afg. Niton 30.3. til Bilbao.
 s.s. *Johannes Mærsk*, Rohde, pass. Quessant 21.3.
 s.s. *Jolantha*, Strufve, afg. København 30.3. til Oslo m. fl. Pladser.
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, ank. Huelva 23.6.
 s.s. *Josey*, Nielsen, ank. New York 19.3.
 s.s. *Jungshoved*, Horn, ank. Buenos Aires 9.3.
 m.s. *Jullandia*, Kolls, afg. Colombo 25.3. til Singapore.
 s.s. *Jægersborg*, Hansen, ank. West Hartlepool 29.3.

K

s.s. *Kai*, Friis, ank. Manati 13.3.
 s.s. *Karen*, Brinch, pass. Ushant 27.3. r. R. t. Genua.
 s.s. *Karla*, ank. København 19.3.
 s.s. *Kasan*, Sørensen, i Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Katholm*, Petersen, ank. Nørre Sundby 27.3.
 s.s. *Kejserinde Dagmar*, Uldall, ank. Marseilles 27.3.
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, ank. Galveston 29.3.
 s.s. *Kina*, Nielsen, ank. København 28.3.
 s.s. *Kirsten Mærsk*, Bærentzen, ank. Portland M. 26.3.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, i København-Aarhus Ruten.
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, afg. Port Island 28.3. til Horsens.
 s.s. *Knud*, Clemmensen, afg. Galata 29.3. til Bordeaux og Hamburg.
 s.s. *Knud Villemoes*, Thomsen, afg. Esbjerg 28.3. til Wearmouth.
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, i København-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Rindby, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Kronborg*, Rise, afg. Charleston 9.3.
 s.s. *Kronprins Frederik*, Hejlsøe, pass. København 29.3. paa Rejse til Hull.
 s.s. *Kurland*, Berndsen, afg. Barreiro 24.3.
 m.s. *København*, Mortensen, afg. Suez 26.3. til Bangkok.

L

s.s. *Lars Kruse*, Bager, afg. San Domingo.
 s.s. *Laura Mærsk*, Løber, afg. Genoa 24.3.
 m.s. *Leise Mærsk*, Houmann, afg. St. John 26.3.
 s.s. *Lexa Mærsk*, Bærentzen, ank. Dakar 27.3.
 s.s. *Lifland*, Haure-Petersen, afg. Oran 22.3.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, ank. Savona 23.9.
 s.s. *Lily*, Poulsen, ank. Valencia 12.3.
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutefart København-Limfjordsstationerne.
 s.s. *Lithuania*, Jørgensen, ank. Danzig 29.3.
 s.s. *London*, Caspersen, ank. Odense 29.3.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Buenos Aires 26.3. til Golfen.
 m.s. *Lynetten*, Jensen, ank. Fowey 26.3.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i København-Oslo Ruten.
 s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. Antwerpen 29.3. til København.
 s.s. *Maine*, Andersen, afg. Newcastle 17.3. til Havana.
 s.s. *Maj*, Holm Nielsen, afg. Carthage 27.3. til Valencia.
 s.s. *Maja*, oplagt i København siden 31.12. 24.
 m.s. *Malaya*, Kruse, ank. København 27.3.
 s.s. *Manø*, Rathje, afg. Lissabon 25.3. til Kirkcaldy.
 s.s. *Margrete*, Mathiasen, pass. Dover 28.3. paa Rejse til Hamburg.
 s.s. *Marie*, afg. Napoli 28.3. til Valencia.
 s.s. *Marie Mærsk*, Kristensen, afg. Odessa 25.3.
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Newport 27.3.
 s.s. *Martin Carl*, Olsen, ank. Hamborg 24.3.
 s.s. *Martin Goldschmidt*, Lauritzen, ank. Alexandria 20.3.
 s.s. *Mary*, Stabell, afg. Gibraltar 26.3. til Vest Afrika.
 s.s. *Maryland*, Pape, i Dok i Cardiff siden 24.3.
 m.s. *Mexico*, Wolff Jørgensen, afg. Birkenhead 28.3. til Texas.
 s.s. *Minsk*, Egense, afg. Palermo 27.3. til Castellan.
 s.s. *Mjøltnir*, Rasmussen, pass. Gibraltar 19.3. paa Rejse til Troon.
 s.s. *Moskov*, Jørgensen, i Dok i Hamburg siden 27.3.
 s.s. *Møen*, Olsen, i København-Stege og København-Nykøbing F. Ruterne.

N

s.s. *N. F. Høffding*, Klint, ank. Cardiff 30.3.
 s.s. *Nancy*, ank. Råfsø 31.3.
 s.s. *Natal*, Røder, afg. Hallstavik 27.3. til Göteborg.
 s.s. *Nautik*, ank. Valencia 28.3.
 s.s. *Neptun*, ank. Nørre Sundby 26.3.
 s.s. *Nerma*, ank. Helsingfors 30.3.
 s.s. *Nevada*, Fischer, afg. København 28.3. til Christiania-fjorden.
 s.s. *Nidaros*, Thomsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, ank. København 29.3.
 s.s. *Niobe*, afg. København 31.3. til Åbo.
 s.s. *Nordsøen*, pass. Eastburne 29.3. p. R. t. Hamborg.
 s.s. *Normandiet*, Meinertz, ank. Kaolack 20.3.
 s.s. *Norman Isles*, Matzen, afg. Marseilles 29.3. til Huelva.

O

m.s. *Odense*, i København-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-København-Göteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, Danholt, afg. Antwerpen 30.3. til Piræus.
 s.s. *Olga*, Toft, ank. Cardiff 24.3.
 s.s. *Oluf Bager*, Larsen, i København-Frederikshavn og København-Aalborg Ruterne.
 s.s. *Oluf Mærsk*, Andreasen, afg. Kiel 27.3.
 m.s. *Oregon*, Mühlendorff, afg. Madeira 27.3. til Skandinavien via Lissabon.
 s.s. *Orion*, Bendsen, ank. Gambia 19.3.
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, afg. Oslo 30.3. til New York.

P

s.s. *P. Madsen*, Christensen, afg. Dakar 28.3.
 s.s. *P. N. Damm*, Andersen, ank. Nantes 28.3.
 s.s. *Pacific*, Matthiessen, ank. Amøerang 27.3.
 s.s. *Palnatoke*, Skou, ank. København 30.3.
 m.s. *Panama*, Hjernum, afg. Suez 26.3. til Batavia.
 s.s. *Parana*, Heisterberg, afg. Durban 17.3. til Catania.
 s.s. *Paris*, Ovesen, afg. Norfolk 28.3. til St. John N. B.
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, afg. Newcastle 10.3. til Cuba.
 m.s. *Peru*, Larsen, afg. Göteborg 29.3. til Hamburg.
 s.s. *Peter Mærsk*, Knudsen, afg. West Indien 25.3.
 s.s. *Phoenix*, Nielsen, i Esbjerg-Hamburg Ruten.
 s.s. *Polaris*, Holm, ank. TOLLONICA 22.3.
 s.s. *Polly*, Fischer, ank. Hamburg 22.3.

Cameron's

SKIBSFORSYNING/FARVER
OG PATENT BUND-MALING

Alex. Cameron & Sons Ltd.
Sunderland / England

COOMBES, MARSHALL & CO. L^{td}.

DAMP SKIBS-REDERE
SKIBS- OG ASSURANCE-MÆGLERE
KUL- OG KOKS-EKSPORTØRER
MIDDLESBROUGH

Coder:
Watkin's & Scott's

Telegr. Adr.:
Coomarco, Middlesbrough

TELEGRAM-ADR.: SIVEWRIGHT
TELEFON: 8760 CITY

W. C. BACON HAROLD BACON

HOVEDKONTOR: 3 CROSS STR.,
MANCHESTER

SIVEWRIGHT, BACON & CO.

Repræsentanter for de italienske Statsbaner
og den kgl. italienske Marine

SKIBSMÆGLERE

Repræsentanter for det britiske Marineministerium
i Manchester og Liverpool

Fragt Agenter og Mæglere for ELDERS & FYFFES, Ltd.

Direkte Rute af hurtige Dampere fra Garston til de Canariske Øer.

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

BLIDBERG ROTHCHILD CO. INC.
 DAMPSKIBS AGENTER OG SKIBSMÆGLERE
 59-61, PEARL STREET Telegram-Adr.: BLIDBERG
 NEW YORK CITY
 Repræsenterer for:
 BLIDBERG METCALFE & CO., GÖTEBORG

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.

PORTLAND,
MAINE

PRIVAT SIGNAL

DOCTOR F. C. WILLARDDOCTOR JOHN D. FISKES EFTFLG.
BALTIMORE, MD.

*

SÆRLIG BETJENING AF SKIBE

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

BALTIMORE

THE C. T. SWETT COMPANYSLAGTERE & SKIBSHANDLERE
DÆKS- & MASKIN-FORSYNING**PORTLAND, MAINE**

Telefon: 6930 · 130-132 Commercial Street · Nat-Telf.: 1520

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.: »Mitchell«
Telf. Nr. 15

REFRAGTNINGS 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. *Primula*, Jacobsen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
s.s. *Prins Knud*, Sigvardt, ank. Nakskov 29.3.

R

s.s. *Randi*, ank. Fowey 28.3.
s.s. *Rhodesia*, Madsen, ank. Sebenico 20.3.
s.s. *Rhone*, Thomsen, afg. Nørre Sundby 31.3. til Odense og København.
s.s. *Rigmor*, Jørgensen, ank. Port de Bouc 28.3.
s.s. *Rita*, Hav, i København-Hamborg Ruten.
s.s. *Robert Mærsk*, Jensen, afg. Marseilles 27.3.
s.s. *Roma*, Bejer, ank. København 25.3.
s.s. *Romø*, Olesen, afg. Granton 24.3. til Livorno.
s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. Ras Dimas 23.3.
s.s. *Rota*, Rivold, afg. Leith 30.3. til Aalborg.

S

s.s. *Saga*, Henriksen, afg. København 28.3. til Antwerpen.
m.s. *Sally Mærsk*, Andersen, pass. Cape Town 27.3.
s.s. *Scandia*, Simonsen, pass. Cape Race 24.3. paa Rejse til Nyborg.
s.s. *Seine*, Le Barzig, ank. Bordeaux 21.3.
m.s. *Selandia*, Himmelstrup, ank. Hamburg 26.3.
m.s. *Siam*, Poulsen, pass. Vlissingen 17.3. paa Rejse til St. Thomas.
s.s. *Sierra Leone*, Esbensen, afg. Manzanillo 13.3. til New York.
s.s. *Sierra Morena*, Moyell, ank. Newport News 15.3.
s.s. *Sierra Nevada*, Eriksen, afg. Kilindimi 26.3. til Durban.
s.s. *Sigrid*, Madsen, ank. Valencia 21.3.
s.s. *Sigrun*, Jensen, ank. Esbjerg 30.3.
s.s. *Sigvald*, Andersen, afg. Ibiza 21.3.
s.s. *Silkeborg*, Christensen, afg. Georgetown 21.3.
s.s. *Simone*, Christensen, afg. Genoa 27.3. til Oran.
s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. St. Louis du Rhone 29.3.
s.s. *Skagerak*, Hansen, afg. Immingham 28.3. til Cullera.
s.s. *Skanderborg*, Andresen, afg. Genoa 25.3.
s.s. *Skinface*, Theilland, ank. Sunderland 29.3.
s.s. *Skjold*, Nielsen, ank. København 28.3.
s.s. *Skodsborg*, Grove, pass. Skagen 25.3.
s.s. *Skolland*, Iversen, ank. Amsterdam 17.3.
s.s. *Sleipner*, Dahm, ank. København 26.3.
s.s. *Slesvig*, Poulsen, afg. Rufisque 28.3.
s.s. *Smut*, Hansen, afg. København 27.3. til Methil.
s.s. *Sophie*, Thomsen, pass. Gibraltar 25.3. p. R. t. London.
s.s. *Spigerborg*, Jensen, afg. Aalborg 27.3.
s.s. *Stadion II*, ank. Stettin 30.3.
s.s. *Stal*, Clausen, ank. New York 19.3.
s.s. *Stegelborg*, Nielsen, afg. Gibraltar 28.3.
s.s. *Stella*, ank. Dunkerque 29.3.
s.s. *Susan Mærsk*, Petersen, afg. Pugetsound 24.3.
s.s. *Svanhild*, Hjorth, ank. Philadelphia 27.3.
s.s. *Svanholm*, Petersen, afg. København 24.3. til Manchester.
s.s. *Svava*, Christensen, afg. Algiers 23.3. til Oscarshavn via Helsingør.
s.s. *Svend Pii*, Albertsen, afg. Nuevitas 18.3.
s.s. *Svend*, Karstensen, ank. Aberdeen 24.3.
s.s. *Søborg*, Madsen, ank. Fowey 25.3.
s.s. *Sønderborg*, Albertsen, ank. Dunston 26.3.
s.s. *Sønderjylland*, Dam, i København-Bogense-Vejle Ruten.

T

s.s. *T. M. Werner*, Marcker, pass. Finisterre 29.3.
s.s. *Taarnborg*, Knudsen, ank. Gibraltar 29.3.
s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, ank. Danzig 26.3.
s.s. *Taasinge*, Fjeldborg, i København-Nakskov og København-Mariagerfjord Ruterne.
s.s. *Texas*, Dragsdahl, afg. Savannah 28.3. til Aalborg m. fl. Pladser.
s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Hull, afg. København 30.3. til Newcastle via Nakskov, Odense og Aarhus.
s.s. *Thyra* (Progress), Schmidt, pass. Sagres 25.3. paa Rejse til Hamburg.
s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Havre 31.3. til Dunkirk.
s.s. *Tjaldur*, Madsen, i København-Riga Ruten.
s.s. *Tomsk*, Mikkelsen, ank. Catania 25.3.
m.s. *Tongking*, Topp, afg. St. Thomas 22.3. til Hamburg.
s.s. *Transvaal*, Bronér, pass. Holtenau 29.3. paa Rejse til København.
s.s. *Trondhjem*, Pedersen, afg. Trondhjem 28.3. for sydgaaende
s.s. *Tula*, Christensen, pass. Dungeness 29.3. paa Rejse til København.
s.s. *Tyr*, Jensen, ank. Hull 29.3.

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, ank. Vejle 27.3.
s.s. *Ulf*, Rasmussen, afg. Riga 28.3. til Reval.
s.s. *Ulla*, Jessen, afg. Hamburg 28.3. til Antwerp.
s.s. *Ulrik Holm*, Toft, pass. Gibraltar 27.3. p. R. t. Hull.
s.s. *United States*, Meyer, afg. Oslo 28.3. til New York.
s.s. *Uranienborg*, Rasmussen, pass. St. Miguel 17.3.

V

s.s. *Valborg*, Hansen, pass. Gibraltar 27.3. paa Rejse til Porman.
s.s. *Vega*, Madsen, ank. Randers 26.3.
s.s. *Venus*, Terkildsen, afg. Aalborg 28.3. til England.
s.s. *Vera*, Hjorth, afg. Methil 24.3. til Genoa.
s.s. *Veratyr*, Pedersen, oplagt.
s.s. *Viborg*, Winther, ank. Sulina 22.3.
s.s. *Vidar*, Nielsen, afg. Newcastle 30.3. til København.
Bark *Viking*, Ankersøe, afg. Port Victoria, Spencer Gulf 2.2. til Europa.
s.s. *Virginia*, Jacobsen, afg. Las Palmas 14.3. til Golfen.

W

s.s. *Wien*, Jørgensen, ank. Oran 27.3.
s.s. *Wilh. Colding*, Østergaard, afg. Gibraltar 25.3. til Ziguinchor.
s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, afg. København 28.3.

Y

s.s. *Ydun*, Jensen, i København-Randers Ruten.
s.s. *Yokohama*, Bast, pass. Finisterre 29.3. p. R. t. Harburg.
s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Rasmussen, i København-Hamborg Ruten.
s.s. *Yrsa* (Lauritzen), ank. Mäntyluoto 27.3.

Ø

s.s. *Ørkild*, Mortensen, ank. Cadiz 27.3.
s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, afg. Palermo 28.3.

POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE

m.s. *Alfa*, Christensen, ank. København 23.3.
m.s. *Caroline*, Jørgensen, afg. Rudkøbing 28.3. til Windau.
3m.Sk. *H. C. Christensen*, Christensen, ank. Mobile 23.2.
3m.Sk. *Fuglen*, Schmidt, ank. Frederiksstad 23.3.
3m.Sk. *Hans*, Christensen, ank. Sevilla 29.3.
3m.Sk. *Niels*, Rasmussen, afg. Portimao 17.3. til Rochester.
s.s. *N. J. Ohlsen*, Jensen, afg. Marstal 28.3. til Danzig.
4m.Sk. *Richard*, Petersen, ank. Setubal 7.3.
4m.Sk. *Sigrid*, Hansen, ank. Thurø 18.1. for Oplægning.
4m.Sk. *Ruth*, Sørensen, afg. Oslo 15.3. til Littlehampton.
3m.Sk. *Christian*, M. Rasmussen, afg. Par 25.3. til Skien.
3m.Sk. *Garibaldi*, J. Jørgensen, ank. Troense 15.2., oplagt for Reparation.
3m.Sk. *Noah*, J. E. M. Jørgensen, ank. Troense 18.3., oplagt for Klassifikation.
Skbrg. *J. M. Nielsen*, A. P. Hansen, ank. Troense 14.12., oplagt for Klassifikation.
3m.Sk. *Concordia*, Henriksen, ank. Oslo 26.3.

2m.Sk. *Concordia*, Møller, afg. Knebel 25.3. til Rønneby.
Albert, Clausen, afg. Dysart 26.3. til Svendborg.
Venus, Hansen, ank. Plymouth 24.3.
Fylla, Kromann, ank. Teignmouth 24.3.
Helga, Madsen, afg. Bremen 26.3.
Mela, Andersen, ank. Göteborg 26.3.
Polarstjernen, Hansen, ank. København 26.3.
Venus, Boye, afg. København 27.3.
Gertrud, Albertsen, afg. Setubal 23.3.
Uranus, Stegmann, ank. Civitavecchia 24.3.
Nauta, Knudsen, afg. Cadiz 23.10.
Mars, Olsen, ank. Plymouth 27.3.
Pax, Jensen, afg. Marstal 30.3.
Sk. *Bonavista*, Christensen, ank. Cadiz 22.3.
Gloria, Kromann, afg. Dysart 24.3. til Sæby.
Sif, Raahauge, ank. Nakskov 26.3.
Chr. H. Rasmussen, Boye, ank. Holbæk 26.3.

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

N. C. BACHEDSV. SKIBSMÆGLER
NØRRE-SUNDBY

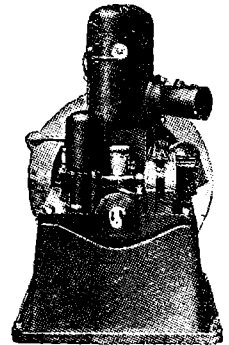
Telefon 1047 · 2161

Telegram-Adr.: BACH

A/S RANDERS REBSLÆAERIHamp- og Staaltraadstougværk · Fabrik
RANDERSTougværk af Hamp, Manila, og Cocos i alle
Dimensioner · Transmissionstoug · Jern- & Staal-
toug til Skibsbrug og ElevatorerOplag i København:
ANTON JENSEN · STRANDGADE 44**BOLINDERS RAAOLIE-MOTORER**
FOR SKIBE OG STATIONÆRIngen Vandindsprøjtning. Ingen Kompressor. Meget ringe Brændstofforbrug.
ØJEBLIKKELIG IGANGSÆTNING VED ELEKTRISK GLØDESPIDS PAA RAAOLIE

OVER 15.000 BOLINDERMOTORER I DAGLIG DRIFT

ÆLDRE BOLINDERTYPER MODERNISERES



FORLANG TILBUD

Enerepræsentant for Danmark:

HARRY LEVIN

(INGENIØRAFDLG.)

FREDERIKSGADE 1

KØBENHAVN

Telefon: Central 59-5995

Telegram-Adresse: »FAIRLEVIN«

KIRKEGADE 7 ESBJERG TELEFON 266

TH. THYGESEN

SKIBSPROVIANTERING

GRUNDLAGT 1893

FRILAGER · VARER FOR UDFØRSEL

**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte

Stevadore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

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.

Skibsmægler
KR. KNUDSEN

Søassurance

KRISTIANSAND. S.
NORGETelegram-Adresse:
"NESDUNK"**J. ANDERSEN & CO**
SHIPS OUTFIT

TOLDBODVEJ 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

F. V. T. NIELSEN

SKIBSBYGNINGSINGENIØR

(flv. Overkonstruktør ved Orlogsværftet)

Udarbejdelse af Projekter og Tegninger til forskellige
Arter af Skibe og Fartøjer. Raadgivende ved Værflantag.
Tilsyn med Nybygninger.

Store Regnegade 5 III, 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 »
Strömme inner road 16 »
 « outer road 20 »
Hakka'a 19 »

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

FORSIKRINGS-AKTIESELSKABET

DANSKE LLOYD

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
INDTIL 13.600 T.
3 OPHALINGSBEDDINGER

SPECIALITET
DIESEL MOTORER
INDTIL 40.000 I. H. K.



SAMME PRIS SOM PILSNER

FORSIKRINGS-AKTIESELSKABET
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

A/S DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

Filialer:

KØBENHAVN

BANGKOK & 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 østasiatiske og andre oversøiske Produkter. Teak og andre Træs rter. Export til oversøiske Pladser af europæiske Produkter.
 Skov og Savnælderift i Siam.

Alle nærmere Oplysninger erholdes ved Henvendelse paa Kompagniets Hovedkontor, Holbergsgade 2, København K.

STEGMANN

N.F. EDSV. SKIBSMÆGLER
 TELEFONER 18 & 918 TELEGRAFER „STEGMANN“
 NØRRE SUNDBY

Compagnie Française de Marine et de Commerce

4-6, rue de Sèze, Paris.

Specialitet: Middelhavs-, Malm- og Østersø-Befragtning
 Telegram-Adr.: SHIKARI

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 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

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: SCHELLEN Antwerpen: SCHELSHIP Hamburg: SCHELLENSHIP

DAMPKIBSSELSKABET

»TORM«

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

TELEGRAMADRESSE: »TORM«

TELEFON 2437

AKTIESELSKABET

DET DANSK-FRANSKE DAMPKIBSSELSKAB

Korresp. Rheder:

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

A/S DAMPKIBSSELSKABET

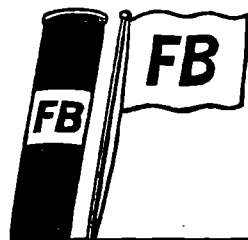
"PACIFIC"

AMALIEGADE 29 A

Telefon: 4211 · Telegram-Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder



DE FORENEDE BUGSERSELSKABER

Telef.: Toldbodbovnen: Central 3944
 Kontoret: Central 291 · 13101 · 10592

TELEGRAM-ADRESSE
 »TUGBOATS«

Nattefon for Bugsering: Palæ 3043
 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 · 15

FREDAG 10 · APRIL 1925

32 · AARG.

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

REVISION AF SKIBSTILSYNET

Det er snart blevet en hel Vane, en kær Vane, Uge efter Uge paa denne Plads at komplimentere Erhvervsminister *Stauning* for en eller anden Beslutning eller Bestemmelse, som han i Ugens Løb har taget. Denne Uges velfortjente Kompliment er i Anledning af hans Samtykke til, at hele Skibstilsynet skal revideres inden Udgangen af 1927 og gøres til Genstand for Undersøgelse af en Kommission, hvori Rederineringen vil blive repræsenteret ved nogle af sine Førstemænd.

En saadan Revision tiltrænges unægtelig, som vi da ogsaa har paapeget i vore tidligere Artikler om dette Emne. Det i Loven af 29. Marts 1920 knæsatte Skibstilsyn er altfor kostbart, hvad en nedsat Kommission af sagkyndige hurtigt vil indse. I Virkeligheden betaler Skibsfarten Gebyrer til Staten for et Statstilsyn, som praktisk talt udføres af Klassifikationsselskaberne. Som vi saa ofte har fremhævet, er den engelske Regering fuldt ud tilfreds med Klassifikationsselskabernes Tilsyn. Det er ogsaa langt mere betryggende end Statens og langt billigere. Saa nu har vi heldigvis Udsigt til at faa det engelske System indført her med en tilsvarende Reduktion i de Gebyrer, Skibsfarten maa betale, samt i Statens Udgifter.

DEN DANSKE SØMANDS LOD

Solen skinner og Solførerne gærer. Det er Foraars. Og det er Strejkevarslernes Tid. Ogsaa Skibsfarten mærker Foraaret og navnlig Strejkevarslerne. Sømænd og Fyrbødere har sendt deres første Varsel om Arbejdsstandsning til Redernes Organisation — de ønsker et Løntillæg paa ti Procent, medens Rederne mener, at de fortvivlede Fragtmærker berettiger til et Løn-Nedslag paa fem Procent. Med andre Ord vi staar antagelig overfor en Lønkonflikt, hvis Virkninger det er umuligt at overse, mens disse Linjer skrives.

Hvordan er den danske Sømands Lod? Er han

bedre eller daarligere stillet end andre Landes Søfolk? Lad det blive sagt med det samme, at de Lønninger, der betales paa danske Skibe, staar fuldt ud paa Højde med Udlandets. Norge og Tyskland er de to Nationer, der hovedsagelig konkurrerer med Danmark paa Skibsfartens Omraade — vi søger de samme Markeder paa Grund af vor geografiske Beliggenhed. Og vi er derfor forfordelt paa disse Markeder, for medens den danske Matros faar en Maanedshyre af 195 Kr., maa hans norske Kammerat nøjes med 158 Kr.; den tyske Matros faar ikke nær saa meget, kun 113 Kr. om Maaneden. Det samme Forhold gør sig gældende med Fyrbøderne. Den danske Fyrbøder faar 200 Kr. om Maaneden, den norske 162 og den tyske 128 Kr. Hvordan i al Verden skulde den danske Skibsfart være

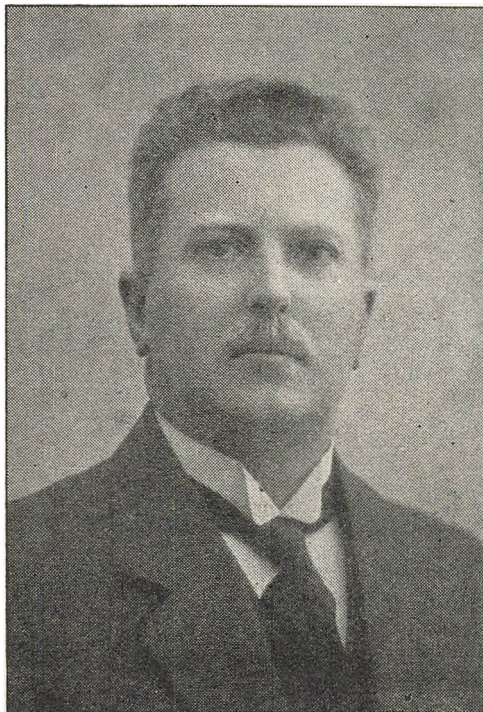
i Stand til at konkurrere med Nordmændene og Tyskerne, hvis Matrosernes og Fyrbødernes Hyre blev sat op? Det er sandelig svært nok i Forvejen.

Da den sidste Overenskomst imellem Rederne og Folkene blev afsluttet i Begyndelsen af 1924, viste Fragtindexet 124. I Dag viser det 110. Heller ikke dette berettiger til en højere Hyre, men viser Nødvendigheden af at gennemføre Redernes Krav om de fem Procents Nedslag.

Og hvordan er den danske Sømands Lod i Dag sammenlignet med før Krigen? Siden 1914 er Lønningerne steget med 200 Procent for Matrosernes Vedkommende, og for Fyrbødernes med 207 Procent. Levofoden er samtidig steget med 121 Procent, saa der er særdeles rigelig Dækning for Pristallet. Det forekommer os i alt Fald, at følgende Ordlyd paa Strejkevarslet fra Søfyrbødernes Forbund er i høj Grad uberettiget:

»Under Henviisning til de mellem den ærede Forening og Søfyrbødernes Forbund afholdte Forhandlingsmøder, paa hvilke man fra vor Side har fremført Nødvendigheden af, at der ydes vore Medlemmer saavel Løntillæg som Forbedringer i Arbejdsvilkårene,

25 AARS JUBILÆUM



KONSUL, SKIBSREDER CHR. ANDRESEN

fejrer i Dag sit 25 Aars Jubilæum som Reder. Consul Andresen er en af Skibsfartens mest afholdte Mænd. Han nyder stor Anseelse iblandt Kollegerne, der har valgt ham til Næstformand i Dansk Dampskibsrederiforening og til Næstformand i Baltic and White Sea Conferences Executive Committee. Hans Anseelse og Popularitet rækker langt udenfor Skibsrederens snevre Kres. Alle, der er kommen i Berøring med Consul Andresen, ikke mindst hans Personale og Besætninger, har lært at holde af ham og at vurdere ham ikke alene som en dygtig Leder af et stort Foretagende men som den djærve og sine Personlighed han er. — Han er en Pryd for sin Stand. Andet Sted i Bladet bringer vi en udførlig Omtale af hans Selskab *Dania*, som holder 25 Aars Jubilæum sammen med ham.

saaledes at der skabes Mulighed for, at vore Medlemmer kan faa blot det allernødvendigste til Hjemmenes Opretholdelse, og da man fra den ærede For- enings Side ikke har vist endog den mindste Imøde- kommenhed overfor de af os fremsatte rimelige Forslag, men tværtimod har fastholdt Deres Forslag om Lønreduktion, maa vi meget beklage, at For- holdene, som de har udviklet sig, har medført, at For- bundet, for at staa frit, ser sig nødsaget til at frigøre dets Medlemmer fra den bestaaende Overenskomst, hvorfor man tillader sig at meddele, at man agter at forelægge en kompetent Forsamling Forslag om, at der iværksættes Arbejdsstandsning overfor de under Dansk Dampskibsrederiforening hørende Rederier, alt under Forudsætning af, at der ikke forinden Arbejdsstands- ningen er opnaaet en for Forbundet og dets Medlem- mer tilfredsstillende Ordning af Overenskomstforhol- dene med Dansk Dampskibsrederiforening.«

Rederiernes store Udbytter.

Fra forskellig Side, endda af selveste Statsministe- ren, er der blevet sagt, at de forskellige Udbytte- deklARATIONER egentlig ikke viser, at der er Nød paa

Færde indenfor Rederinæringen. Følgende Statistik viser bedre end mange Ord, at Skibsstartens gyldne Tid er forbi — Udbyttet for stærkt nedadgaaende, og var det ikke fordi nogle enkelte Selskaber har haft det store Held at eje en ganske bestemt Type Baade i specielt Begær i et specielt Marked, havde Resultatet været langt daarligere. I Virkeligheden har en Masse Selskaber uden egen Skyld været ude af Stand til i det hele taget at give noget Udbytte, og »Kapitalen« har endda i flere Tilfæl deværet saa utilfreds med Resul- taterne, at den energisk har forlangt Likvidation af Selskaber for at frugtbargøre Kapitalen i mere rentable Foretagender end Skibsfart. Vi har i disse Spalter vendt os stærkt imod disse Udslag af »Kapitalisme«, men vi kan trygt spaa, at vi i Løbet af dette Aar vil se mange flere Udslag af denne Art, hvis Rederne blev tvunget til at gaa med til Lønforhøjelser, der yder- ligere vil forringe Aktionærernes Chancer for at faa en blot nogenlunde anstændig Dividende af deres op- sparede Kapital.

Her er som sagt et Uddrag af Selskabernes Aars- regnskaber for 1922, 1923 og 1924:

UDDRAG AF SELSKABERNES AARSREGNSKABER

1922: 17 Selskaber med ialt 507,651 Br.R.T.

Selskabets Navn	Aktiekapital Kr.	Drifts- overskud Kr.	Drifts- underskud Kr.	Ud- betalt Hyre Kr.	Aktieudbytte	
					pCt.	Kr.
D. F. D. S.	30,000,000	1,556,309.46			5	1,500,000
D/S Dannebrog	15 000,000	1,137,899.07			10	1,500,000
» Orient	10,000,000	1,530,417.33			20	2,000,000
» af 1912	3,200,000	1,258,057.25			20	640,000
» Progress	7,250,000	714,279.58		748,452.56	—	—
» Skagerak	5,250,000	164,565.27		463,670.76	—	—
» Torm	4,400,000	906,319.90		720,881.59	20	880,000
» Myren	4,000,000	225,438.20		499,829.47	10	400,000
» Patria	2,400,000		430,695.70		—	—
» Dana	3,000,000	30,511.69		380,699.82	—	—
» Oceana	1,500,000		43,751.69	97,806.33	—	—
Dansk-Fransk D/S	4,000,000	174,158.46			10	400,000
D/S Orion	4,800,000	58,008.46			—	—
» Pacific	600,000	98,817.04			20	120,000
» Dania	1,200,000	265,966.38			15	180,000
Dansk-Norsk D/S	3,400,000		189,516.07	150,843.30	—	—
D/S Norden	7,600,000	344,532.27			20	1,520,000
	107,600,000	8,465,280.36	663,963.46			9,140,000

1923: 17 Selskaber med ialt 499,392 Br.R.T.

D.F.D.S.	30,000,000	4,185,751.08		ca. 7,411,426.00	6	1,800,000
D/S Dannebrog	15,000,000	1,100,132.54		» 2,016,773.00	6	900,000
» Orient	2,500,000	2,574,558.52		» 731,951.00	25	625,000
» af 1912	3,200,000	874,931.34		» 695,237.00	24	768,000
» Progress	7,250,000	899,472.23		915,510.91	8	580,000
» Skagerak	1,312,500	313,772.44		501,583.26	8	105,000
» Torm	2,000,000	1,210,760.38		740,581.88	25	500,000
» Myren	4,000,000	439,030.37		648,920.64	8	320,000
» Patria	2,400,000	—	68,134.97	» 144,741.00	—	—
» Dana	3,000,000	101,849.17		357,998.45	—	—
» Oceana	500,000	—	9,723.07	194,245.78	—	—
Dansk-Fransk D/S	4,000,000	437,582.74		» 521,369.00	8	320,000
D/S Orion	2,400,000	132,476.46		» 329,677.00	—	—
» Pacific	600,000	128,870.54		» 204,703.00	25	150,000
» Dania	1,200,000	276,512.61		» 260,717.00	25	300,000
Dansk-Norsk D/S	1,700,000	92,929.26		161,398.95	4	68,000
D/S Norden	7,600,000	487,120.97		» 1,244,843.00	20	1,520,000
	88,662,500	13,255,750.65	77,858.04	ca. 17,081,676.87		7,956,000

UDDRAG AF SELSKABERNES AARSREGNSKABER

1924: 17 Selskaber med ialt 539,791 Br.R.T.

Fortsat

Selskabets Navn	Aktiekapital	Drifts-overskud	Drifts-underskud	Udbetalt Hyre	Aktieudbytte	
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	pCt.	Kr.
D. F. D. S.	30,000,000	2,078,483.78		ca. 9,787,720.00	—	—
D/S Dannebrog	15,000,000	1,274,031.09		» 2,315,400.00	6	900,000
» Orient	5,000,000	1,825,755.13		» 622,524.00	15	750,000
» af 1912	3,200,000	1,904,202.42		» 809,198.00	32	1,024,000
» Progress	7,250,000	804,116.93		1,082,440.73	6	435,000
» Skagerak	1,312,500	120,524.24		522,986.06	6	78,750
» Torm	2,000,000	1,187,133.56		857,944.05	25	500,000
» Myren	4,000,000	640,112.32		889,286.10	9	360,000
» Patria	2,696,000	218.17		408,360.00	—	—
» Dana	3,000,000	108,283.09		361,449.49	—	—
» Oceana						
Dansk-Fransk D/S	4,000,000	671,660.26		621,900.00	8	320,000
D/S Orion	2,400,000	153,110.06		292,791.00	—	—
» Pacific	600,000			176,112.00	25	150,000
» Dania	600,000	372,876.08		277,462.00	25	150,000
Dansk-Norsk D/S	1,700,000	111,134.83		143,846.37	4	68,000
D/S Norden	7,600,000	779,888.84		895,920.00	15	1,140,000
	90,358,500	12,031,530.80		ca. 20,065,339.80		5,875,750

1922: Udbytte gennemsnitlig 8,5 pCt. Gennemsnitlig Kr. 18,00 pr. Br.R.T.

1923: — — 8,8 — — 15,90 — —

1924: — — 6,5 — — 10,90 — —

Tyder disse Tal paa Udbytning af Søfolkene? Mener nogen i ramme Alvor, at Gennemsnits-Udbyttet kunde være mindre paa et Tidspunkt, hvor det er umuligt at opnaa et Banklaan under 8 pCt.? Lad os, for *argument's sake*, lægge 10 pCt. paa det samlede Hyre-Beløb for 1924. Dette vilde saa blive Kr. 22,071,893.78, medens Udbyttet samtidig reduceredes til Kr. 3,869,217 eller Kr. 7.16 pr. Br.R.T., altsaa et Gennemsnits-Udbytte af 4.2 pCt. Og saa regner vi endda med, at Ind-

sejlingerne i 1925 bliver ligesaa gode som i 1924. Men hvem garanterer det? Foreløbig har de jo været meget daarligere som afspejlet i det i denne Artikel omtalte Fragt-Index, som i Dag er 110 imod 124 sidste Aar.

Nej, Skibsfarten maa have sine Udgifter ned.



“DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERTNING

København, den 6. April 1925.

For en Maaned eller to siden var det specielt den mindre Tonnage, som havde Vanskelighed ved at finde Beskæftigelse; men i Dag kan det i Sandhed siges, at de mellemstore og største Baade gør de mindre Følgeskab — en Kendsgerning, som ikke kan benægtes.

At se lyst paa de kommende Maaneder lader sig ikke gøre, men en lykkelig Afslutning paa de versonende Uoverensstemmelser mellem Rederne og Folkene, ikke at forglemme Arbejdsforholdene som Helhed, i Forbindelse med, at en stor Tonnagemængde bliver indsat i Trælastfarten, kan antagelig forandre Situationen noget.

At det alligevel bliver nødvendigt at lægge en Del flere Baade op og udrangere de ældste, bliver maaske alligevel Tilfældet; men Arbejdsfred — ikke alene i et Aar men i flere — maa være Betingelsen for en sund Udvikling af Handelen og dermed Skibsfarten.

De aller fleste Markeder ligger i »Dødvandet«, og er der en rimelig udgaende Last at opdrive, viser det sig næsten umuligt at faa noget tilbage. Aldrig har vel Skibsfarten oplevet saa mange Ballastrejser, og Ballastrejser paa 10/20 — ja op til 30/40 Dage — er ikke ualmindelige, men tværtimod en dagligdags Begivenhed.

TRÆLASTMARKEDET

Baade Sverige og Finland har til Dato solgt mere DBB end i Fjor paa denne Tid; men af Pulpwood og

Props er der ikke solgt tilnærmelsesvis saa meget som i Fjor, og Russerne konkurrerer stærkt. En god Del Tonnage er befragtet per f.o.w. og indtil Juli/August Lastning — delvis paa Spekulation, men det forbavser, at ikke flere positive Laster kommer i Markedet. De nogenlunde gode DBB Laster bliver taget ud af Markedet med det samme til Rater, som saavidt dækker de aktuelle Udgifter og levner ingen Margin til ekstra Udgifter. En medvirkende Aarsag til det træge Marked maa nok tilskrives Forholdene i al Almindelighed, Usikkerheden for Træets Frembringelse, Arbejdsuroligheder etc., og desuden er hverken Rederne eller Befragterne særlig ivrige efter at slutte op. Begge Parter ventler formodentlig at kunne gøre det bedre senere.

De seneste Afslutninger fra Østersøen viser ingen Forandring. Der er gjort Skönvik/Birkenhead & Liverpool 55/-; 380 Råfsö/Leith 40/-; 480 Trangsund/Leith 38/-; 460 Estland/Middelburg 23½ Gylden; 450 Kemi/Boston 51/-; 500 Uleåborg/Boston 51/-; 462 Syd-norge/Antwerpen 26/—.

Hvidehavsbefragterne, som har dækket det mest presserende Behov, holder sig stadig afventende, men er villige til at slutte til deres Rater, som i Øjeblikket er: ca. 58/6d 59/- for 1,000 Stds. Basis Østkyst England Juli; 60/61/- indtil 900 Stds. og 62/63/- for ned til 6/650 Stds.

Canada/U.K. er ogsaa rolig, og her afhænger Raten for den største Del af Laste/Losse-Pladserne. Mi-

“DANIA” JUBILERER

Den 10. April 1900 stiftedes D/S »Dania« med en Aktiekapital af Kr. 200,000 og Hjemsted i Esbjerg. Det var paa Initiativ af Konsul D. Lauritzen, der dengang var bosiddende i Esbjerg og Reder for D/S »Vesterhavet«, samt i Forbindelse med Direktør H. Heilbuth og Hr. Chr. Andresen, der dengang var Prokurist i Skibsmæglerfirmaet De Leeuw & Philippsen i Rotterdam, at Selskabet stiftedes. Selskabets første Bestyrelse bestod af Konsul Lauritzen, som Formand, Direktør H. Heilbuth, Konsul A. Andersen og Chr. Andresen samt med Hr. Andresen som Korresponderende Reder.

Konsul Lauritzen har uafbrudt siden været Selskabets Formand, og Hr. Andresen, der siden blev Konsul for Belgien, dets Leder, har ligesom Hr. Heilbuth uafbrudt siden siddet i Selskabets Bestyrelse.

Selskabet havde indkøbt de to smaa Skibe »Tyskland« og »Skotland«, paa henholdsvis 920 og 830 Tons d.w., og de fik Navnene »Lilly« og »Mary«. Konsul Andersen udtraadte samme Aar af Bestyrelsen og Købmand J. Schou, Skive, indvalgte i hans Sted. I 1906 blev Aktiekapitalen udvidet til Kr. 300,000, og i den mellem-

liggende Tid havde Selskabet forøget Flaaden med tre Skibe med en samlet Tonnage af ca. 4,700 Tons d.w., og solgt S/S »Lilly«. I 1909 overtoges tre Skibe fra D/S »Jylland« med en samlet Tonnage af ca. 6,600 Tons d.w. I 1912 døde Købmand Schou, og Hr. Grosrerer Ernst Meyer indvalgte i Bestyrelsen.

Under Krigen mistede Selskabet 4 Skibe ved Minesprængning, Torpedering og Kollision, ligesom flere af Selskabets Skibe solgtes, og ved Krigens Udgang havde Selskabet kun to Skibe tilbage men stod vel funderet til at foretage Indkøb af nye Skibe, naar passende Lejlighed gaves. Selskabet har siden 1921 faaet 6 nye Skibe, og har nu 7 moderne Dampere med en samlet Tonnage af ca. 22,800 Tons. Aktiekapitalen er ved flere Lejligheder bleven forhøjet og er netop i disse Dage udvidet til Kr. 1,500,000. Selskabet havde sit Kontor indtil 1916 i Esbjerg, og 1916 flyttede det til Kjøbenhavn, og har nu Lokaler i Dansk Dampskibsrederiforenings smukke Ejendom i Amaliegade.

Paa vor Forside bringer vi et Billede af »Dania« populære Leder.

ramichi/Belfast eller W.B.E.I. noteres i 65/- 67/6d.; New Richmond/W.B.E.I. 67/6d. 68/9d. Til Buenos Ayres/Rosario er der en Del Efterspørgsel til Doll. 15/15½ per mille. Props fra New Foundland noteres til 42/6d. Bristol Kanalen, 45/- Vestkysten, f.i.o. og frie Losseudgifter paa Lasteplasser for 1/1,500 Favne Baade; og Woodpulp fra Port Alfred og Botwood til Thamsen/U.K. 16/- f.o.b., 500/500.

KUL, KOKS ETC.

Markedet er stadig haabløst uvirksomt, og for Danmarks Vedkommende hovedsagelig som Følge af Strike-Situationen. Et Par Baade har faaet garanteret Losning, men Raterne er elendige — gennemsnitlig 5/3d. for 2,000 Tonnere Østkyst/København, hurtig Losning; 7/- for Koks fra London og 5/6d. Kul Bristol Kanalen/København eller Helsingør. Til Göteborg betales 5—5 1/2 d. for mellemstore Baade med 800 Losning; 5/6d. Sundhavne med 400 Losning, og maaske 5/10 1/2 d. til Østkysten.

MIDDELHAVET

Kulraterne varierer en Del, men er endnu stadig 9/6—9/9d. til Vest Italien for 24/4,000 Tonnere; 10/6d. Sicilien 15/2,000 Tonnere, og Lasterne er sparsomme. — Kul til Øerne kan faas til 8/6d. 8/9d.

Wales noterer 13/- til Sulina eller Galatz, og til Alexandria, Port Said etc. findes mange store Ordre, men Chancen for at faa en hjemgaaende Last er meget lille. — En større Baad er beordret hjem i Ballast fra Port Said, og Tabet bliver sikkert ikke større end med en Ertz Last fra Sortehavet eller Spanien.

Træet fra Donau er for en stor Del taget paa Spekulation af en enkelt Reder og Købmand, og Korn fra Donau til UK/Cont.—Skandinavien eksisterer saa godt som ikke. Den sidste Befragtning er 17/- Basis een Skandinavisk Havn, 15/6d. U.K./Cont.

Frukt fra Spanien er ikke værd at røre ved, specielt paa Grund af den uhyre langsomme Ekspedition.

Marseilles har netop taget en 900 Tonner for Oliekager til Danmark 15/- Basis 1 Lossehavn, og der søges flere Baade op til 2,000 T. prompt.

NORD-AMERIKA, GULFEN, CANADA

Naar undtages Korn til Leningrad og Sortehavet til 21/22 Cents, er det nordamerikanske Kornmarked uden Interesse. — En 2—3 større japanske Dampere har taget 14½ Cents til Rotterdam, og helt ned til 13½ Cents Antwerp/Hamburg Range 9,000 Tonner. Kul til Rio betinger stadig 4 Doll., men Vest Italien er redu-

ceret til 3.- Doll. Fra Montreal til Antwerp/Hamburg er Raten dalet ½ Cent — nu 14½ Cents — og Korn fra Gulfen til UK/Cont. 3/3d. Oliekager til 3 Havne Danmark 5 1/2 6 Doll. 5/5,500 Fosfat Tampa/Göteborg-Stockholm 4.25 Doll. Sukker fra Cuba til U.K./Cont. 18/6d for 5000 Tonnere, 18/- for 8,000 Tonnere April/Maj. — San Domingo/St. John ell. Halifax 17 Cents, Option Montreal 19 Cents.

SYD-AMERIKA

Som en logisk Følge af det hjemgaaende Kornmarkeds Haabløshed holdes Kulraten oppe, men i Stedet for at være 18/-, 20/-, er den endnu ikke mere end 15/6d.—16/-, lower ports. De Slutninger, som er gjort i den sidste Uge fra River Plate, kan let overses, men de fortjener ingen Publicering.

Chile/U.S.A. følger Noteringerne fra La Plata.

ØSTEN

Sydney/Middelhavet -U.K.-Cont., April, har sidst betalt 37/6d. een Lossehavn, og Vest Australien 33/9d., 34/6d., 35/3. henholdsvis 1/2/3 Lossehavne. Bombay 23/6d d.w., Maj/Juni, og Karachi 21/- scale.

Syd Afrika 27/6d., 27/9d. August/September.

TIME CHARTER

3,000 Tonner, Levering Maj/Juni, 6 Mdr. europæisk Fart søges til 4/-, hvilket betegner Markedet.

West India Befragterne er afventende.

SEJLSKIBE

En finsk ca. 850 Stds. Sejler er sluttet Larvik/Melbourne Maj Lastning 75/-.

Carlsbergfondene.

Carlsberg Bryggeriernes Overskud tilfalder som bekendt Carlsbergfondet og Ny Carlsbergfondet, der anvender det til Fremme af de i Fondenes Fundatser angivne Formaal.

Af Fondets sidst udsendte Beretning skal vi anføre følgende vedr. Regnskabsaaret 1923—24:

Carlsbergfondets Indtægt har været 1.900.000 Kr., hvoraf Renter 946.000 Kr.

Heraf er i Aarets Løb stillet 145.000 Kr. til Disposition for den selvstændige, videnskabelige Institution Carlsberg Laboratorium, hvis Driftsudgifter ialt androg 175.000 Kr.

Afdeling B (Fondets videnskabelige Understøttelser) modtog 610.000 Kr. Der indkom Ansøgninger om Understøttelser til et samlet Beløb af lidt over 1 Million Kr. og bevilgedes 700.000 Kr. I Aarets Løb er udbetalt 488.000 Kr.

Til det national-historiske Museum paa Frederiksborg er ydet 145.000 Kr.

Ny Carlsbergfondets Indtægt har været 1.090.000 Kr., hvoraf Renter 347.000 Kr. Der er i Aarets Løb ydet 860.000 Kr. til Opretholdelse af Glyptotheket og til Støtte af Kunsten i Almindelighed.

SKIBSFARTEN PAA DANSKE HAVNE I OKTOBER KVARTAL 1924

Af nedenstaaende Oversigt over den samlede Skibsfart paa danske Havne udsendt af det Statistiske Departement fremgaar, at alle danske Havne tilsammen i Oktober Kvartal blev anløbet af 23,100 Skibe, som tilsammen havde en Netto Reg. Tonnage paa 3.7 Mill. R. T. Der udlossedes 3,280,000 Tons Gods og indladedes 1,225,000 Tons. I Forhold til de tilsvarende Tal for Oktober Kvartal 1923, er der en ret betydelig Stigning.

Skibsfarten paa samtlige danske Havne.

	Antal Anløb	Netto Reg.Ton. 1000T.	Udloss. Gods 1000T.	Indlad. Gods 1000T.
Oktbr. Kvartal 1924	23,100	3,682	3,280	1,225
— — 1923	20,900	3,292	2,850	890
Hele Aaret 1924	79,600	13,531	11,917	3,903
— — 1923	84,200	12,693	10,537	3,523

I hele Aaret 1924 foretoges i alt 79,600 Skibsanløb i danske Havne. Netto Reg. Tonnagen var 13.5 Mill. R. T., den udlossede Godsmængde 11.9 Mill. Tons og den indladede 3.9 Mill. Tons. Dette betegner en Opgang i Forhold til 1923. Ganske vist er der ca. 5,000 færre Anløb paa Grund af Sejlskibsfartens fuldstændige Standsning under Ishindringerne i hele Januar Kvartal 1924, men den samlede Reg. Tonnage er steget med 838,000 R. T. eller 7 pCt. og den omsatte Godsmængde med 1,760,000 Tons eller 11 pCt. Naar der bortses fra de ekstraordinære Forhold i Januar Kvartal 1924, har der i enhver Henseende været en ikke saa lidt større Beskæftigelse i 1924 end i det foregaaende Aar.

Skibsfarten paa København i Oktober Kvartal 1924.

	Antal Skibe	Reg.Tons netto	Ladning 1000 kg
Indgaaet fra Indlandet	2,221	344,873	201,915
heraf Rutebart	572	220,675	42,548
fra Udlandet	2,259	888,265	930,949
heraf Rutebart paa Malmø ¹⁾ m. m.	490	80,601	1,561
Oktober Kvartal i alt	4,480	1,233,138	1,132,864
— Kvartal 1923	4,252	1,181,480	1,061,972

Skibsfarten paa forskellige danske Havne i Oktober Kvartal 1924.

	1924				1923			
	Indgaaet Antal Skibe	Reg. Tons netto	Udloss. 1000 kg	Indtag. Ladn. 1000 kg	Indgaaet Antal Skibe	Reg. Tons netto	Udloss. 1000 kg	Indtag. Ladn. 1000 kg
Helsingør	{ Okt. Kvartal ... 137	10,694	18,506	964	{ Okt. Kvartal ... 137	10,694	18,506	964
	{ 1924 ialt ... 542	59,408	83,424	2,575	{ 1924 ialt ... 542	59,408	83,424	2,575
Køge	{ Okt. Kvartal ... 531	34,247	32,975	46,139	{ Okt. Kvartal ... 531	34,247	32,975	46,139
	{ 1924 ialt ... 1,631	108,972	117,091	135,356	{ 1924 ialt ... 1,631	108,972	117,091	135,356
Fakse	{ Okt. Kvartal ... 300	21,107	9,307	30,076	{ Okt. Kvartal ... 300	21,107	9,307	30,076
	{ 1924 ialt ... 1,134	70,586	28,289	132,718	{ 1924 ialt ... 1,134	70,586	28,289	132,718
Holbæk	{ Okt. Kvartal ... 201	27,851	41,162	3,274	{ Okt. Kvartal ... 201	27,851	41,162	3,274
	{ 1924 ialt ... 618	75,173	111,255	6,786	{ 1924 ialt ... 618	75,173	111,255	6,786
Kalundborg	{ Okt. Kvartal ... 209	58,762	33,355	8,925	{ Okt. Kvartal ... 209	58,762	33,355	8,925
	{ heraf Rutebart 94	30,096	326	128	{ heraf Rutebart 94	30,096	326	128
	{ 1924 ialt ... 993	222,030	137,232	23,744	{ 1924 ialt ... 993	222,030	137,232	23,744
Korsør	{ Okt. Kvartal ... 412	70,682	67,198	11,071	{ Okt. Kvartal ... 412	70,682	67,198	11,071
	{ heraf Rutebart 92	6,037	156	184	{ heraf Rutebart 92	6,037	156	184
	{ 1924 ialt ... 1,411	256,553	275,712	26,018	{ 1924 ialt ... 1,411	256,553	275,712	26,018
Stege	{ Okt. Kvartal ... 360	25,910	35,240	22,068	{ Okt. Kvartal ... 360	25,910	35,240	22,068
	{ heraf Rutebart 30	4,116	1,482	524	{ heraf Rutebart 30	4,116	1,482	524
	{ 1924 ialt ... 1,133	71,029	81,718	53,757	{ 1924 ialt ... 1,133	71,029	81,718	53,757
Rønne	{ Okt. Kvartal ... 282	68,259	25,145	20,898	{ Okt. Kvartal ... 282	68,259	25,145	20,898
	{ heraf Rutebart 93	46,739	2,899	3,616	{ heraf Rutebart 93	46,739	2,899	3,616
	{ 1924 ialt ... 1,048	251,157	94,207	65,452	{ 1924 ialt ... 1,048	251,157	94,207	65,452
Nykøbing F.	{ Okt. Kvartal ... 352	37,883	43,770	19,385	{ Okt. Kvartal ... 352	37,883	43,770	19,385
	{ heraf Rutebart 13	2,366	1,235	1,037	{ heraf Rutebart 13	2,366	1,235	1,037
	{ 1924 ialt ... 1,091	122,526	158,397	38,294	{ 1924 ialt ... 1,091	122,526	158,397	38,294
Maribo—Bandholm	{ Okt. Kvartal ... 212	21,112	26,417	9,847	{ Okt. Kvartal ... 212	21,112	26,417	9,847
	{ heraf Rutebart 26	1,651	817	2,552	{ heraf Rutebart 26	1,651	817	2,552
	{ 1924 ialt ... 736	76,460	103,192	22,492	{ 1924 ialt ... 736	76,460	103,192	22,492
Nakskov	{ Okt. Kvartal ... 555	54,209	46,420	29,289	{ Okt. Kvartal ... 555	54,209	46,420	29,289
	{ heraf Rutebart 154	17,612	3,727	5,160	{ heraf Rutebart 154	17,612	3,727	5,160
	{ 1924 ialt ... 1,861	198,961	194,591	78,791	{ 1924 ialt ... 1,861	198,961	194,591	78,791
Rudkøbing	{ Okt. Kvartal ... 1,268	58,619	20,705	12,134	{ Okt. Kvartal ... 1,268	58,619	20,705	12,134
	{ heraf Rutebart 804	41,889	2,304	2,349	{ heraf Rutebart 804	41,889	2,304	2,349
	{ 1924 ialt ... 4,211	181,206	69,004	30,006	{ 1924 ialt ... 4,211	181,206	69,004	30,006
Nyborg	{ Okt. Kvartal ... 170	52,662	54,664	34,067	{ Okt. Kvartal ... 170	52,662	54,664	34,067
	{ heraf Rutebart 12	1,908	865	229	{ heraf Rutebart 12	1,908	865	229
	{ 1924 ialt ... 574	189,385	191,294	116,757	{ 1924 ialt ... 574	189,385	191,294	116,757

	Antal Skibe	Reg.Tons netto	Ladning 1000 kg
1924 i alt	14,881	4,671,323	4,227,065
1923 i alt	16,740	4,518,296	3,795,184

Udgaet

til Indlandet	2,300	390,215	158,554
heraf Rutebart	572	220,675	87,816
til Udlandet	2,295	879,397	169,287
heraf Rutebart paa Malmø ¹⁾ m. m.	490	80,601	4,111

Oktober Kvartal i alt	4,595	1,269,612	327,841
— Kvartal 1923	4,297	1,146,552	280,468
1924 i alt	15,133	4,681,941	1,211,788
1923 i alt	16,898	4,505,356	1,150,489

¹⁾ Færgeruten Københavns Frihavn—Malmø.

Som det fremgaar af ovenstaaende Tabel, indgik i Oktober Kvartal til København i alt ca. 4,500 Skibe med 1,233,000 Reg. Tons Netto, som udlossede 1,133,000 Tons Gods og indladede 328,000 Tons. Trafikken er større end i det tilsvarende Kvartal i 1923. Særlig stor er Stigningen for udgaende Gods, i alt 48,000 Tons. I Sammenligning med det nærmest foregaaende Kvartal, Juli Kvartal 1924, er Skibsfarten noget mindre paa Grund af Aarstiden, men der er dog en Opgang i den fra Provinsen indgaaede Godsmængde fra 175,000 til 202,000 Tons, hvilket er foraarsaget af Raasukkertransporten til København fra Sukkerfabrikkerne i Provensen.

I Tallene er ikke indbefattet Skibe, der har anløbet Havnen udelukkende for at reparere, for Kul-, Olie- eller Proviantforsyning o. l. Der foreligger for Oktober Kvartal Oplysning om 8 større Skibe med 21,000 R. T., som har anløbet Havnen af nævnte Aarsager.

I hele Aaret 1924 indgik der til København ca. 14,900 Skibe med 4.7 Mill. R. T. netto, og der udlossedes 4,227,000 Tons Gods og indladedes 1,212,000 Tons. Disse Tal betyder en Stigning i Forhold til 1923, men Stigningen er for Københavns Vedkommende lidt under Gennemsnittet for samtlige danske Havne.

	1924	Indgaaet Antal Skibe	Reg. Tons netto	Udloss. Ladn. 1000 kg	Indtag. Ladn. 1000 kg		1924	Indgaaet Antal Skibe	Reg. Tons netto	Udloss. Ladn. 1000 kg	Indtag. Ladn. 1000 kg
Kolding . . .	Okt. Kvartal . . .	474	58,533	59,367	27,152	Egersund (Graasten)	Okt. Kvartal . . .	551	22,369	9,665	16,638
	heraf Rute fart	105	12,088	7,853	1,905		heraf Rute fart	182	9,128	216	197
	1924 ialt . . .	1,612	210,321	219,747	40,381		1924 ialt . . .	2,021	81,351	33,865	75,074
Haderslev . .	Okt. Kvartal . . .	707	42,000	40,521	17,679	Sønderborg	Okt. Kvartal . . .	1,003	74,431	49,714	13,394
	heraf Rute fart	436	19,062	7,159	9,187		heraf Rute fart	475	34,403	4,906	5,055
	1924 ialt . . .	2,301	133,160	116,196	25,103		1924 ialt . . .	2,981	199,583	184,542	30,787
Aabenraa . .	Okt. Kvartal . . .	351	30,416	34,873	2,725	Esbjerg . . .	Okt. Kvartal . . .	252	188,598	111,877	64,247
	heraf Rute fart	141	9,817	1,762	322		heraf Rute fart	144	111,864	20,895	61,318
	1924 ialt . . .	1,224	105,355	118,409	7,363		1924 ialt . . .	1,008	728,996	413,506	267,042

Til samtlige Provinshavne indgik i Oktober Kvartal 18,600 Skibe med 2,449,000 R. T. netto, og den udlossede Godsmængde udgjorde 2,147,000 Tons, den indladede 897,000 Tons. I Sammenligning med Oktober Kvartal 1923 er dette en Fremgang paa ca. 2,000 Skibe, 340,000 R. T., 350,000 Tons udlosset og 290,000 Tons indladet Gods. I Forhold til Juli Kvartal 1924 har Sukkerkampagnen bevirket en Stigning i Godsomsætningen, som er endnu stærkere end for København, idet der foregaar en omfattende søvarts Transport af Roer og Roesaft til Sukkerfabrikkerne fra Oplandet. Desuden har den betydelige Bygeksport medvirket til, at Mængden af udgaaet Gods er steget.

De nævnte Transporter gør, at Sammenligningen med det foregaaende Kvartal giver et meget forskelligt Resultat for de enkelte Provinshavne. Der er saaledes af den nævnte Aarsag betydelig Stigning i Godsomsætningen for Stege, Nykøbing F., Maribo, Nakskov, Kolding og enkelte andre, medens de fleste af de øvrige Havne viser nogen Tilbagegang saavel i indgaaede som udgaaede Varer. En vigtig Undtagelse herfra danner dog nogle af de største Havne, Aalborg og Aarhus, hvor Tilførslerne er steget meget betydeligt, henholdsvis med 47,000 og 36,000 Tons, og Odense og Esbjerg, hvor Stigningen dog ikke er ret stor. End-

videre er der Grund til at nævne, at Tilførslerne til Holbæk er steget meget stærkt, fra 30,000 til 41,000 Tons og til Frederikshavn fra 30,000 til 35,000 Tons.

Der indgik til samtlige Provinshavne i 1924 i alt 64,700 Skibe med 8,860,000 Reg. Tons Netto, som udlossede 7,690,000 Tons Gods og indladede 2,691,000 Tons. De tilsvarende Tal for 1923 var 67,500 Skibe med 8,175,000 R. T., 6,742,000 Tons udlosset og 2,373,000 Tons indladet Gods. Nedenstaaende Tabel viser Skibsfarten i 1923 og 1924 paa en Række af de vigtigste danske Havne.

Skibsfarten i 1923 og 1924.

paa	1924		1923	
	1000 R.T. netto	Omsat Gods 1000 t	1000 R.T. netto	Omsat Gods 1000 t
København	4,671	5,439	4,518	4,946
Aalborg	1,343	1,758	1,179	1,555
Aarhus	1,234	1,190	1,133	1,029
Esbjerg	729	681	626	607
Odense	470	630	368	521
Nyborg	189	308	171	273
Randers	240	306	219	273
Korsør	257	302	280	251
Fredericia	222	280	219	268
Nakskov	199	273	187	229
Horsens	206	261	180	231
Kolding	210	260	175	216
Vejle	179	224	170	219
Sønderborg	200	215	222	200
Svendborg	204	212	183	178

Reddet Skibsbesætning.

Damperen »Knut«, ført af Kapt. P. Holm Brinch af Fano har paa Rejse fra Antwerpen til Algier optaget 9 Mand fra en synkefærdig spansk Damper i Atlanterhavet og landsat dem i Gibraltar. Der blev gjort Forsøg paa at bjerge det nødstedte Skib, men det mislykkedes paa Grund af Stormen og den høje Sø.

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

VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og
Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hyldehavet.

Telegram-Adr.: VINKECO · Codes: Scotts, Watkins, Bentleys.

L. SMIT & CO.'s INTERNATIONALE BUGSERSELSKAB

Søgaende Slæbebaade: Blaat Baand paa Skorstenen.

BUGSERING

af: FLYDEDOKE HAVARENE · AMPERE-SKIBE TIL OPHUG-
NING · KULDEPOTER · SEJLSKIBE · MUDDERMASKINER m. m.

Henvendelse til: WESTPLEIN 5, ROTTERDAM

Entrepenører for Assistance til Dampere i Rotterdam Havn.

TELEGR.-ADR.: »TUG«, ROTTERDAM

BJERGNINGS-APDELING:

BJERGNING

paa Kysten af Holland og Be gien. Bjergrnin dampere: Freva, Meermin,
Ram, Stier, Buffel. Altid klare. Ogsaa stor Beholdning af Pumper, Kæder,
Staaltrusser, Dykker-Materiel m.m. Erfaren Stab af Bjergrningsofficerer.

TELEFON NR.: 30 · 31 · 3362

Egne G dsskure, Dybvandskaj,
Varehuse, Flydekraner,
Motorisjætere og
Rhin-Baade

*
Telegram-Adresse:

VELTENÅR, ROTTERDAM

B. VELTENÅR & CO.

ETABLERET 1880

STEVEDORES · AUT. VEJERE · SPEDITØRER

ROTTERDAM · AMSTERDAM · ZAANDAM

HOVEDKONTOR: ROTTERDAM MAASSTRAAT 17b

En repræsentør for
Korn-elevator Kompagniet

Adm. Direktører for
»ACCURAAAT« CO., Ltd.
Korporationen for edsvorne
Vejere, Malere og Tøilere
i Rotterdam

Bolshevik-Retfærdighed.

Besætningen paa et svensk Fartøj, der har været i Rusland, beretter efter Hjemkomsten, at hvis en Kaptajn paa en russisk Damper vil straffe en af sin Besætning, maa han indanke Sagen for en Kommission, og finder den, at Matrosen har forset sig, faar han Lov til at afskedige ham — dog først efter at han har skaffet ham en anden Plads. Er det derimod Kaptajnen, der har forset sig, er Rettergangen mere simpel og ligetil, idet han øjeblikkelig faar sin Afsked uden nogen Undersøgelse og Ansættelse paa et andet Skib.

En Kollision ved Vancouver.

I Vancouver er der for kort Tid siden bleven afholdt et Søforhør i Anledning af en Kollision mellem den britiske Damper »Chilkoot« og det danske Motorskib »Peru« udfor Vancouver Havn den 29. November. Sørensen fandt, efter hvad Lloyds List meddeler, at Kaptajnen paa »Chilkoot« alene var Skyld i Kollisionen som Følge af den ubesindige og uforsvarlige Maade, hvorpaa han sejlede i tæt Taage med en saadan Fart, at han var ganske ude af Stand til at standse sit Skib indenfor Grænserne af Synsvidden. I Betragtning af hans hidtidige gode Ry og af, at hans Nerver antagelig var i Uorden, da Sammenstødet fandt Sted, muligvis delvis som Følge af hans Tjeneste under Krigen, men sandsynligvis i højere Grad fordi Damperen 3 Gange havde taget Grundten, medens den under hans Kommando var paa Vej ind til Havnen kort før

Sammenstødet i den da herskende tætte Taage, fandt Retten dog at kunne afgøre Sagen med en alvorlig Reprimande. Ingen Skyld lagdes paa Kaptajn, Lods eller Besætning paa »Peru«, der efter den foreliggende Rapport havde udvist en Dygtighed og Omhu i Manøvreringen af deres Skib, der var en afgjort Modsætning til, hvad der var udvist af dem, der havde Kommandoen paa »Chilkoot«.

En Cunardbaad solgt til Ophugning.

Der meddeles fra Storbritannien, at Cunard-Linieren »Saxonia« paa 14,197 Br. Tons er solgt til Rotterdam til Ophugning. Man antager, at dette er det største Handelsskib, der nogensinde er solgt til Ophugning. Den største Damper, der i Fjor blev solgt til Ophugning, var »Haverford« paa 11,635 Br. Tons.

»Saxonia« er en firmastet Damper, bygget paa Clydebank i 1900, og Søsterskib til »Ivornia«, som blev torpederet i Januar 1917 ca. 58 Sømil fra Kap Matapan. Før Krigen sejlede »Saxonia« mellem St. Lawrence-Floden og England, og ved Krigens Udbrud blev den anvendt som Troppeskib for at føre kanadiske Tropper til Krigsskuepladsen.

En gammel Skude.

Ved Odense Træskibsværft er for Tiden en gammel Skude, Galeasen »Ellen« til Eftersyn samtidig med, at den skal have installeret en 28 H.K. Maskine.

Den er bygget i Svendborg 1810 af Eg paa Eg og rigget som Jagt, døbt »De tvende Brødre«. »De tvende Brødre« har saa troligt hugget og stampet sig Vej gennem 77 Aar, til den 1887 blev solgt til Marstal. Her har Skibet gennemgaaet en sikkert tiltrængt Reparation, og samtidig bleven forlænget med 20 Fod, samt rigget om til Galease. Nu blev den døbt om til »Karoline«, hvilket den hed endnu i 1917, da den blev solgt til Bandholm. 1918 er den hjemmehørende paa Læsø under Navnet »Jessey«, og endelig 1921 er den solgt til Odense og for fjerde Gang døbt om, denne Gang til »Ellen«. I Sommeren 1924 har den gjort 14 Rejser med Sten fra Sjællandsodde til forskellige østjydske Byer, og Sten er jo ikke den letteste Last at sejle med.

FORENINGEN TIL SØFARTENS FREMME

afholder sin aarlige Generalforsamling Onsdag d. 15. April Kl. 3, Ny Toldbodgade 3, med følg. Dagsorden:

- 1) Aflæggelse af Aarsberetningen.
- 2) Fremlæggelse af det reviderede Regnskab.
- 3) Valg af Bestyrelsesmedlemmer.
- 4) Valg af Revisorer.

København, den 31. Marts 1925.

BESTYRELSEN

POSITIONSLISTE PR. 31. MARTS 1925

MEDDELT AF »DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Nielsen, i Dok i Frederikshavn siden 14.1.25.
 s.s. *Aalborg*, Egeholm, ank. Harburg 5.4.
 s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i København-Aalborg Ruten.
 s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i København-Aarhus Ruten.
 s.s. *Absalon*, Hansen, pass. Lydd 6.4. p. R. t. Amsterdam.
 m.s. *Afrika*, Svarrer, afg. Dunkirk 3.4. til Lissabon.
 s.s. *Aggersund*, Petersen, ank. Huelva 6.4.
 s.s. *Agnete Mærsk*, Rasmussen, pass. Queenstown 1.4.
 s.s. *Aladdin*, Nielsen, ank. Nova Rossisk 2.4.
 s.s. *Alderney*, Jerne, ank. Liverpool 31.3.
 s.s. *Alexandra*, Holst, ank. Braila 27.3.
 s.s. *Alf*, Clausen, ank. Grangemouth 1.4.
 s.s. *Alfa*, Christensen, afg. Stettin 4.4. til Riga.
 s.s. *Alfred Hage*, Danielsen, ank. Marseilles 25.3.
 s.s. *Algarve*, Sundvig, oplagt i København siden 27.3.
 s.s. *Alsund*, Nielsen, ank. Stenkjær 6.4.
 s.s. *Amalienborg*, Hansen, ank. København 24.2.
 s.s. *Angelica Mærsk*, Rask, ank. Helsingborg 4.4.
 m.s. *Annam*, Rasmussen, afg. Valencia 1.4. til Havre.
 s.s. *Anna* afg. Burriana 29.3. til Liverpool.
 s.s. *Anneberg*, Korff, ank. Kiel 28.3.
 s.s. *Arabien*, Harder, afg. Perth W. A. 27.3. til Ancona.

s.s. *Argentina*, Wenck, ank. Hull 4.4.
 m.s. *Arizona*, Sonne, ank. Buenos Aires.
 s.s. *Arkansas*, Snedker, afg. Newport News 5.4. til Skandinavien.
 s.s. *Arnold Mærsk*, Stabenow, ank. West Indien 31.3.
 m.s. *Asia*, Dahl, ank. Yokohama 5.3.
 s.s. *Astrid*, Bjark, afg. Bathurst 1.4. til Lands End.
 s.s. *Atlantic*, Lund, pass. Malta 5.4. p. R. t. Alexandria.
 m.s. *Australien*, Møller, afg. Chinwantao 2.4. til Shanghai.
 m.s. *Avance*, Andrup, ank. Grangemouth 6.4.
 m.s. *Avant*, Sørensen, afg. Nakskov 18.3. til Bilbao.
 s.s. *Axel*, Maglebye, oplagt.

B

s.s. *Belgien*, Hansen, i Fart Cuba America.
 s.s. *Bellona*, Aggerholm, i Dok i Frederikshavn siden 29.1.25.
 s.s. *Benedikt*, Falk, oplagt i København siden 28.3.
 s.s. *Bergenhus*, Andresen, ank. Arendal 3.4.
 s.s. *Berlin*, Vinding, pass. Ushant 4.4. p. R. t. Hamburg.
 s.s. *Betty Mærsk*, Nielsen, afg. Liverpool 1.4.
 s.s. *Birgit*, Bang, afg. Newport Mon 1.4. til Sierra Leone.
 s.s. *Birte*, Christensen, afg. New York 1.4. til Caibarien.
 s.s. *Bjarke*, Petersen, ank. København 4.4.
 s.s. *Bodil* afg. Ivina 5.4. til Færøerne.

D. A. KNUDSEN & CO.

SKIBSMÆGLERE · HAVARI AGENTER · SKIBSHANDLERE · STEVEDORER

Agenter for: Nordisk Skibsrederforening

Danske Rederes Retsværn Reassuranceforeningen Skuld

Da...ske Sejlskibsrederiers Protection Club

CAES DO SODRÉ, 8, LISSABON TELEGR.: »KNUDSEN«

PEDRO NIELSEN

Skibsmægler og Befragter

VALENCIA (COLON 64)

Som den eneste danske Skibsmægler i Spanien
 haaber jeg paa Støtte ved danske Rederes Tillid

Telegram-Adresse: PENIELSEN. Telefon No. 408.
 Coder: Walkins 1881 og Tili. 1884. Scott's 10. Udg. 1908

JOHN P. BEST & CO.

GHENT

ANTWERPEN-BRUGES-BRUXELLES-VLISSINGEN-TERNEUZEN

Skibsmægler · Befragtere

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS- OC ASSURANCE-AGENTER

GINO & EGIDIO SALVAGNO

Etableret 1870 VENEZIA Etableret 1870

SKIBSMÆGLERE

DAMPSKIBS-AGENTER · DAMPSKIBS-REDERE

ASSURANCE-AGENTER

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

AKTIESELSKABET

FRICHS
AARHUS

DAMPKEDLER/DAMPMASKINER
DIESELMOTORER
RAAOLIEMOTORER
for Skibe og Landanlæg

Etableret 1854

Telefon 3030

KØBENHAVN

BALTICA SØ OG
TRANSPORT
FORSIKRING

— Aktiekapital: 17 Millioner Krone —

Hovedkontor:

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



Brug
Holzappels
Patent Farver

DEN INTERNATIONALE SKIBSFARVE-FABRIK ^{1/2}
TELEFON: 5601 ST. ANNÆ PLADS 16 TELEGR. ADR.:
KØBENHAVN HOLZANDIA

ATLAS

^{1/3} 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

**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 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. *Bogø*, Rasmussen, ank. London 2.4.
 s.s. *Bolivia*, Beldring, ank. Wallsend o/Tyne 5.4.
 s.s. *Bornholm*, Hansen, ank. Liverpool N. S. 4.4.
 s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Blyth 5.4.
 s.s. *Botnia*, Lydersen, ank. København 27.3.
 s.s. *Brasilien* afg. Barry 13.3. til Buenos Aires.
 s.s. *Bottenhavel*, Vaaben Hansen, ank. Marseilles 1.4.
 s.s. *Brattingsborg*, Larsen, ank. Cadiz 2.4.
 s.s. *Bretagne*, Hartmann, ank. Huelva 2.4.
 s.s. *Brelland*, Larsen, ank. Methil 6.4.
 s.s. *Britta* ank. Cardiff 5.4.
 s.s. *Brynhild*, Huus, afg. Bona 1.4. til Saloniki.
 s.s. *Bryssel*, Jensen, ank. Nemours 5.4.
 s.s. *Børglum*, Sørensen, afg. New York 20.3.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, oplagt i København siden 25.3.
 m.s. *California*, Pedersen, afg. Montevideo 13.3. til New York.
 s.s. *Carmen* pass. Capo 3.4. paa Rejse til Odense.
 s.s. *Charkow*, Pedersen, ank. Genua 5.4.
 m.s. *Chastine Mærsk*, Lundgreen, afg. Rotterdam 2.4.
 m.s. *Chile*, Hansen, ank. Seattle 31.3.
 s.s. *Chr. I. Kampmann*, Thomsen, pass. Gibraltar 19.3.
 s.s. *Christiansborg*, Lund, ank. Houston 1.4.
 s.s. *Cimbría*, Svan, i København-Frederikshavn-Oslo Ruten.
 s.s. *Cito*, Jordt, pass. Gibraltar 4.4. p. R. t. Savona.
 s.s. *Copenhagen*, Nielsen, ank. Hamburg 31.3.
 s.s. *Cyril* afg. Cardiff 3.4. til Casablanca.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Poulsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Dagmar* (J. Lauritzen) afg. Messina 3.4. til Limni.
 s.s. *Dan*, Clausen, afg. Burnt Island 2.4. til Genoa.
 s.s. *Danejell*, Simonsen, ank. Bordeaux 2.4.
 m.s. *Danekonge*, Petersen, ank. Port Pirie 3.4.
 s.s. *Danelag*, Stage, ank. Pomaron 4.4.
 s.s. *Danemark*, Hausgaard, ank. San Domingo 3.4.
 s.s. *Danery*, Voss, afg. Methil 4.4. til Naples.
 s.s. *Danevirke*, Jørgensen, ank. Manchester 5.4.
 s.s. *Dania*, Bencke, ank. København 2.4.
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, ank. Hamburg 24.3.
 s.s. *Delaware*, Falkenberg, afg. St. John N. B. 4.4. til København og Helsingborg.
 s.s. *Diana*, Tramp, ank. København 3.4.
 s.s. *Dorrit* pass. Carvoiro 4.4. paa Rejse til Swansea.
 s.s. *Douro*, Jørgensen, afg. København 6.4. til Island via Leith.
 m.s. *Drogden*, Hansen, ank. Sevilla 31.3.
 s.s. *Dronning Maud*, Jørgensen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Dublin*, Krogh, ank. Rio Grande du Sul 28.3.

E

s.s. *E. M. Dalgas*, Bloch, ank. Ceuta 24.3.
 s.s. *Ebba* ank. Carlshamn 4.4.
 s.s. *Ebro*, Rosenhøj, afg. London 3.4. til København via Aalborg.
 s.s. *Effe Mærsk*, Thun, ank. New York 30.3.
 s.s. *Egholm*, Tønnesen, afg. Ceuta 6.4. til Melilla.
 s.s. *Eleonora Mærsk*, Mortensen, ank. Hull 2.4.
 s.s. *Elite*, Schmidt, afg. Genoa 4.4. til Ziguinchor.
 s.s. *Elisabeth*, Jensen, pass. Ushant 6.4.
 s.s. *Ella*, Boutrup Christensen, oplagt i København siden 17.2.
 s.s. *Ellen*, Poulsen, ank. Sevilla 5.4.
 s.s. *Ellensborg*, Andersen, pass. Skagen 2.4.
 s.s. *Elsborg*, Palm, ank. Narvik 3.4.
 s.s. *Emanuel*, Svane, afg. Kolding 4.4. til Windau.
 s.s. *Emilte Mærsk*, Andersen, West Indien 1.4.
 m.s. *Emma Mærsk*, Mærsk Møller, ank. Philadelphia 20.3.
 s.s. *Energi*, Jensen, ank. Blyth 1.4. paa Rejse til Odense.
 s.s. *England*, Stengade, ank. Cuba 2.4.
 s.s. *Enigheden*, Christensen, Bt'island 5.4. p. R. t. Aabenraa.

s.s. *Erik*, Christensen, afg. Newcastle 2.4. til Palermo.
 s.s. *Erik B.*, Jørgensen, afg. Santa Fé til Savona.
 s.s. *Erik Boye*, Mathiasen, afg. Las Palmas 21.3.
 s.s. *Erindring*, Nielsen, ank. Boston 3.4. p. R. t. Køge.
 s.s. *Esbern Snare*, Dreyer, afg. Esbjerg 7.4. til Bremen.
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Aarhus-Hamburg Ruten.
 s.s. *Esler* 2.4. ank. Rieme
 s.s. *Esther Maria*, Vilsmark, ank. South Shields 2.4.
 s.s. *Estland*, Sørensen, ank. Rufisque 27.3.
 s.s. *Estonia*, Christensen, ank. New York 2.4.
 s.s. *Expres*, Hansen, i København-Horsens Ruten.

F

s.s. *Falken*, Pedersen, i Ruten København-syddynske m. fl. Pladser.
 m.s. *Falstria*, Sørensen, afg. Penang 3.4.
 s.s. *Fano*, Michelsen, ank. Havana 3.4.
 s.s. *Ficaria*, Hansen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Fiona*, Petersen, oplagt i København siden 16.11.24.
 m.s. *Fionia*, Skjoldam, ank. Rotterdam 3.4.
 s.s. *Flora*, Andersen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Florida*, Holm, i Dok i Kiel siden 27.3.
 s.s. *Flynderborg*, Wendt, pass. Beachy Head 3.4.
 s.s. *Frankrig*, Parkes, ank. London 4.4.
 s.s. *Fredensborg*, Hillebranth Lund, ank. Cienfuegos 31.3.
 s.s. *Fredensbro*, Olsen, ank. New York 1.4.
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, afg. New York 1.4. til København.
 s.s. *Frederiksborg*, Larsen, afg. Paramaribo 25.3.
 s.s. *Frejr*, Jensen, i Aalborg-Hamburg Ruten.
 s.s. *Frida*, Westergaard, afg. København 7.4. til Sunderland.
 s.s. *Frigga*, Larsen, afg. Leith 6.4. til København.
 s.s. *Frøde*, Juul Larsen, afg. Idefjord 2.4. til Havana.
 s.s. *Fylla*, Callesen, afg. Antwerpen 6.4. til Leith.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, ank. Antwerpen 5.4.
 s.s. *Gautatyr*, Nielsen, oplagt.
 s.s. *Gerda* pass. Portland 3.4. paa Rejse til Leningrad.
 s.s. *Geyssir*, Hansen, i Timecharter.
 s.s. *Gorm*, Christensen, afg. Newcastle 27.3. til Boston og St. John N. B.
 s.s. *Grønland*, Kruse, afg. Huelva 4.4.
 s.s. *Grønsund*, Nielsen, afg. New York 26.3.
 s.s. *Guðrun Mærsk*, Nielsen, pass. Dunnethead 2.4.
 s.s. *Gunver* ank. København 1.3.

H

s.s. *H. Pontoppidan*, Aggerholm, afg. Rufisque 24.3.
 s.s. *Hadsund*, Hansen, ank. Mäntyluo 7.4.
 s.s. *Halvdan*, Ørbech, afg. Riga 7.4. til Reval og København.
 s.s. *Halland*, Christiansen, ank. Newport 3.4.
 s.s. *Hamlet*, Skou, ank. Huelva 5.4.
 s.s. *Hammershus*, Hveissel, afg. Fowey 21.3.
 s.s. *Häns Broge*, Christensen, ank. Messina 1.4.
 s.s. *Hans Mærsk*, Slavensky, afg. West Indien 2.4.
 s.s. *Hans Tausen*, Hansen, afg. Savona 3.4.
 s.s. *Harald*, Pedersen, ank. Antwerpen 28.3.
 s.s. *Harriet* afg. Kotka 1.4. til Rochester.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, afg. Newcastle 6.4. til København.
 s.s. *Hekla*, Bosch Kronika, oplagt.
 s.s. *Helene* ank. København 3.4.
 s.s. *Helga* afg. Blyth 4.4. til Frederikshavn.
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, afg. Oslo 6.4. til København.
 s.s. *Hengest*, Ingemann Andersen, ank. København 5.4.
 s.s. *Henry Tegner*, Nielsen, ank. Marseilles 1.4.

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. Schou & Co. Telgr.-Adr. »Schou«. Stats Tlf. 17.
 P. Saxbergs Eftf., N. Mogensen. Tlf. 214 & 482.

Helsingør:

K. F. Marstrands Eftf.

Randers:

A. L. Nielsen, ogsaa aut. Forhryingskontor.

Vejle:

W. Coops, ogsaa aut. Forhryingskontor.



Johan Madsen

Telf. Central 4735

St. Kongensgade

103

KUNSTFYRVÆRKER FRITZ BUSCH

anbefaler sig med ved Holger Pedersen.

SIGNALERINGSFYRVÆRKER AF ENHVER ART

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriften Søfartsafd.

Laborat. rum: KONGENS ENGHAVE. V. Tlf. Cent. 6031
 Tigr.-Adr.: „Raket“, Kjøbenhavn. Privatlif. Nora 2393

LONDON

BUNKER ENTREPRENØRER
FOR UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGELSKE KUL-AFSKRIBNINGSHAVNE
BEFRAGTNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE
KULEKSPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER
FLYDENDE BRÆNDESEL

LAMBERT BROTHERS LIMITED

TELEGRAM-ADR.: 85, GRACECHURCH STREET,
LONDON
LONDON, E.C. 3.

FILIALER:

CARDIFF, The Exchange	} Lambert	Telegr.-Adr.:
Newport, Mon., 131, Dock Street		
Port Talbot, Exchange Buildings		
NEWCASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs.	} Lambrose,	Newcastle.
Tyne Dock, 67, Hudson Street		
Blyth, 19, Ridley Street		
West Hartlepool, Victoria Terrace		
GLASGOW, 78, St. Vincent Street	} Lambert	Newcastle.
Methil, 82, East High Street		
Burntisland, 20, High Street	} Lambrose	Grimsby
HULL, Prudential Buildings		
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road	} Lambrose,	Grimsby
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

J. A. FINZI & YOUNG

8, FENCHURCH BLDGS.
LONDON, E. C. 3
TELEFON: AVENUE 8289

SKIBSMÆGLERE OG BEFRAGTERE

JOHN CARLBOM & CO. (LONDON), LTD.

DIREKTØREN: 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, Creechchurch 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 Loaning af alle Arter af Varer sendes efter Anmodning.

FRANK BROWN, DIREKTØR

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

GLASGOW

NORTH EASTERN MARINE ENGINEERING CO., LTD

WALSSEND-ON-TYNE SUNDERLAND
Telegr.-Adr.: »News, Wallsend« & »News, Sunderland«

Maskinbyggeri

Kedelsmedie · Jernstøberi · Metalstøberi · Kobbersmedie

Krumtapaksler og Skruetakslers leveres fuldt færdige.

Smedearbejde af enhver Art
udføres.

*

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og
Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde

WALSSEND-
ON-TYNE

DUNDEE

GOOLE

Cameron's

SKIBSFORSYNING/FARVER
OG PATENT BUND-MALING

Alex. Cameron & Sons Ltd.
Sunderland / England

SUNDERLAND

E. VON MEHREN & CO.

GLASGOW · NEWCASTLE · GREENOCH

Telegram-Adresse: »Vonnehren«

SKIBSMÆGLERE
BUNKERKUL ENTREPRENØRER

ANDREW LEITCH & CO.

KUL EKSPORTØRER
SKIBSMÆGLERE · SPEDITØRER · BUNKERKUL
BUNKERKUL ENTREPRENØRER

DUNDEE & GLASGOW

TELEGR.-ADR.: »LEITCH, DUNDEE

T. SHERBURN

BEFRAGTNINGS-AGENT
SKIBSMÆGLER OG STEVEDORE

TELEGRAM-ADR.: "DORA, GOOLE"
BANK CHAMBERS,
GOOLE

s.s. *Hermod*, Clausen, ank. Narvik 1.4.
 s.s. *Hertha Mærsk*, Nielsen, pass. Quessant 2.4.
 s.s. *Hindsholm*, Møller, ank. København 7.4.
 s.s. *Hjelm*, Pedersen, i København-Haderslev-Aabenraa-Sønderborg Ruten.
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, ank. Swansea 6.4.
 s.s. *Holland*, Jørgensen, afg. København 6.4.
 s.s. *Hroar*, Oest Jacobsen, ank. København 6.4.
 s.s. *Hugo*, Thorkelin, oplagt.
 s.s. *Hulda Mærsk*, Andersen, ank. Swansea 3.4.

I

s.s. *I. D. S. Adolph*, Krøyer, afg. Tyne 26.3.
 s.s. *I. P. Justesen*, Jensen, ank. Luderitz 3.4.
 m.s. *Indien*, Jacobsen, pass. Colon 23.3. p. R. t. San Francisco.
 s.s. *Inga*, Nielsen, afg. Dakar 28.3. til Rotterdam.
 s.s. *Inge Mærsk*, Hansen, afg. Danzig 4.4.
 s.s. *Inger* afg. Sfax 1.4. til Odessa.
 s.s. *Irene Maria*, Lisberg, afg. Caibarien 2.4. til Norfolk.
 s.s. *Island*, Frandsen, afg. Thorshavn 5.4. til Island.
 s.s. *Ivar*, Nielsen, i Dok i Frederikshavn siden 14.3.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Schiønning, afg. Malaga 6.4. til Lissabon.
 s.s. *J. C. la Cour*, Sandberg, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jakob Mærsk*, Hansen, pass. Gibraltar 1.4.
 s.s. *Jan*, Kurtzhals, afg. St. John 30.3. til Havana.
 m.s. *Java*, Schmith, ank. Singapore 3.4.
 s.s. *Jelling*, Andersen, afg. Caibarien 2.4.
 s.s. *Jenny* pass. Helsingør 5.4. paa Rejse til Newcastle.
 s.s. *Jessie Mærsk*, Petersen, ank. West Indien 26.3.
 s.s. *Johanne* ank. Pasages 5.4.
 s.s. *Johannes Mærsk*, Rohde, pass. Quessant 21.3.
 s.s. *Jolantha*, Strufve, afg. København 6.4. til Stettin.
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, afg. Huelva 3.4.
 s.s. *Josey*, Nielsen, afg. Norfolk 31.3. til Macoris (San Domingo)
 s.s. *Jungshoved*, Horn, afg. Buenos Aires 31.3.
 m.s. *Jullandia*, Kolls, afg. Singapore 4.4. til Bangkok.
 s.s. *Jegersborg*, Hansen, ank. Lübeck 5.4.

K

s.s. *Kai*, Friis, ank. Galveston 2.4.
 s.s. *Karen*, Brinch, ank. Genua 6.4.
 s.s. *Karla* afg. København 3.4. til Burntisland.
 s.s. *Kasan*, Sørensen, i Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Katholm*, Petersen, ank. Danzig 3.4.
 s.s. *Kejserinde Dagmar*, Uldall, ank. Valencia 3.4.
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, afg. Galveston 31.3. til Vejle og København.
 s.s. *Kina*, Bronér, ank. København 28.3.
 s.s. *Kirsten Mærsk*, Bærentzen, ank. Portland Me. 26.3.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, i København-Aarhus Ruten.
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, afg. Horsens 4.4. til Sunderland
 s.s. *Knud*, Clemmensen, afg. Algier 2.4. til Bordeaux.
 s.s. *Knud Villemoes*, Thomsen, ank. Immingham 6.3.
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, i København-Frederik a-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Rindby, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Kronborg*, Rise, pass. Skagen 5.4.
 s.s. *Kronprins Frederik*, Hejlsø, ank. Hull 3.4.
 s.s. *Kurland*, Haure Petersen, afg. Rouen 4.4.
 m.s. *København*, Mortensen, pass. Aden 5.4.

L

s.s. *Lars Kruse*, Bager, afg. San Domingo.
 s.s. *Laura Mærsk*, Løber, afg. Genua 24.3. pass. Sagres 2.4.
 m.s. *Leise Mærsk*, Houmann, afg. St. John 26.3.

s.s. *Lexa Mærsk*, Bærentzen, ank. Senegal 29.3.
 s.s. *Lifland*, Haure-Petersen, ank. Alexandria 31.3.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, ank. Sfax 4.4.
 s.s. *Lily*, Poulsen, ank. Valencia 12.3.
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutefart København-Limfjordsstationerne.
 s.s. *Lithuania*, Jørgensen, ank. Danzig 29.3.
 s.s. *London*, Caspersen, afg. Odense 2.4. til Blyth.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Buenos Aires 26.3. til Goffen.
 m.s. *Lynellen*, Jensen, afg. Fowey 2.4.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i København-Oslo Ruten.
 s.s. *Magnus*, Nielsen, henligger i København.
 s.s. *Maïne*, Andersen, afg. Newcastle 17.3. til Havana.
 s.s. *Maj*, Holm Nielsen, ank. Valencia 28.3.
 s.s. *Maja*, oplagt i København siden 31.12.24.
 m.s. *Malaya*, Kruse, ank. Oslo 4.4.
 s.s. *Manø*, Rathje, ank. Kirkcaldy 3.4.
 s.s. *Margrete*, Mathiasen, ank. Tyne 3.4.
 s.s. *Marie* ank. Valencia 1.4.
 s.s. *Marie Mærsk*, Kristensen, ank. Poti 28.3.
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Newport 27.3.
 s.s. *Martin Carl*, Olsen, ank. Granton 3.4.
 s.s. *Martin Goldschmidt*, Lauritzen, afg. Alexandria 5.4. til London.
 s.s. *Mary*, Stabell, afg. Gibraltar 26.3. til Rufisque.
 s.s. *Maryland*, Pape, afg. Barry 4.4. til Montevideo.
 m.s. *Mexico*, Wolff Jørgensen, pass. Azores 4.4.
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, afg. Newport Mon 1.4. til Ancona.
 s.s. *Minsk*, Egense, afg. Cartagena 3.4. til Lissabon.
 s.s. *Mjølneir*, Rasmussen, afg. Troon 3.4. til Island.
 s.s. *Moskov*, Jørgensen, i Dok i Hamborg siden 27.3.
 s.s. *Møen*, Olsen, i København-Stege og Nykøbing F. Ruterne.

N

s.s. *N. F. Høffding*, Klint, ank. Cardiff 30.3.
 s.s. *Nancy* afg. Råfso 2.4. til Rouen.
 s.s. *Natal*, Røder, ank. Antwerpen 6.4.
 s.s. *Nautik* afg. Valencia 5.4. til Burriana.
 s.s. *Neptun* ank. Nørre Sundby 26.3.
 s.s. *Nerma*, afg. Karlskrona 6.4. til Penarth.
 s.s. *Nevada*, Fischer, afg. Newcastle 3.4. til Philadelphia, Baltimore og Norfolk Va.
 s.s. *Nidaros*, Thomsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, afg. Danzig 5.4. til København.
 s.s. *Niobe* ank. Kotka 5.4.
 s.s. *Nordsøen* ank. Hamburg 31.3.
 s.s. *Normandiet*, Meinertz, afg. Rufisque 30.3.
 s.s. *Norman Isles*, Nielsen, ank. Huelva 3.4.

O

s.s. *Odense*, i København-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-København-Gøteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, Danholt, afg. Antwerpen 31.3. til Piræus.
 s.s. *Olga*, Toft, afg. Cardiff 1.4. til Villa Real.
 s.s. *Oluf Bager*, Larsen, i København-Frederikshavn og København-Aalborg Ruterne.
 s.s. *Oluf Mærsk*, Andreasen, afg. Middlesbro 3.4.
 m.s. *Oregon*, Mühlendorff, pass. Skagen 6.4. paa Rejse til København, Halmstad, Oslo, Moss og Stavanger.
 s.s. *Orion*, Bendsen, afg. Gambia 3.4.
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, ank. København 31.3.

P

s.s. *P. Madsen*, Christensen, afg. Dakar 28.3.
 s.s. *P. N. Damm*, Andersen, ank. Nantes 28.3.
 s.s. *Pacific*, Matthiessen, ank. Macassar 3.4.
 s.s. *Palnatoke*, Skou, ank. Frederikstad 3.4.

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

BLIDBERG ROTHCHILD CO. INC.

DAMPSKIBS AGENTER OG SKIBSMÆGLERE
 59-61, PEARL STREET Telegraph Adr.: BLIDBERG
 NEW YORK CITY

Repræsentanter for:
 BLIDBERG METCALFE & CO., GÖTEBORG

TELEGRAM-ADR.: SIVEWRIGHT
 TELEFON: 8760 CITY

W. C. BACON HAROLD BACON

HOVEDKONTOR: 3 CROSS STR.,
 MANCHESTER

SIVEWRIGHT, BACON & CO.

Repræsentanter for de italienske Statsbaner
 og den kgl. italienske Marine

SKIBSMÆGLERE

Repræsentanter for det britiske Marineministerium
 i Manchester og Liverpool

Fragt Agenter og Mæglere for ELDERS & FYFFES, Ltd.

Direkte Rute af hurtige Dampere fra Garston til de Canariske Øer.

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

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.

DAMPSKIBSFORSYNINGER · 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, 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

LEGN 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

BUCHAN & HOGG

Skibsredere · Skibsmæglere · Speditører

GRANGEMOUTH

Faste Ruter: Grangemouth, Middlesbro', Antwerp

Telegr.-Adr.: »Steam« · Telefon: 59 & 189, Privat 59a

BURNTISLAND

m.s. *Panama*, Hjernum, pass. Perim 31.3. p. R. t. Batavia.
 s.s. *Parana*, Heisterberg, afg. Durban 17.3.
 s.s. *Paris*, Ovesen, ank. St. John N. B. 2.4.
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, afg. Santiago de Cuba 7.4. til Havana.
 m.s. *Peru*, Larsen, afg. Hamburg 3.4. til Rotterdam.
 s.s. *Peter Mærsk*, Knudsen, ank. Philadelphia 2.4.
 s.s. *Phoenix*, Nielsen, i Esbjerg-Hamburg Ruten.
 s.s. *Polaris*, Holm, afg. Follonica 31.3. til Ghent.
 s.s. *Polly*, Fischer, ank. Riga 3.4.
 s.s. *Primula*, Jacobsen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
 s.s. *Prins Knud*, Sigvardt, afg. Nakskov 1.4. til Blyth.

R

s.s. *Randi* afg. Fowey 2.4. til Genoa.
 s.s. *Rhodesia*, Madsen, afg. Malta 2.4. til Norfolk Va.
 s.s. *Rhone*, Thomsen, ank. London 6.4.
 s.s. *Rigmor*, Jørgensen, ank. Valencia 3.4.
 s.s. *Rita*, Hav, i København-Hamburg Ruten.
 s.s. *Robert Mærsk*, Jensen, afg. Oran 30.3.
 s.s. *Roma*, Bejer, ank. Danzig 2.4.
 s.s. *Romø*, Olesen, pass. Gibraltar 1.4. p. R. t. Livorno.
 s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. Monastir 2.4.
 s.s. *Rota*, Rivold, afg. Aalborg 6.4. til Leith via Odense, Aarhus og Aalborg.

S

s.s. *Saga*, Henriksen, afg. Antwerpen 4.4. til København.
 m.s. *Sally Mærsk*, Andersen, pass. Cape Town 27.3.
 s.s. *Scandia*, Simonsen, pass. Fair Isle 2.4. p. R. t. Nyborg.
 s.s. *Seine*, Le Barzig, afg. Bordeaux 6.4. til La Rochelle, Havre og Dunkirk.
 m.s. *Selandia*, Himmelstrup, ank. Antwerpen 6.4.
 m.s. *Siam*, Poulsen, afg. St. Thomas 1.4. til Christobal.
 s.s. *Sierra Leone*, Esbensen, afg. Norfolk 30.3. til Caribien.
 s.s. *Sierra Morena*, Moyell, ank. Newport N. 15.3.
 s.s. *Sierra Nevada*, Eriksen, afg. Durban 5.4. til Colombo f. O.
 s.s. *Sigrid*, Madsen, ank. Valencia 21.3.
 s.s. *Sigrun*, Jensen, afg. Aarhus 7.4. til Randers.
 s.s. *Sigvald*, Andersen, afg. Ibiza 21.3.
 s.s. *Silkeborg*, Christensen, ank. Philadelphia 3.4.
 s.s. *Simone*, Christensen, afg. Oran 4.4. til Sunderland.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. St. Louis du Rhone 29.3.
 s.s. *Skagerak*, Hansen, pass. Gibraltar 6.4. p. R. t. Cullera.
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, pass. Sagres 4.4.
 s.s. *Skinfxæ*, Theilland, afg. København 7.4. til Grangemouth.
 s.s. *Skjold*, Nielsen, ank. Antwerpen 3.4.
 s.s. *Skodsborg*, Grove, afg. Narvik 5.4.
 s.s. *Skolland*, Iversen, afg. Blyth 31.3.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, afg. København 7.4. til Leith-Færøerne
 s.s. *Slesvig*, Poulsen, afg. Rufisque 28.3.
 s.s. *Smul*, Hansen, afg. København 5.4. til Blyth.
 s.s. *Sophie*, Thomsen, ank. Tyne 6.4.
 s.s. *Spigerborg*, Jensen, ank. Burntisland 31.3.
 s.s. *Stadion II*, afg. København 6.4. til Christianiafjorden.
 s.s. *Stal*, Clausen, afg. New York 3.4. til Tampico.
 s.s. *Stegelborg*, Nielsen, ank. St. Louis du Rhone 1.4.
 s.s. *Stella* afg. Goole 4.4. til Memel.
 s.s. *Susan Mærsk*, Petersen, afg. Pugetsound 24.3.
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, ank. Baltimore 3.2.
 s.s. *Svanholm*, Petersen, ank. Liverpool 4.4.
 s.s. *Svava*, Christensen, afg. Helsingør 7.4. til Oscarshamn.

m.s. *Svendborgsund*, Jensen, ank. København 2.4.
 s.s. *Svend Pii*, Albertsen, afg. Nuevitas 18.3.
 s.s. *Svend*, Karstensen afg. Newcastle 6.4. til Palermo.
 s.s. *Søborg*, Madsen, afg. Fowey 1.4.
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, pass. Dover 3.4.
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, i København-Bogense-Vejle Ruten.

T

s.s. *T. M. Werner*, Marcker, pass. Finisterre 29.3.
 s.s. *Taarnborg*, Knudsen, afg. Pomaron 5.4.
 s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, ank. København 5.4.
 s.s. *Taasinge*, Fjeldborg, afg. Nakskov 7.4. til København.
 s.s. *Texas*, Dragsdahl, afg. Norfolk Va. 31.3. til Aalborg m. fl. Pladser.
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Hull, afg. Newcastle 6.4. til København.
 s.s. *Thyra* (Progress), Schmidt, ank. Hamburg 4.4.
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Dunkirk 4.4. til København.
 s.s. *Tjaldur*, Madsen, i København-Riga Ruten.
 s.s. *Tomsk*, Mikkelsen, afg. Palermo 4.4. til Valencia.
 m.s. *Tongking*, Topp, pass. Flores 31.3. p. R. t. Hamburg.
 s.s. *Transvaal*, Riddersborg, ank. Göteborg 4.4.
 s.s. *Trondhjem*, Pedersen, ank. Stettin 6.4.
 s.s. *Tula*, Christensen, afg. København 7.4. til Antwerpen via Middelhavet.
 s.s. *Tyr*, Jensen, ank. Halmstad 5.4.

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, afg. Odense 7.4. til Aabenraa og København.
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, ank. København 5.4.
 s.s. *Ulla*, Jessen, ank. Stettin 5.4.
 s.s. *Ulrik Holm*, Toft, afg. Hull 6.4. til Immingham.
 s.s. *United States*, Meyer, afg. Oslo 28.3. til New York.
 s.s. *Urantienborg*, Rasmussen, afg. Baltimore 4.4.

V

s.s. *Valborg*, Hansen, ank. Valencia 4.4.
 s.s. *Vega*, Madsen, ank. Methil 6.4.
 s.s. *Venus*, Terkildsen, ank. Falmouth 30.3.
 s.s. *Vera*, Hjorth, pass. Gibraltar 2.4. p. R. t. Genoa.
 s.s. *Veratyr*, Pedersen, oplagt.
 s.s. *Vidar*, Nielsen, afg. København 6.4. til Newcastle via Nakskov, Odense og Aarhus.
 Bark *Viking*, Ankersø, pass. Kap Horn 28.3. p. R. t. Europa.
 s.s. *Virginia*, Jacobsen, ank. Galveston 4.4.

W

s.s. *Wien*, Jørgensen, ank. Oran 25.3.
 s.s. *Wilh. Colding*, Østergaard, ank. Ziguinchor 4.4.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. København 5.4.

Y

s.s. *Ydun*, Jensen, i København-Randers Ruten.
 s.s. *Yokohama*, Bast, ank. Harburg 5.4.
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Rasmussen, i København-Hamburg Ruten.
 s.s. *Yrsa* (Lauritzen), afg. Gefle 4.4. til Watchet.

Ø

s.s. *Ørkild*, Mortensen, afg. Cadiz 3.4.
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. Huelva 2.4.

POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE

3m.Sk. *Fuglen*, Schmidt, ank. Frederiksstad 23.3.
 3m.Sk. *Hans*, Christensen, ank. Sevilla 29.3.
 3m.Sk. *Niels*, Rasmussen, afg. Portimao 17.3. til Rochester.
 3m.Sk. *Energi*, Stegmann, ank. Rønneby 2.3.
 3m.Sk. *Neptun*, Bastrup, ank. Rønneby 3.3.
 m.s. *Philip*, Petersen, ank. Danzig 30.3.
 s.v. *Confidence*, Mauritzen, ank. W. Hartlepool 27.3. til Helsingborg.
 s.v. *Cornwall*, Madsen, ank. Fowey 23.3.
 s.v. *Dannebrog*, Hansen, ank. Thurø 8.1.
 s.v. *Flora*, Nielsen, ank. Thurø 20.3.
 s.v. *Kurt*, Jørgensen, ank. Aberdeen 2.4.
 s.v. *Leif*, Jørgensen, ank. København 24.1., opl. København.
 s.v. *Ludvig*, Jørgensen, ank. Thurø 16.12.24, oplagt Thurø.
 s.v. *Martin Nissen*, Jensen, ank. Fowey 2.4. paa Rejse til Helsingborg.
 s.v. *Primula*, Jørgensen, ank. Ballina 13.3.
 s.v. *Valdemar*, Christensen, ank. Lissabon 18.3. til Setubal.
 s.v. *Vera*, Larsen, ank. Thurø 28.3.

s

3m.Sk. *Christian*, M. Rasmussen, ank. Skien 3.4.
 2m.Sk. *Concordia*, Møller, ank. Rønneby 30.3.
Harris, Hansen, afg. Fowey 2.4.
Nordstjernen, Hansen, ank. Sevilla 1.4.
Polarstjernen, Hansen, ank. Danzig 4.4.
Gloria, Kromann, ank. Søby 31.3.
Aphrodite, Watson, afg. Cadix 1.4. til Rose Blanche.
Bonavista, Christensen, afg. Cadiz 1.4. til New Foundland.
Start, Andersen, ank. Trondhjem 2.4.
Allhea, Andersen, afg. Frederikssund 1.4. til Thorshavn.
N. E. Schmidt, Rasmussen, afg. København 3.4. Cadiz.
Albert, Clausen, ank. Svendborg 4.4.
 s.s. *N. I. Ohlsen*, Jensen, afg. Danzig 2.4. pass. Holtenau 5.4. paa Rejse til Ostende.
 m.s. *Alfa*, Christensen, afg. Klagshamn 4.4. til Memel.
 m.s. *Caroline*, Jørgensen, ank. Libau 4.4. p. R. t. London.
 3m.Sk. *H. C. Christensen*, Christensen, afg. Mobile 2.4. til Littlehampton.

DANSK SØFARTS TIDENDE

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

Abonnement
 i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ADMINISTRERENDE DIREKTØR:
 HANS GADE

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

Telefon 2070-12 610
 samt paa alle Postkontorer

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
1848Telegr.-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
SKIBSBYGGERIFLYDEDOKKER
TØRDOKKER

TELEFON 559

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 PÅ VARER · KASKO
FRAGT OG INTERESSE

TELEF. 42 · 3073

HOLBERGSGADE 1 · KØBENHAVN K.

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

HOWALDTSWERKE KIEL

SKIBSVÆRFT

MASKINFABRIK · KEDDELSMEDIE · STØBERI

PASSAGER- OG FRAGTSKIBE · MOTORSKIBE

TANKSKIBE · BUGSERBAADE · ISBRYDERE

MUDDERMASKINER · FLYDEDOKKE

DIESELMOTORER,

TYPE:

Sulzer

DOKNING OG REPARATION AF SKIBE

Flydedok for Skibe indtil 400 Fods Længde

KONTOR:

KØBENHAVN. K · AMALIEGADE 34

OVERINGENIØR

CARL HOLTERMANN

Telefon Nr. 10140

Statstelefon : 393

Telegram Adresse : »Carlholtermann«

FREDERIKSHAVNS VÆRFT & FLYDEDOK A/S

MASKIN- & SKIBSBYGGERI

*

Enerepræsentant i Danmark for

HOWDENS
VANDRØRSKEDLER

*

TELEGRAM: VÆRFTET

STATSTELEFON

4

2 TØRDOKKER · 2 FLYDEDOKKER



SAMME PRIS SOM PILSNER

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

A/s DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

KØBENHAVN

(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

Filialer:

BANGKOK & 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 østasiatiske og andre oversøiske Produkter, Teak- og andre Træs rter. 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.

Egne Godsskure, Dybvandskaj,
Varehuse, Flydekraner,
Motorlægtre og
Rhin-Baade
*
Telegram-Adresse:
VELTENÅAR, ROTTERDAM

B. VELTENÅAR & CO.

ETABLERET 1880

STEVEDORES · AUT. VEJERE · SPEDITØRER

ROTTERDAM · AMSTERDAM · ZAANDAM

HOVEDKONTOR: ROTTERDAM MAASSTRAAT 17b

En repræsentant for
Kornelevator Kompagniet

Adm. Direktører for
»ACCURAAAT« CO., Ltd.
Korporationen for édsvorne
Vejere, Maalere og Tællere
i Rotterdam

Agenter: Danmark: F. V. Greibe, Kronprinsensg. 11, København. Sverige: C. G. Carlström, Helsingborg. Norge: Anth. Sem-O'sen, Tornøegården, Bergen.

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

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

VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og
Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.
Telegram-Adr.: VINKECO · Codes: Scotts, Watkins, Bentleys.

L. SMIT & CO.'s INTERNATIONALE BUGSERSELSKAB

Søgaende Slæbebaade: Blaat Baand paa Skorstenen.

BUGSERING

af: FLYDEDOkke · HAVAREREDE DAMPERE · SKIBE TIL OPHUG-
NING · KULDEPOTER · SEJLSKIBE · MUDDERMASKINER m. m.
Henvendelse til: WESTPLEIN 5, ROTTERDAM

Entrepenører for Assistance til Dampere i Rotterdam Havn.

TELEGR.-ADR.: »TUG«, ROTTERDAM

BJERGNINGSAFDELING:

BJERGNING

paa Kysten af Holland og Belgien. Bjergningsdampere: Freya, Meermin,
Ram, Stier, Buffel. Altid klare. Ogsaa stor Beholdning af Pumper, Kæder,
Staaltrusser, Dykker-Materiel m.m. Erfaren Stab af Bjergningsofficerer.

TELEFON NR.: 30 · 31 · 3362

FLETCHERS (STEVEDORES) LIMITED

ETABLERET I OVER 50 AAR

TELEGRAM-ADR.:
"DISCHARGE, CARDIFF"
TELEFON: 1893

Stevedores og
Kørsel

ROYAL STUART BLDGS.,
JAMES STREET
CARDIFF

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«

DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILD
Telegram-Adr.: "Holmøld"
Amaliegade 36

JOHS. UTZON

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

AALBORG

Telefon 2075 & 2200
Statstelefon 2

Telegram-Adresse:
»UTZON«

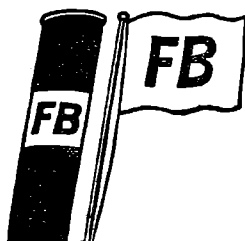
SKIBE

C. P. JENSEN

St. Annæ Plads 6 TELEFON 5430 KØBENHAVN K.

Telegram-Adr.: "FREIHTS"

A/S DAMPSKIBSSELSKABET
ORION



DE FORENEDE BUGSERSELSKABER

Telef.: Toldbodbommen: Central 3914
Kontoret: Central 291 · 13101 · 10592

TELEGRAM-ADRESSE
»TUGBOATS«

Nattelefon for Bugsering: Palæ 3043
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 · 16

FREDAG 17 · APRIL 1925

32 · AARG.

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

COLUMBUS' ÆG

Det moderne Samfunds Udvikling hæmmes i uhyggelig Grad af de forskellige Samfundslags Klæben ved forældede politiske og økonomiske Doktriner og ved skiftende Regeringers deraf følgende Mangel paa Smidighed. Baade Partier og den individuelle Politiker har tilsyneladende den Opfattelse, at de lovgiver for Evigheden, medens de burde være evigt taknemmelige, om de blot kunde gennemføre Øjeblikkets mest paa-krævede og ofte ganske midlertidige Krav. Hele Verden over øser man saaledes i Øjeblikket Samfundets Midler ud til Arbejdsløshedsunderstøttelse til Trods for, at ansvarlige Politikere af alle politiske Afskyninger fordømmer dette System — en saa udpræget Arbejderven som Socialisten *George Lansbury* har fornylig i det engelske Parlament stemplet det som ødelæggende og demoraliserende for hele vor Tids Ungdom. Ikke destomindre fortsættes Systemet alle-vegne, ingen Regering har endnu haft Mod og Mands-hjerte nok til at erstatte det med et andet.

Og dog ligger Løsningen snublende nær. Ingen, hverken Samfund eller Individ, er tjent med at yde eller modtage Løn for ikke udført Arbejde. Selve Tan-ken er demoraliserende. Man behøvede ikke at føre den ud i Livet for at konstatere det, hvad de ameri-kanske Politikere, der har mere Fantasi end deres evropæiske Kolleger, var ganske klar over, da de i sin Tid forkastede Senator *La Follette's* Lovforslag om Arbejdsløsheds-Understøttelse. Men hvad da? Hvor-ledes saa løse Arbejdsløsheds-Problemet? Lade bona fide arbejdsvillige sulte kan intet moderne Samfund være bekendt, med mindre det da ønsker at bære Ved til det kommunistiske Baal. Den tidligere engelske Handelsminister, *Sir Alfred Mond*, som selv er Chef for en af Englands største Fabriksvirksomheder, har i disse Dage fremsat det Forslag, at i Stedet for at regne med Arbejdsløsheden som en Faktor, man ikke kan komme uden om, bør man afskaffe den. Han fore-slaar, at Staten i Stedet for at yde Tilskud til den arbejdsløse, betaler Tilskudet til Arbejdsgiveren, der derved sættes i Stand til at beskæftige den arbejdsløse, og samtidig reducere sine Produktionsomkostninger og fremstille billigere Varer. Altsaa en Bevægelse i modsat Retning af den nuværende, der saa at sige opretholder baade Arbejdsløshed og høje Priser. *Sir Alfred* mener, at det er i høj Grad ønskeligt, at de faglærte Arbejdere bliver, naturligvis til Fagfore-ningsløn, i de Fag, hvori de er opdraget, og hans Forslag er for saa vidt den eneste praktiske Løsning, hvorved dette kan opnaas. For Englands Vedkom-mende fremsætter han aldeles konkrete Bestemmelser om, hvorledes en saadan Statsstøtte af Erhvervslivet bør reguleres og revideres, men de maa nødvendigvis blive forskellige i de forskellige Lande.

Sir Alfreds Forslag er tiltalende, først og fremmest fordi det søger at kurere Samfunds-Ondet fra Roden af og ikke fra Toppen som det nuværende Almis-se-System. Dernæst vil det betyde en direkte Besparelse, da Tilskudene til Arbejdsgiverne vil blive betydeligt mindre end til de Arbejdsløse. Saa regner vi endda

slet ikke med, at det antagelig vil resultere i lavere Priser paa en Række Varer og i en forøget Vare-omsætning, som ogsaa vil komme Handelen og Skibs-farten til Gode.

Vor nuværende Regering har mange Betingelser for at føre en saadan Plan ud i Livet. Statsministeren har maaske i Forvejen begge Hænder fulde og kan som Følge deraf ikke selv tage sig af denne Opgave. Men i hans Ministerium sidder en Mand som *Friis-Skotte*, hvis betydelige Evner som Administrator her vilde finde et virkeligt Virkefelt.

DEN UMULIGE STATSDRIFT

Af alle haardkogte Doktriner er Statsdrifts-Dok-trinen den mest sejlivede. Det er uforstaaeligt, at saakaldte Fremskridtspartier kan finde den saa be-snærende yndig. Der er naturligvis, set gennem demo-kratiske Glarøjne, det tiltalende ved Statsdrift, at den dampromler alt Initiativ, holder alle paa det samme Niveau og forhindrer den enkelte i at høste det fulde og naturlige Udbytte af sine Evner. Men selv den mest demokratisk forblindede kan ikke undgaa at se, at Statsdrift er dyrere, slettere og mindre tidssvarende end de Virksomheder, hvor det private Initiativ faar Lov til frit at udfolde sig.

Vi har i disse Spalter adskillige Gange vist de tragiske Resultater af Statsdrift indenfor Skibsfarten. Naar vor Tids økonomiske Historie engang skrives, vil den uomtvistelig faa rejst sin velfortjente Skam-støtte. I De Forenede Stater og i Kanada har veks-lende Regeringer paa det skændigste ødslet med Skatteydernes Penge til Bygning, Drift og Administra-tion af Statsflaader. Milliarder er anvendt paa en Virksomhed, som kun under Krigen opfyldte en Mis-sion, og som burde have været afviklet den Dag, Krigen ophørte — men det er altid saa meget lettere at rejse en ny Hær af Embedsmænd end at blive af med den igen.

Ogsaa Avstralien fik sin Statsflaade. Vi har før om-talt dens kranke Skæbne, og Regeringens Forsøg paa at skaffe sig denne Møllesten fra Halsen. Dette stødte imidlertid paa mange Vanskeligheder fra Fagforenin-gernes Side, der som de fleste andre Fagforeninger i Verden lider af ulykkelig Kærlighed til Statsdrift. Det lykkedes dog den Gang — tilsyneladende — at komme til en Ordning med Fagforeningerne, men alligevel viste Statens Rederivirksomhed sig at give saa store Tab, at Regeringen blev nødsaget til at give efter for Kravet om en Reorganisation, der gennemførtes ved »Commonwealth Shipping Act 1923«, hvorved oprette-des »the Australian Commonwealth Line of Steamers«, ledet af et »Board of Directors« — en juridisk Person — der overtog »Commonwealth Government Line«s Skibe, Værfter, Bygninger m. v. til en meget betydelig nedskrevet Kapitalværdi. Ved denne Reorganisation, hvorved den tidligere Statsdrift afløstes af en praktisk forretningsmæssig Ledelse, der stod udenfor politisk Kontrol, ventede man, at Linien endog vilde give For-tjeneste, om Tiderne ikke blev alt for vanskelige.

Dette Haab er imidlertid saa langt fra gaet i Opfyldelse, at Regeringen nu for Alvor har optaget Tanken om Skibenes Salg.

For nogle Dage siden offentliggjorde Prime-Minister Bruce »the Commonwealth Shipping Board«s første Rapport, siden det i September 1923 overtog Ledelsen af »the Commonwealth Line of Steamers«, og oplyste ved denne Lejlighed, hvor yderst alvorlig Situationen var bleven. Regnskabet for de syv Maanader fra 1. September 1923 til 31. Marts 1924 udviste et Tab paa £245,474, og for Tidsrummet fra 1. September 1923 til 1. September 1924 ansloges Tabet til £480,969 — bortset endda fra Skibenes Værdiforringelse, som yderligere maa lægges til for at faa det fulde Tab.

Ifølge Direktionens Rapport skyldtes dette uheldige Resultat de høje Driftsomkostninger sammenlignet med de konkurrerende Dampskibsliniers samt de Arbejdervanskeligheder, som Commonwealth Linien ustandselig havde været udsat for, og efter Direktionens Formening kunde Linien ikke drives uden alvorlige Tab, naar Skibene var undergivet »Australian industrial awards«.

Hertil fremsatte Førsteministeren følgende Kommentarer. Medens Regnskabet for Aaret 1921-22 udviste et Tab paa £1,171,569, hvori Renter og Depreciation var inkluderet, udviste Aaret 1922-23 et yderligere Tab paa £1,626,150, og for at fjerne Hovedgrundene til disse store Tab og sætte Linien i Stand til at tage Kampen op med dens Konkurrenter fremsatte Regeringen i 1923 for Parlamentet det ovennævnte Forslag om Liniens Overtagelse af Shipping Board og Nedskrivning af dens Kapitalværdi med £8,048,438, nemlig fra £12,766,588 til £4,718,150. Som han ved Lovforslagets Forelæggelse havde fremhævet, var Tabene — hvor forfærdende end denne Nedskrivning maatte synes — dog gunstige sammenlignet med de officielle Tal, som »the Canadian Government Mercantile Marine« og »the United States Shipping Board« udviste, og kunde staa Sammenligning med de Nedskrivninger, som havde fundet Sted af Handelsflaader i Privateje.

Commonwealth Linien i dens rekonstruerede Skikkelse var derfor gunstigt stillet i Sammenligning med dens Konkurrenter, og Aarsagen til det højst ugunstige Resultat kunde ikke længere tilskrives Overkapitalisering. At den Værdi, hvortil Shipping Board havde overtaget Flaaden, var tilfredsstillende, fremgik ogsaa deraf, at der siden Overtagelsen var bleven solgt Skibe til et Beløb, der var £39,200 over den bogførte Værdi.

Ved Siden af de høje Driftsomkostninger m. m. havde Shipping Board imidlertid som Grund til det daarlige Resultat ogsaa fremhævet, at den af Linien ejede Tonnage var usikkert og ikke kunde beskæftiges med Fortjeneste. Af de 32 Skibe, som var tilbage efter Salget af de 22, var paa det Tidspunkt, da Rapporten blev afgivet, ikke mindre end 21 lagt op, trækkende Renter og Udgifter til Vedligeholdelse; alligevel ansaa Shipping Board dette for mere økonomisk end at beskæftige Skibene under de nuværende Forhold; og

selv om al gammel og utilfredsstillende Tonnage blev udskilt og Flaaden reduceret til det mindst mulige, vilde det ikke være muligt at drive Linien paa en effektiv og profitabel Basis, naar Skibene var registreret i Australien, paa Grund af de høje Hyrer og øvrige Driftsomkostninger etc.

Regeringen agtede imidlertid ikke, tilføjede Førsteministeren, at foreslaa Parlamentet, at Skibene blev overført til det britiske Register og bemanded efter britiske Betingelser, og heller ikke at de sælges uforløvet uden nogensomhelst Betingelser; derimod vil Regeringen foreslaa, at der søges fremskaffet Tilbud fra Købere, som vil reflektere paa Linien som en »indarbejdet Virksomhed« (going concern) og under Forudsætning af, at Køberen vil vedligeholde regelmæssig og effektiv Forbindelse mellem Australien, Storbritannien og Kontinentet, ikke vil forhøje Fragterne eller Passagertaksterne uden efter nærmere Aftale og ikke vil indtræde i nogen Ring eller Sammenlutning. Saafremt et tilfredsstillende Tilbud paa saadanne Betingelser kan erholdes, vil Regeringen anbefale Parlamentet, at det accepteres, idet derved det oprindelige Øjemed, for hvilket Commonwealth Linien blev oprettet — nemlig Beskyttelse af den australske Afskiber — vil blive opnaaet, medens Skatteyderen samtidig vil blive befriet for de alvorlige økonomiske Byrder, som han idag maa bære som Følge af de betydelige Tab, som Linien har paaført.

Regeringens Beslutning har ikke vakt Forbauselse blandt derværende Rederkrædre, der under Hensyn til Commonwealth Liniens enorme Driftsudgifter sammenlignet med Konkurrenternes og Fagforeningernes Indblanding i Driften af Skibene har været forberedt paa, at en drastisk Forandring var uundgaaelig. Derimod har Salgsbetingelserne vakt almindelig Forbauselse, da de nærmest antages at ville umuliggøre Salg og i alt Fald kun vil forringe den Pris, Regeringen ellers vilde kunne faa for Liniens Skibe.

Blandt Embedsmændene og »the Maritime workers« har Beslutningen vakt den største Harmen, bl. a. fordi Fagforeningerne for en stor Del har faaet Skylden for de Forhold, der nu har gjort Salget uundgaaeligt. For at tvinge Regeringen til ikke at sælge Skibene, trues der endda med, at Skibene i Tilfælde af Salg vil blive erklæret »black«, saaledes at det vil blive umuligt for noget af Skibene i Fremtiden at komme til australsk Havn. Skulde denne Trusel blive virkeliggjort — hvad dog næppe er sandsynligt —, vil Fagforeningerne dog sikkert ikke derved forhindre Skibenes Salg men derimod, at de vil kunne sælges paa de nu opgivne Betingelser, saaledes at Commonwealth Liniens Skibe ikke vil blive bevaret for Australiens Handel — og heller ikke for Sømændene selv.

Men hvad gør det, at man mister den ganske Verdien, naar bare man lever og handler efter de gode, gamle, haardkogte politiske Doktriner.



ENGELSK SKIBSVÆRFT PAA NORSKE HÆNDER

Det engelske Skibsbyggeri Wivenhoe Shipyard (i Likvidation), som de to sidste Aar har været lukket, er nu sat i Drift igen, og ifl. N. H. & S. T. overtaget af et norsk Selskab ved Skibsreder Otto Andersen, Bergen.

Som Leder af Virksomheden er ansat en engelsk Ingeniør Mr. S. G. Colmese. Wivenhoe Shipyard er et gammelt, anset Skibsbyggeri, som ligger ved Colne i Nærheden af Colchester. Det hed oprindeligt The Rennie-Forrest Shipbuilding Engineering & Dry Dock Co.

og blev i 1920 rekonstrueret med en Aktiekapital af 500,000 Lstr., hvoraf de 300,000 Lstr. var tegnet ved nye Aktier efter pari Kurs. Dets Aktiver var den Gang værdsat til 330,900 Lstr. og den gennemsnitlige Aarsindtægt til ca. 41,000 Lstr.

Skibsbyggeriet vil herefter hedde Wivenhoe Shipyard and Dry Dock og vil fortsætte med Bygning og Reparation af Skibe. Værftet havde tidligere som Specialitet at bygge lavtgaende Skibe for Flod- og Havnetrafik ved Siden af mindre Kystskibe op til 1,500 Tons, og denne Praksis vil formentlig ogsaa blive fortsat. For Reparationer er Værftet udstyret med en mindre Slip og en Tørdok 235 Fod lang og 35 Fod bred.

MINDEGUDSTJENESTEN FOR "ANINE'S" BESÆTNING

Gudstjenesten i Holmens Kirke Lørdag Eftermiddag til Minde om de 18 Sømænd, der formodes omkomne ved »Anine«s Forlis, formede sig som en smuk og gribende Højtidelighed.

Allerede de mange Flag, der vajede paa halv Stang i de to Eftermiddagstimer, Mindegudstjenesten varede, viste med hvilken Sympati og Deltagelse man i Befolkningen og fra vore Erhvervsvirksomheders Side fulgte den sørgelige Begivenhed, der havde kostet saa mange raske og dygtige Søfolk Livet.

Stille gled en Strøm af Mennesker ind i Holmens Kirke, medens Kirkens Klokker ringede.

Det var »Anine«s Besætnings Slægtninge og Bekendte. Men der var ogsaa mange af Søens Folk og Repræsentanter for søinteresserede Organisationer osv. For Hs. Maj. Kongen mødte Adjutant, Orlogskaptajn v. d. Hude, fra Ministeriet for Industri, Handel og Søfart kom Kontorchef Krogh.

Endvidere var »Ø. K.« repræsenteret ved Kaptajn, Baron Jul. Brockdorff, »Orient« ved Direktør Gether, »Torm« ved Skibsreder Kraemer, »C. K. Hansen« ved Grosserer Willi C. K. Hansen, »De private Assurandører ved Direktørerne Hvidt og Nandrup og »Dansk-Norsk« ved Skibsreder Robbert.

Fra Dampskibsrederforeningen var mødt Formanden, Skibsreder Sass, og Næstformanden, Konsul Andresen. De Søfarendes Organisationer var mødt ved deres Bestyrelser med Formændene, Kaptajn Jacob Møller, Kaptajn Hageberg, Maskinmester Rasmussen, Forretningsførerne Christensen, Jacobsen og Hansen. Endvidere bemærkedes bl. a. Enkefru Martin Carl og fhv. Havnemester Bonde. For Rederiet var mødt den samlede Bestyrelse: Højesteretssagfører Fenger, Bankdirektør With, Grosserer Klitgaard og Direktør Valdemar Hansen, samt Skibsrederne Hans P. Carl og Axel Carl og Inspektør Matzen.

Kirken var oplyst og prydet med stedsegrønne Træer, og i Koret var ophængt et Skjold for hver af de savnede Sømænd. Her havde ogsaa de savnedes Paarørende taget Plads. Blandt disse var Kaptajn Risøes Enke, der var taget fra Oslo for at overvære

Højtideligheden. Her oppe paraderede to Faner fra »Heimdals«, vogtede af Rederiets to gamle Kaptajner Jørgensen og Larsen. Men desuden var der et Banner fra Maskinmestrenes Forening og Faner fra Skipperforeningen, Dampskibsrestauratørforeningen, Styrmandsforeningen, Sømændenes Forbund og Søffyrberforeningen.

Provst Fengers Tale.

Efter at man havde sunget Salmen »Min Gud befaler jeg min Vej«, besteg Provst, Dr. theol. Fenger Prædikestolen og talte, idet han begyndte med Bøn og derpaa fortsatte, henvendt til de 18 Sømænds Paarørende:

Saa har I nu gennemlevet denne vel nok sværeste Tid i Jeres Liv. Dage og Uger ventede I paa Budskab om, at Skibet havde lagt til ved Italiens Kyst, men Budskabet kom ikke. Derimod hørte I om svære Storme i Middelhavet, om Storme, der havde revet Huse og Mennesker bort. Og det gik maaske som et Stik gennem Jeres Hjerte: Skulde Ulykken ogsaa have ramt ham?

Den 13. Marts fik man det sidste Livstegn fra Besætningen paa »Anine« — og nu er Haabet om at gense de Atten i levende Live glippet. Det vaade Grav har lukket sig over dem, og Stormen har sunget sin Ligsang over dem. De har vel nok sendt en første Tanke til Gud, den næste til Jer, som nu sidder her, omfattet af vor inderligste Medfølelse. Fem af Skibets brave, pligtfulde Mænd var gift. Fem Enker og ti Børn begræder deres Forsøger. Og de 13 ugifte Mænd begrædes af Forældre, af Mødre, hvis Støtte de var. Vi forstaa, hvor tungt denne Paaske har formet sig for Jer, de Efterladte — som een eneste Langfredag. Men der er en Opstandelse og et Liv uden Skilsmisse, og dér kan I tale sammen under Glædens Taarer og takke Gud, som har holdt Jeres Tanker fast ved det Høje. Der sker intet uden Guds Vilje, men salige er de Tjenere, der er vaagne, og hvis Lys er brændende. Lyset er vor Barnetro, men den skal være brændende, saaledes at vi glade følger Guds Tjener, Døden, naar den kommer for at hente os — for at bringe os nærmere Gud....

Medens alle i Kirken bevæget rejste sig, lyste Provstens Guds Fred over de 18 Sømænd og de Tilstedeværende.

Derefter istemte kgl. Kammersanger Albert Høeberg den gribende Salme »Nærmere, Gud, til Dig —«, og Højtideligheden sluttede med, at alle sang »Vor Gud han er saa fast en Borg —«.

DEN TRAADLØSE TELEGRAFS BETYDNING

TILKALDELSE AF HJÆLP TIL SØS

Kaptajn J. Simon paa den franske Postdamper »Puerto Rico«, tilhørende »La Compagnie Transatlantique«, modtog den 31. Januar Kl. 2 Em. en traadløs Anmodning fra den engelske Damper »War-Sepoy«, tilhørende den engelske Regering, om at yde den hurtig Lægehjælp. Kaptajnen lod Anmodningen bekræfte ved en ny Depeche, og Kl. 2.10 ændrede han Kurs i Retning af det engelske Skib, der befandt sig i en Afstand af 128 miles n. 72 ø. for »Puerto Rico«. »War-Sepoy« meddelte, at den sejlede den franske Damper i Møde med en Fart af 12 Knob, og Kaptajn Simon ventede derefter at møde den Kl. 7.30 Em. Vejret var smukt, og det vilde ikke volde Vanskelighed at faa Forbindelse mellem Damperne pr. Baad, hvorfor Kaptajn Simon telegrafisk anmodede Kaptajn Capsey paa »War-Sepoy« om at sende en Baad efter Doktoren og Proviantforvalteren for at sinke Postdamperen saa lidt som muligt.

Kl. 7.15 kom »War-Sepoy« i Sigte, og Kl. 7.30 laa »Puerto Rico« stille. Kl. 8 kom en Baad fra den engelske Damper paa Siden og hentede Lægen og Proviantforvalteren, hvilken sidste fulgte med for at faa den engelske Kaptajns Underskrift paa en Attest for, at »Puerto Rico« var gaaet ud af sin Kurs. Kl. 9.10 vendte de to Officerer tilbage, og »Puerto Rico« satte atter Kurs mod Pointe-à-Pitre.

Om Bord paa »War-Sepoy« var nogle Folk, der var til Vejrs, styrtet ned, og da Lægen kom om Bord, var

en af de Saarede død, medens en anden havde faaet et Brud samt Hjernerystelse. Kaptajnen ønskede at beholde denne Mand om Bord.

Kaptajnen udtaler i sin Journal, at den Beslutning, han tog i denne Sag, var dikteret af en Følelse af Solidaritet og Menneskelighed. Han mente, at Tilfældet nærmest kunde sammenstilles med det, at man traf en Baad med Skibbrudne i Dødsfare, og i et saadant Tilfælde vilde ingen Sømænd kunne undlade at komme til Hjælp.

For at varetage sit Selskabs økonomiske Interesser havde han fra den engelske Kaptajn faaet Attest for, at han var gaaet ud af sin Kurs som Følge af en Anmodning om hurtig Hjælp, hvorved det muliggjordes for Selskabet eventuelt at faa dækket sine Udgifter herfor. Opholdet havde kun forsinket Ankomsten til Pointe-à-Pitre, hvor Kaptajnen forkortede det sædvanlige Ophold, saaledes at han ankom til det næste Anløbssted, Fort de France, til planmæssig Tid.

Passagererne fik ved denne Lejlighed et Indtryk af den Sikkerhed, den traadløse Telegraf betyder, og den Nøjagtighed, hvormed der navigeres, og som gør det muligt for to Skibe at mødes akkurat paa det Tidspunkt, Kaptajnen forud havde nævnt.

Journal de la Marine Marchande, der i sit Nummer for 26. Marts bringer ovenstaaende Beretning, tilføjer: Det kan maaske være rigtigt at bemærke, at den tyske Postdamper »Rugia«, der befandt sig i Nærheden, havde nægtet at komme til Hjælp.

MAKSIMUM-FRAGTRATER MELLEM ENGLAND OG SYDAFRIKA

Spørgsmaalet om Fragtrater mellem England og Sydafrika var nylig under Diskussion i det sydafrikanske Parlament, hvor Ministeren for Post- og Telegrafvæsenet, Mr. T. *Boydell* afgav en Beretning om Spørgsmaalets Udvikling, der havde ført til, at Forhandlingerne mellem den sydafrikanske Regering og Union Castle Linjen om Postkontrakt og Fragtrater var blevet afbrudt.

Ministeren udtalte i sin Beretning, at der i 1912 var blevet afsluttet en Overenskomst paa 10 Aar mellem Regeringen og Union Castle Linjen om Besørgelsen af Ocean-Posten og Statens udgaaende Godsladninger samt om Fastsættelsen af visse Maksimum-Rater for Transport af sydafrikanske Produkter.

I 1922 blev denne Overenskomst forlænget for et Tidsrum af 2 Aar med reviderede Bestemmelser, og Postkontrakten skulde nu vedblive at løbe paa ubegrænset Tid og med 1 Aars Opsigelsesfrist for de kontraherende Parter. De reviderede Bestemmelser indbefattede Ophævelse af Maksimum-Rater for Majs, Uld og forskellige andre Produkter af Betydning, i Stedet for hvilke traadte Rater, der var baserede paa Fragter, som var opnaaede for fulde Ladninger af chartrede Dampere i Løbet af de foregaaende 3 Maaneder, men det havde vist sig, at denne Metode var meget ufordelagtig for sydafrikanske Interesser.

I August 1924 blev der derfor aabnet Forhandlinger om nye Overenskomster, og forskellige Konferencer var blevet afholdt i Sydafrika mellem Repræsentanter for Regeringen og for Union Castle Linjen.

Paa den første Konference, der blev holdt i November 1924, meddelte den administrerende Direktør for Union Castle Linjen, Mr. *Robertson Gibb*, at han havde Fuldmagt til at handle ikke blot for Union Castle Linjen, men ogsaa de andre Dampskibsselskaber sluttede sig til ham paa den sydafrikanske Skibsfarts-Konference.

Paa Konferencen, der varede adskillige Dage, naaede man efter indgaaende Forhandlinger til Overenskomst paa følgende Punkter:

En ny Overenskomst.

- 1) Den nye Kontrakt skulde løbe i 7 Aar.
- 2) Maksimum-Fragtrater skulde betales for Frugt, Mejeriprodukter og andre Produkter, der skal stuves koldt, samt for Majs, Uld, Huder, Skind og forskellige andre sydafrikanske Produkter.
- 3) Alle Rater skal kunne nedsættes ved Voldgift, hvis der er berettiget Grund dertil.
- 4) Endvidere enedes man om de Rater, Regeringen skal betale for alle Varer til Staten fra Europa.

Det var i Betragtning af, at Dampskibsselskaberne viste sig imødekommende med Hensyn til de forskellige Rater, der skulde være Maksimum-Rater, at Regeringen gik med til en Overenskomst paa 7 Aar i Stedet for en langt kortere Periode som paatænkt, samt til en Forhøjelse af Fragten paa udgaaende Varer til Regeringen paa 2s. 6d. pr. Ton.

Da man var blevet enige om disse Spørgsmaal, kom Spørgsmaalet om Postsubventionen til Behandling. Subventionen andrager i Øjeblikket £225,000 aarlig, hvilket Beløb indbefatter £27,000 for Anløbning af Durban og andre Kystbyer.

Regeringens Repræsentanter foreslog straks en nedsat Subvention som Basis for Forhandlingerne, idet de hævdede, at en Kystfarts-Subvention paa £27,000 ikke længere var berettiget. De Laster, der kunde faas i Durban og andre Havne paa Kysten, var nu saa meget større, end da Subventionen først blev givet, at Regeringen fandt, at en særlig Subvention var unødvendig, og hertil kom, at Posten ikke bragtes ned langs Kysten pr. Damper, men gik over Land pr. Jernbane, og Kystfarts-Subventionen burde derfor bortfalde.

Det blev derefter udtalt, at det almindelige Prisfald burde betinge en yderligere Nedsættelse, ligesom ogsaa det Faktum, at det britiske Postvæsen fra Oktober d. A. ikke længere vilde betale den sydafrikanske Regering en pro rata Del af Subventionen i Forhold til det Brug, det gør af den sydafrikanske Posttjeneste, men kun efter de saakaldte Sø-Transitrater, vil betyde en forøget finansiel Byrde for Sydafrika. Regeringens Repræsentanter foreslog derfor en Subvention af £150,000 som Basis for Forhandlingerne.

Mr. Gibb og hans to Kolleger (*Pargiter* og *Duff*) erklærede heroverfor, at de var af den Mening, at den Subvention, de havde anmodet om, £250,000 fra Southampton til Durban eller £225,000 fra Southampton til Capetown, var blevet akcepteret af den sydafrikanske Regerings Repræsentanter.

Disse sidste ønskede en Diskussion om Betimeligheden af en Forhøjelse eller en Nedsættelse af Subventionen, men Mr. Gibb nægtede at fortsætte og erklærede, at Spørgsmaalet var saa vigtigt, at han maatte have Tid til at forelægge Sagen skriftligt i London.

Forhandlingerne udsættes.

Forhandlingerne blev derfor udsat, og efter Anmodning af Mr. Gibb blev det vedtaget, at han, naar de genoptoges, skulde have Ret til atter at tage op til Undersøgelse, hvad man hidtil var blevet enige om.

Den 10. Februar d. A. genoptog Konferencen sine Møder, og Mr. Gibb, der handlede efter Instruktioner modtagne fra London, forelagde her helt nye Forslag, der praktisk talt slettede alt, hvad man var blevet enige om paa Konferencen i November. Maksimum-Raterne for Majs, Uld og andre sydafrikanske Produkter var trukket tilbage. Disse nye Forslag var, indrømmede Mr. Gibb, endnu mere trykkende end Forholdene under den gældende Overenskomst.

Regeringens Repræsentanter kunde ikke gaa med til disse Forslag. De følte, at Landet ventede, at en eventuel ny Overenskomst skulde bringe det Lettelser og rimelige Fragt-Rater for en længere Periode, og de anmodede om, at Subventionsspørgsmaalet maatte komme til Behandling for sig, ligesom de for at vise deres Imødekommethed overfor Selskabet gik med til at betale det Beløb, dette forlangte, paa Betingelse af, at den i November truffne Overenskomst blev staaende.

Dette nægtede Mr. Gibb imidlertid, idet han udtalte, at Situationen nu var forandret. Det var nu aabenbart, at Subventionsbeløbet ikke havde været Hovedsagen for Selskabet, men at det i Virkeligheden ønskede at forkaste Princippet faste Maksimum-Rater for Majs, Uld og andre Varer, hvilket Mr. Gibb havde akcepteret i November, men som Konferencen i London aabenbart ikke vilde gaa med til.

Da Meningsforskellene ikke kunde overvindes, afsluttedes Forhandlingerne; den løbende Overenskomst forbliver derfor i Kraft og kan opsiges med 12 Maaneders Varsel af begge Parter.

Til Slutning bør det fremhæves, at Regeringen paa skønner de Tjenester, Union Castle Linjen og de med den forbundne Selskaber har ydet Sydafrika. Der er bleven opretholdt en regelmæssig Fart, og Betjeningen og Baadene har været gode. Ministeren mente, at dette paaskønnes ikke blot af Regeringen, men ogsaa af Landet. Det kan dog heller ikke nægtes, at Fordelen ikke udelukkende har været paa den ene Side. Man kan roligt gaa ud fra, at Union Castle Linjen og de med den forbundne Selskaber i al Almindelighed har klaret sig godt og haft Udbytte af deres Fart paa Sydafrika.

Det havde været Regeringens Ønske at imødekomme Selskaberne paa en rimelig Maade, og den beklager, at det ikke er lykkedes den at sikre Sydafrika en ny Overenskomst, der kunde yde Landet større Sikkerhed og mere Stabilitet med Hensyn til

HANDELSFLAADEN INDTJENTE I FJOR 270 MILLIONER KRONER

Paa Grundlag af de Beretninger, som indsendes om danske Skibes Fart paa Udlandet, har det statistiske Departement foretaget en foreløbig Opgørelse over den Bruttofragt, som danske Dampskibe og Motorskibe uden Sejl har indsejlet i 1924, samt over det samlede Beløb i Maanedsfragt for de Skibe, der har sejlet i Timecharter.

I Følge Opgørelsen — som altsaa ikke omfatter Farten med Sejl- og Sejlmotorskibe — udgjorde Bruttofragten i 1924 237 Mill. Kr. og Maanedsfragten 12.1 Mill. Kr. De tilsvarende Tal for 1923 var 207 Mill. og 10.5 Mill., og regnet under et var der altsaa en Stigning i Fragtindtægten paa 14 à 15 pCt.

Opgangen skyldes væsentligst Forøgelse af Handelsflaadens Tonnage, hvilken Forøgelse i Aarets Løb har andraget godt 60,000 R.T. br. for Damp- og Motorskibes Vedkommende, i Forbindelse med den stedfundne Stigning i Sterlingkursen fra gennemsnitlig 24.96 i 1923 til gennemsnitlig 26.52 i 1924.

Selve Fragtmarkedet var i 1924 underkastet en Del Svingninger, men som Helhed angives det, at 1924

ikke var et bedre Skibsfartsaar end dets Forgænger. I Følge Indberetningerne for 1923 holdtes i dette Aar saa godt som alle danske Dampskibe i Fart uden Oplægning, og saa vidt det kan ses af den foreløbige Opgørelse, var det samme Tilfældet i 1924; derimod bragte den strenge Vinter i 1924 en Del Ishindringer for Farten med adskillige af Skibene.

Farten paa udenlandske Havne med Sejlskibe uden eller med Hjælpemotor indbragte i 1923 10.5 Mill. Kr.; det er knap 5 pCt. af Aarets samlede Fragtfortjeneste i udenlandsk Fart, og Beløbet har sandsynligvis paa det nærmeste været det samme i 1924.

Den samlede Fragtfortjeneste i udenrigsk Fart, der for 1923 ansattes til godt 235 Mill. Kr. (indbefattet Maanedsfragt, efter et Skøn omregnet til Bruttofragt), kan herefter for 1924 anslaaes til ca. 270 Mill. Kr.

STRIKEVARSEL

Sømandenes og Søfyrbødernes Fagforbund har tilstillet Dansk Dampskibsrederiforening 2. Varsel om Strejke fra den 21. April Kl. 12 Nat.

“DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

København, den 14. April 1925.

Den »stille Uge« har mere end svaret til sit Navn, dog der vil gaa en Tid endnu, inden Forretningslivet kommer i den vanlige Gænge. Desværre er der ikke stor Udsigt til et livligere Fragtmarked i en nær Fremtid, og det er givet, at Rederne ikke kan vedblive at sejle paa de nuværende Betingelser, saa enten maa der lægges op i stor Stil for en kortere eller længere Tid, eller der maa komme en ganske betydelig Opgang. Naar man læser de ledende engelske Fragtberetninger, »lades alt Haab ude«, og selv om enkelte Referenter maaske ser vel sort paa Stillingen og Fremtiden, vil det være forkert ikke at betegne Situationen som alvorlig.

I Shipping som i alle andre Brancher sker der dog heldigvis Overraskelser, og hvorfor saa ikke lige saa gerne se lidt mere optimistisk paa Fremtiden i Stedet for at male det hele graat i graat.

TRÆLASTMARKEDET

Der kommer nu daglig nye Laster i Markedet — hovedsagelig til Nordfrankrig, Holland og Belgien — og trods de rent forfærdelig lave Rater er der en vis Tilfredsstillelse i at se den forøgede Aktivitet.

De baltiske Havne som Riga, Windau, Danzig o. s. v. har i de sidste Maaneder faaet Tonnage til meningsløse Rater, og naar de fleste vigtige finske/svenske Lastepladser om kort Tid aabner, maa det være forbi med Panik-Befragtningerne fra disse Havne.

De seneste Afslutninger er: 980 Stds. Kemi/Hull 40/- old Scanfin; 900 Stds. Kotka/West Hartlepool 44/-, old Scanfin; 700 Hudiksvall & Gäfle/Hull 44/-, old Scanfin; 350 Wiborg/Southampton 47/6d., new Scanfin; 700 med fireclause Söderhamn/London 40/6d.; 850 Hernösand/London 42/-, clean new Scanfin; 850 3 Umeå/London 43/-, clean new Scanfin; 1,000 Favne 3 Rejser Wiborg/Ghent 38/6d.; 700 Stds. Söderhamn/Dunkirk 36/- d.b. $\frac{2}{3}$ boards.

1,000 Favne Haparanda/Rotterdam noteres i Fl. 23 $\frac{1}{2}$ /24; 1/1,500 Favne Wiborg/Calais 36/6d.—37/-; 350 Stds. Wiborg/Antwerpen 38/-; 8/850 Stds. Hernösand/Havre 37/-; 850/930 Stds. Hernösand & Sundsvall/Havre 38/-.

Wiborg/Alexandria op til 2,100 Stds. 90/-, full terms, 60/- 61/6d. nett terms, og fra Hvidehavet og Canada er Noteringerne stadig de samme — med lidt fastere Tone fra Canada.

KUL, KOKS ETC.

Tilgangen af nye Laster er minimal, og Raterne ligger følgelig paa et meget lavt Niveau.

For Koks fra London og Vestkysten gøres saa godt som ingenting og for Kul til Danmark faas ikke over 5/3d. for middelstore Baade. Tyne/Nykøbing Sj. 900 T. er sluttet til 6/4 $\frac{1}{2}$ d., og Østkyst/Aalborg 1,600 T. noteres endog saa lavt som i 5/- med 600 Losning.

Hull/Riga 3,000 T. har betalt 5/-, og blandt andet noteres: 4/5,000 Humber/Göteborg 4/9d.; 1,800 Humber-Blyth/Helsingfors 6/-; 27/3,300 Tyne/Königsberg 5/6d.; 25/3,000 Tyne/god dansk 5/1 $\frac{1}{2}$ d. 5/3d.; 6/100 Tyne/København 6/9d.

Bunkers noteres: Best Durham 18/3d., Northumberland 15/6d., Scotland 17/6d.—19/- efter de forskellige Mærker.

MIDDELHAVET

Kulfragterne er uforandret lave, og de hjemgaaende Markeder er om muligt endnu mere trøstesløse.

Jordnødder fra Saloum til Marseille noteres i 26/- 27/-, og 1,400 Tons til Aarhus 25/- 26/-. Esparto til U.K. er næsten ikke til at opdrive, og Fosfat og Ore kan faas, men til tabbringende Rater.

Alexandria er uden Efterspørgsel, og Korn fra Donau er nede i 16/6d. til een dansk Havn. Galatz/Rouen har sidst faaet Baad til £9.17.6 per waggon og til Buenos Aires £16.

Huelva/Danmark 3/5,000 T. April, 8/-, Rio Tinto Betingelser. Huelva/New York - Philadelphia - Baltimore 5/8,000 T. 10/6d.; Torre vieja/1 scotsk Havn Salt 10/- for 1,600 Tonnere.

NORD-AMERIKA, GULFEN, CANADA

Der søges Tonnage for store Kvantiteter Kul til Canada og specielt Newfoundland, og der indikeres: Wales/Montreal-Quebec 6/9d.—7/-, 1,000 Losning fri; Glasgow 7/- 7/3d. 1,000 Losning 1/-; Newfoundland full range ca. 7/6d. 8/- fri Losning.

Der begynder at komme mere Liv i Kornbefragtingen fra Staterne og Montreal til U.K./Cont., men 14 $\frac{1}{2}$ Cents Montreal og 13 $\frac{1}{2}$ Cents U.S.A. lader til at blive Basis foreløbig. Til Leningrad er Fragten faldet til 20 Cents.

Portland/2 danske Havne har betalt 23 Cents for Byg for 2,000 T. Kul til Rio er stadig i Doll. 4.—, Vest Italien Doll. 3.— Cuba/U.K.-Cont. ligger omkring 18/- 18/6d.; Korn Gulfen 3/3d. per qr.; Gulf/Murmansk 9 C. per cbf.

SYD-AMERIKA

Wales og Østkysten er stadig i Markedet for Kul til River Plate, men 15/6d. er for lavt. Der kan vanskelig ventes nogen Bedring i det hjemgaaende Marked før i Juni, og selv da er det tvivlsomt. Adskillige Baade er sluttet for spot Lastning fra Santa Fé med alle options til ca. 16/- Basis U.K./Gibraltar-Hamburg, og en 4,500 Tonner Bahia Blanca/& Montevideo/Rio 12/6d.

Chile/Cont. Bordeaux-Hamburg 27/6d.; Alexandria 31/- og U.S.A. Doll. 4.60.

ØSTEN

Fra Sydney er igen sluttet til 37/6d., og Burmah/

ÆNDRING I DET SPANSKE TOLDREGLEMENT

Ved en i *Gaceta de Madrid* for den 21. Februar d. A. offentliggjort kgl. Forordning af 4. s. M. er foretaget en Tilføjelse til et i November i Fjor indført nyt Reglement for det spanske Toldvæsen, hvorom *Dansk Søfarts Tidende* den Gang bragte Meddelelse, gaaende ud paa, at Passagerdampere, foruden de alt omtalte Forsyninger (»Pertrechos«) vil kunne

Fragtsatserne, og derved sætte det i Stand til med større Held at konkurrere med dets Produkter paa Verdensmarkedet. Under de foreliggende Omstændigheder har Regeringen ingen anden Udvej end at overveje Situationen og træffe de Foranstaltninger, den maatte finde nødvendige til Beskyttelse og Sikring af Sydafrikas Interesser.

Mr. Gibb udtaler sig.

Mr. Gibb er i Capetown blevet interviewet af en Korrespondent til Reuters Bureau, og i Interviewet, der er offentliggjort i *Natal Mercury* for 20. Februar, udtaler Mr. Gibb, at Ministerens Beretning var en meget fair Fremstilling af Sagen set fra Regeringens Synspunkt. Da han kom til Sydafrika for at forhandle, havde han først og fremmest anmodet Regeringen om blot at afslutte Kontrakt om Postbesørgelsen, og han foreslog, at Subventionen for et Tidsrum af 10 Aar fastsattes til £250,000 aarlig. Den krævede lille Forhøjelse af Subventionen skyldtes de stærkt forøgede Udgifter til Bygning og Drift af Damperne og den stærkt forøgede Postmængde. Han havde overfor Regeringen ved Forelæggelse af Selskabets Driftsudgifter og ved en Statistik over Stigningen i Postsagerne Mængde dokumenteret Rigtigheden af sine Paastande, og da han havde det Indtryk, at Regeringen stillede sig velvilligt, gik han over til at diskutere visse Rater for Produkter til Europa, som Regeringen tillagde stor Betydning, men han var ikke gaaet med til en bestemt Rate for Majs eller en Forpligtelse til at transportere hele Produktionen, før han havde forhandlet telegrafisk med London derom, og forinden dette Svar kunde

Holland har faaet Tonnage til 25/- for 7,000 Tonner; Karachi 21/- scale. 6,000 T. Philipinerne/U.S.A. Maj Lastning noterer Doll. 8.— for Sukker, Doll. 9½ for Kopra.

Java/Alexandria Juli Lastning er gjort til 28/-, Marseille 28/9d.

TIME CHARTER

er uden Forandring.

SEJLSKIBE

Danzig/Melbourne Deals noteres i 80/- Juni/Juli Lastning. Sundsvall/Melbourne 80/- 82/6d.; Campbellton/Adelaide & Melbourne 95/-.

medføre saakaldte Bazarartikler (»articulos de bazar«), saasom Parfumer, Toiletteartikler, Galanterivarer, Bøger, Konfekt, Sportsredskaber, Legetøj o. l., som Passagererne kan faa Brug for under Rejsen.

De nævnte Artikler skal opbevares i et særligt Rum, der ved Ankomsten til spansk Territorium forsegles af Toldvæsenet og atter aabnes af dette ved Skibets Bortsejling til et andet Land. Kaptajnen skal affatte og til Toldvæsenet levere en særlig Liste (i Lighed med Forsyningslisten) over disse Artikler.

forelægges Konferencen, havde Ministeren meddelt ham, at Regeringen ansaa en Subvention af £150,000 aarlig for rimelig, og at dette Beløb muligvis vilde blive yderligere nedsat med £40,000, hvis Regeringen skulde bestemme sig til at lade Guld transportere som Postsager.

Mr. Gibb erklærede heroverfor, at han var klar over, at Subventionen vilde andrage £110,000, hvorefter han afbrød Forhandlingerne og kun vilde genoptage dem, saafremt det skete paa et helt nyt Grundlag. Dette vilde tydeligt blive bevist af det stenografiske Referat af Forhandlingerne.

Ved Genoptagelsen af Forhandlingerne meddelte Mr. Gibb Regeringen, at han var rede til at fortsætte dem paa følgende Basis: At Subventionen ordnedes som antydte. Han var dog villig til at tage et Beløb af £200,000 under Overvejelse for en Kontrakt til Capetown og £225,000 til Natal samt til at bekræfte Raten for Transport af Varer i Kølerum, hvorom der var givet Løfte under Konferencen i November.

Derimod kunde han ikke gaa med til en Fastsættelse af Maksimum-Rater for den hjemgaaende Trafik for en Række Aar og fremhævede, at hvad den udgaaende Trafik angik, havde Regeringen Varer at tilbyde, men de hjemgaaende Fragter angik ikke den og burde fastsættes ved Overenskomst mellem dem, der afskibede Varerne og dem, der transporterede dem.

Union Castle Linjen var villig til at overveje yderligere Forslag, og imidlertid vilde den gældende Overenskomst forblive i Kraft, indtil den ved lovformelig Opsigelse udløb.

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«

FRA SØ, HAVN OG VÆRF T

Prøvetur.

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeris Værft paa Refshaleøen foretoges den 11. April en vellykket Prøvetur med Værftets Byggenummer 329, Motor-skibet »Sørvard«, til Skibsreder Laurits Kloster, Oslo.

Skibet er bygget til Norsk Veritas og bestemt til Fragtfart. Dets Hoveddimensioner er: 367' 0" × 51' 3" × 34' 0", og Bæreevnen er ca. 7050 Tons d. w.

Det er forsynet med 2 Hoveddieselmotorer af nyeste Type, der tilsammen skal kunne udvikle 2600 I. H. K., og alt Dæksmaskineri er elektrisk drevet.

I Prøveturen deltog Repræsentanter for Rederiet og Værftet.

Dødsfald.

Skibshandler, Kaptajn *Vald. Larsen*, af Firmaet Berg & Larsen, er Skærtorsdag afgaaet ved Døden.

Kaptajn *Larsen*, der nylig under stor Opmærksomhed fyldte 75 Aar, kom som ganske ung til Søs og fik efter at have faret med danske og fremmede Skibe, Ansættelse i Danmark-Selskabet, hvor han i 19 Aar førte Damperen »Ansgar«. I 1902 gik Kaptajn *Larsen* i Land, løste samme Aar Grossererborgerskab og har siden været Indehaver af det kendte Skibshandlerfirma Berg & Larsen i Nyhavn. Indenfor Søfartskredse var Kaptajn *Larsen* meget velanset og agtet, og mange Tillidshverv blev i Aarenes Løb betroet ham.

Fra 1907 var han Medlem af Sø- og Handelsretten, hvor man satte megen Pris paa ham paa Grund af den Interesse og Nidkærhed, hvormed han varetoget sit Hverv, og hvor man

navnlig i hans yngre Aar lagde stærkt Beslag paa hans Tid og Arbejdskraft.

Efter Indstilling af Rettens Præsident blev Kapt. *Larsen* i 1918 udnævnt til Ridder af Dannebrog.

— Fhv. Skibsfører *Jørgen Hansen Clausen*, Marstal, er afgaaet ved Døden, 68 Aar gammel.

Kaptajn *Clausen* var Typen paa de gamle Marstal-Skipper. Allerede som Dreng kom han til Søs, og efter at have taget Eksamen fik han snart Skibe at føre, saaledes »Union« og senere Briggen »Grev Frijs«. Som Sømand var han djærv og dygtig og forstod tillige med sit ligefremme Væsen at gøre sig særlig afholdt af sine Folk. Sidst førte han 3-m. Sk. »Argo«, der solgtes i 1916. Herefter lagde *Jørgen Clausen* op. Han var allerede da angrebet af Sukkersyge, og Sygdommen tog i Aarenes Løb hans Kræfter, selv om han indtil det sidste stadig interesserede sig for Søen og dens Folk.

FORENINGEN TIL SØFARTENS FREMME

afholder sin aarlige Generalforsamling Onsdag d. 15. April Kl. 3, Ny Toldbodgade 3, med følg. Dagsorden:

- 1) Aflæggelse af Aarsberetningen.
- 2) Fremlæggelse af det reviderede Regnskab.
- 3) Valg af Bestyrelsesmedlemmer.
- 4) Valg af Revisorer.

København, den 31. Marts 1925.

BESTYRELSEN

POSITIONSLISTE P R. 14. APRIL 1925

MEDDELT AF »DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING.»

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Nielsen, i Dok i Frederikshavn siden 14.1.
 s.s. *Aalborg*, Egeholm, ank. Harburg 5.4.
 s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i København-Aalborg Ruten.
 s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i København-Aarhus Ruten.
 s.s. *Absalon*, Hansen, afg. Amsterdam 11.4. til Cardiff.
 m.s. *Afrika*, Svarrer, pass. Malta 11.4. p. R. t. Port Said.
 s.s. *Aggersund*, Petersen, ank. Huelva 6.4.
 s.s. *Agnele Mærsk*, Rasmussen, afg. Greenock 11.4.
 s.s. *Aladdin*, Nielsen, pass. Pira 10.4. p. R. t. Oran.
 s.s. *Alderney*, Jerne, ligger i Liverpool.
 s.s. *Alexandra*, Holst, i Fart paa Levanten.
 s.s. *Alf*, Clausen, afg. Grangemouth 10.4.
 s.s. *Alfa*, Christensen, ank. Helsingfors 12.4.
 s.s. *Alfred Hage*, Danielsen, afg. Gibraltar 7.4.
 s.s. *Algarve*, Sundvig, afg. København 11.4. til Antwerpen.
 s.s. *Alssund*, Nielsen, ank. Ridham Dock 14.4.
 s.s. *Amalienborg*, Hansen, ank. København 24.2.
 s.s. *Angelica Mærsk*, Rask, pass. Skagen 10.4.
 m.s. *Annam*, Rasmussen, ank. Hamburg 12.4.

s.s. *Anna*, ank. Glasgow 13.4.
 s.s. *Anneberg*, Korff, ank. Kiel 28.3.
 s.s. *Arabien*, Harder, ank. Colombo 10.4. til Ancona.
 s.s. *Argentina*, Wenck, afg. Hull 8.4. til Buenos Aires.
 m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Buenos Aires 11.4. til Bahia Blanca.
 s.s. *Arkansas*, Snedker, afg. Newport News 5.4. til Skandinaviens.
 s.s. *Arnold Mærsk*, Stabenow, ank. New Orleans 10.4.
 m.s. *Asia*, Dahl, ank. Vladivostok 11.4.
 s.s. *Astrid*, Bjark, afg. Bathurst 13.4. til Grønland.
 s.s. *Atlantic*, Lund, ank. Alexandria 9.4.
 m.s. *Australien*, Møller, afg. Hongkong 10.4. til Singapore.
 m.s. *Avance*, Andrup, ank. København 12.4.
 m.s. *Avant*, Sørensen, afg. Helsingør 1.4. til Bilbao.
 s.s. *Axel*, Maglebye, oplagt.

B

s.s. *Beira*, Kjær, oplagt i København siden 22.3.
 s.s. *Belgien*, Hansen, Fart paa Cuba.
 s.s. *Bellona*, Aggerholm, i Dok i Frederikshavn siden 29.1.
 s.s. *Benedikt*, Falk, oplagt i København siden 28.3.
 s.s. *Bergenhus*, Andresen, i Stettin-København-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Berlin*, Vinding, afg. Hamburg 11.4. til Grangemouth.
 s.s. *Betty Mærsk*, Nielsen, afg. Liverpool 1.4.
 s.s. *Birgit*, Bang, afg. Newport Mon 1.4. til Sierra Leone.
 s.s. *Birle*, Christensen, ank. Caibarien 9.4.
 s.s. *Bjarke*, Petersen, ank. Sunderland 12.4.
 s.s. *Bodil*, pass. Gibraltar 8.4. p. R. t. Færøerne (Vaag).
 s.s. *Bogø*, Rasmussen, ank. Aarhus 13.4.
 s.s. *Bolivia*, Beldring, ank. Wallsend 5.4.
 s.s. *Bornholm*, Hansen, ank. New York 10.4.
 s.s. *Bothal*, Hansen, afg. København 12.4. til Sunderland.

TLG. ADR.: "RIPPON" TELEFONER 1762-6054-6450

W.E. RIPPON
DAMPSKIBS AGENT

GENOVA

SAVONA · LEGHORN · SPEZIA · ONEGLIA & PORTO MAURIZIO

CODER: WATKINS A.B.C. 5^{te} & 6^{te} UDG. CODER: BENTLEY'S SCOTT'S 9^{de} & 10^{de} UDG.

NORDISK SKIBSFARTS-AGENTUR

(DANSK INDEHAVER)

SAVONA · SPEZIA · GENOVA · LEGHORN · NEAPEL

Telegram-Adresse (overalt): Northship.
Hvilken som helst Code

WIESE & CO., LISSABON

TELEGRAM-ADRESSE:
WIESECO

AGENCIA MARITIMA LTD., FARO

TELEGRAM-ADRESSE:
SHIPPING

DAMPSKIBSAGENTER OG MÆGLERE — BUNKERKUL ENTREPRENØRER

ROTTERDAM

KJØBENHAVNS HANDELSBANK

ETABLERET 1873
Aktiekapital (fuldt indbetalt) Kr. 50.000.000
Reservefond Kr. 29.865.988

HOVEDKONTOR: HOLMENS KANAL 2

Afdelinger:

Amagervej 29 · Bredgade 77 · Frederiksberggade 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 · 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 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

KØBENHAVN

**DEN
DANSKE
LANDMANDSBANK**
GRUNDLAGT 1871

DE FORENEDE JERNSTØBERIER



AKTIESELSKAB

HOLMPLADSG. 47 · KØBENHAVN S.

TELEFON: 1630



KABYS-KOMFURER OG SKIBS-ØVNE
I ALLE STØRRELSER TIL KUL OG OLIEFYRING

H. P. NIELSEN
Strandbygade 18 · Esbjerg
Skibshandler

Telefon: 197 Telegr.-Adr.: Skibsnelsen

ESBJERG JERNSTØBERI & MASKINFABRIK

JENSEN & OLSEN
Telegr. »Thora« Esbjerg Telef. Nr. 31

udfører Skibsreparationer af enhver Art

ESBJERG

ESBJERG MASKINFABRIK

JERN- & 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 & 822

FREDERIKSHAVN

„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.: »Harkristensen« · Statstelefon 14 · Jydsk Telefon 10

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

AARHUS

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: FJ.YDEDOKKEN

STATSTELEFON 21

SVENDBORG

s.s. *Botnia*, Lydersen, ank. København 27.3.
 s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, ank. Melilla 12.4.
 s.s. *Brasilien*, ank. Buenos Aires Roads 9.4. fra Barry.
 s.s. *Brattingsborg*, Larsen, afg. Cardiff 13.4.
 s.s. *Bretagne*, Hartmann, afg. Huelva 8.4.
 s.s. *Brelland*, Larsen, ank. København 12.4.
 s.s. *Britta*, afg. Newport 9.4. til Marseilles.
 s.s. *Bryssel*, Jensen, afg. Nemours 6.4. til Stettin.
 s.s. *Børglum*, Sørensen, ank. London 8.4.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, oplagt i København siden 25.3.
 m.s. *California*, Pedersen, ank. New York 7.4.
 s.s. *Carmen*, pass. Carvoiro 11.4.
 s.s. *Charkow*, Pedersen, afg. Catania 13.4. til Messina.
 m.s. *Chastine Mærsk*, Lundgreen, afg. Rotterdam 2.4.
 m.s. *Chile*, Hansen, afg. Vancouver 11.4.
 s.s. *Chr. I. Kampmann*, Thomsen, afg. Dakar 12.4.
 s.s. *Christiansborg*, Lund, afg. Galveston 7.4.
 s.s. *Cimbria*, Svan, i København-Frederikshavn-Oslo Ruten.
 s.s. *Cito*, Jordt, ank. Savona 9.4.
 s.s. *Copenhagen*, Nielsen, ank. Oppola 13.4.
 s.s. *Cornelia Mærsk*, Hansen, ank. Liverpool 13.4.
 s.s. *Cyril*, Duhn, ank. Casablanca 9.4.

D

s.s. *Dagmar*, (D.F.D.S.), Poulsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Dagmar* (J. Lauritzen), ank. Limni 13.4.
 s.s. *Dan*, Clausen afg. Burntisland 2.4. til Genoa.
 s.s. *Dania*, Bencke, henligger i København.
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, ank. Hamburg 24.3.
 s.s. *Delaware*, Folkenberg, afg. St. John, N. B. 4.4. til København og Helsingborg.
 s.s. *Diana*, Tramp, afg. Newcastle 14.4. til København.
 s.s. *Dorrit*, ank. Swansea 11.4.
 s.s. *Douro*, Jørgensen, afg. Leith 11.4. til Vestmanø og Reykjavik.
 m.s. *Drogden*, Hansen, afg. Sevilla 9.4.
 s.s. *Dronning Maud*, Jørgensen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Dublin*, Krogh, ank. Rosario 11.4.

E

s.s. *E. M. Dalgas*, Bloch, ank. Kaolakli 10.4.
 s.s. *Ebba*, ank. Danzig 12.4.
 s.s. *Ebro*, Rosenhøj, afg. København 10.4. til London.
 s.s. *Egholm*, Tønnesen, afg. Algier 12.4. til Tunis.
 s.s. *Eleonora Mærsk* Mortensen, afg. Hull 8.4.
 s.s. *Elie*, Schmidt, pass. Gibraltar 9.4. p. R. t. Ziguarchoir.
 s.s. *Elisabeth*, Jensen, ank. Newcastle 12.4.
 s.s. *Ella*, Boutrup Christensen, oplagt i København siden 17.2.
 s.s. *Ellen*, Poulsen, ank. Sevilla 5.4.
 s.s. *Ellensborg*, Andersen, afg. Blyth 9.4.
 s.s. *Elsborg*, Palm, pass. Cape Wrath 12.4.
 s.s. *Emanuel*, Svane, ank. Riga 9.4.
 s.s. *Emilie Mærsk*, Andersen, afg. Antilla 7.4.
 m.s. *Emma Mærsk*, Mærsk Møller, ank. New York 10.4.
 s.s. *England*, Stengade, ank. Santa Cruz 7.4.
 s.s. *Enigheden*, Christensen, ank. Aabenraa 10.4.
 s.s. *Energi*, Jensen, ank. Odense 10.4.
 s.s. *Erik*, Christensen, afg. Newcastle 2.4. til Palermo, pass. Gibraltar 10.4.
 s.s. *Erik B.*, Jørgensen, afg. Santa Fé 30.3. til Savona.
 s.s. *Erik Boye*, Mathiasen, afg. Dakar 7.4.
 s.s. *Erindring*, Nielsen, afg. Boston 10.4. til Køge.
 s.s. *Esbern Snare*, Dreyer, afg. Esbjerg 14.4. til Bremen.

s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Aarhus-Hamburg-Ruten.
 s.s. *Ester*, ank. Stockholm 13.4.
 s.s. *Esther Maria*, Vilsmark, ank. South Shields 2.4.
 s.s. *Estland*, Sørensen, afg. Rufisque 8.4.
 s.s. *Estonia*, Christensen, afg. New York 7.4. til København.
 s.s. *Expres*, Hansen, i København-Horsens Ruten.

F

s.s. *Falken*, Pedersen, i Ruten København-sydfynske m. fl. Pladser.
 m.s. *Falstria*, Sørensen, afg. Colombo 11.4. til Suez.
 s.s. *Fanø*, Michelsen, ank. Havana 3.4.
 s.s. *Ficaria*, Hansen, ank. Esbjerg 10.4.
 s.s. *Fiona*, Petersen, oplagt i København siden 16.11. 1924.
 m.s. *Fionia*, Skjoldam, ank. København 11.4.
 s.s. *Flora*, Andresen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Florida*, Holm, i Dok i Kiel siden 27.3.
 s.s. *Flynderborg*, Wendt, ank. Helsingborg 7.4.
 s.s. *Frankrig*, Parkes, ank. London 4.4.
 s.s. *Fredensborg*, Hillebranth Lund, ank. Cienfuegos 31.3.
 s.s. *Fredensbro*, Olsen, afg. New York 11.4. til Leningrad.
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, ank. København 12.4.
 s.s. *Frederiksborg*, Larsen, ank. Houston 10.4.
 s.s. *Frejr*, Jensen, i Aalborg-Hamburg Ruten.
 s.s. *Frieda*, Westergaard, afg. Sunderland 14.4. til København.
 s.s. *Frigga*, Larsen, i Exportfart.
 s.s. *Frode*, Juul Larsen, afg. Idefjord 2.4. til Havana.
 s.s. *Fylla*, Callesen, ank. Leith 9.4.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, afg. Antwerpen 12.4.
 s.s. *Gautatyr*, Nielsen, oplagt.
 s.s. *Gerda*, ank. Leningrad 12.4.
 s.s. *Gorm*, Christensen, afg. Sarpsborg 23.3. til Boston og St. John, N. B.
 s.s. *Grønland*, Kruse, ank. Antwerpen 12.4.
 s.s. *Grønsund*, Nielsen, afg. New York 26.3.
 s.s. *Gudrun Mærsk*, Nielsen, ank. Leningrad 10.4.
 s.s. *Gunver*, ank. København 1.3.

H

s.s. *H. Pontoppidan*, Aggerholm, ank. Dunkirk 12.4.
 s.s. *Hadsund*, Hansen, afg. Mäntyluo 8.4.
 s.s. *Halfdan*, Ørbech, ank. Reval 9.4.
 s.s. *Halland*, Christiansen, afg. Newport 9.4.
 s.s. *Hamlet*, Skou, afg. Huelva 10.4. til Ghent.
 s.s. *Hammershus*, Hveissel, ank. Philadelphia 7.4.
 s.s. *Hans Broge*, Christensen, ank. Sfax 11.4.
 s.s. *Hans Mærsk*, Slavensky, ank. Boston 12.4.
 s.s. *Hans Tausen*, Hansen, afg. Sfax 10.4.
 s.s. *Harald*, Pedersen, ank. Aalborg 12.4.
 s.s. *Harriel*, ank. Hull 12.4.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, ank. København 10.4.
 s.s. *Helene*, ank. København 3.3.
 s.s. *Helga*, ank. Frederikshavn 8.4.
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, ank. København 7.4.
 s.s. *Hengest*, Ingemann Andersen, i Dok i Helsingør siden 8.4.
 s.s. *Henry Tegner*, Nielsen, afg. Marseilles 10.4. til Valencia.
 s.s. *Hermod*, Clausen, pass. Aalesund 11.4.
 s.s. *Hertha Mærsk*, Møller, afg. Oran 9.4.
 s.s. *Hindsholm*, Møller, ank. Danzig 13.4.
 s.s. *Hjelm*, Pedersen, i København-Haderslev-Aabenraa-Sønderborg Ruten.
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Swansea 9.4. til København, Horsens, Nakskov og Danzig.
 s.s. *Holland*, Jørgensen, ank. Burntisland 9.4.
 s.s. *Hroar Oest Jacobsen*, ank. Hull 11.4.
 s.s. *Hugo*, Thorkelin, oplagt.
 s.s. *Hulda Mærsk*, Andersen, afg. Swansea 9.4.

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. Schou & Co. Telgr.-Adr. »Schous», Stats Tlf. 17.
 P. Saxbergs Eftf., N. Mogensen. Tlf. 244 & 482.
 Telgr.-Adr. Saxberg.

Helsingør:

K. F. Marstrands Eftf.

Randers:

A. L. Nielsen, ogsaa aut. Forhyringskontor.

Vejle:

W. Coops, ogsaa aut. Forhyringskontor.

JOHN P. BEST & CO.

GHENT

ANTWERPEN-BRUGES-BRUXELLES-VLISSINGEN-TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS, SPEDITIONS- OC ASSURANCE-AGENTER

**Compagnie Française
de Marine et de Commerce**

4-6, rue de Sèze, Paris.

Specialitet: Middelhavs-, Malm- og Østersø-Befragtning
 Telegram-Adr.: SHIKARI

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 Damperne 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

LONDON

BUNKER ENTREPRENØRER
FOR UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGELSKE KUL-AFSKIBNINGSHAVNE
BEFRAGNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE
KULEKSPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER
FLYDENDE BRÆNDESEL

LAMBERT BROTHERS LIMITED

TELEGRAM-ADR.: 85, GRACECHURCH STREET,
LONDON E.C. 3.

FILIALER:

CARDIFF, The Exchange	} »Lamberte
Newport, Mon., 131, Dock Street	
Port Talbot, Exchange Buildings	
NEWCASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs.	} »Lambrose,
Tyne Dock, 67, Hudson Street	
Blyth, 19, Ridley Street	
West Hartlepool, Victoria Terrace	} »Lamberte
GLASGOW, 78, St. Vincent Street	
Methil, 82, East High Street	
Burntisland, 20, High Street	} »Lamberte
HULL, Prudential Buildings	
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road	
Immingham, Dock Offices	} »Lambrose, Grimby

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

JOHN CARLBOM & CO. (LONDON), 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)	Grimby: 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.

J. A. FINZI & YOUNG8, FENCHURCH BLDGS.
LONDON, E. C. 3
TELEFON: AVENUE 8289

SKIBSMÆGLERE OG BEFRAGTERE

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
Co. n Fxch. 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

GRIMSBY

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

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: »Vonnehren»SKIBSMÆGLERE
BUNKERKUL ENTREPRENØRERTelegrams: »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. FYHNSKIBSHANDLER OG KREDITOPLAG
EAST HIGH STREET
METHILFørste Klasses Varer i Skinker, Smør, The, Ost, Mel, Konserver etc.
Agent for W. B. Dick & Co., Ltd., Maskinolie etc.

I

s.s. *I. D. S. Adolph*, Krøyer, afg. Las Palmas 8.4.
 s.s. *I. P. Justesen*, Jensen, ank. Luderitz 3.4.
 m.s. *Indien*, Jacobsen, afg. San Francisco 9.4. til Europa.
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Rotterdam 13.4.
 s.s. *Inge Mærsk*, Hansen, ank. Leningrad 8.4.
 s.s. *Inger*, ank. Odessa 10.4.
 s.s. *Irene Maria*, Lisberg, afg. Norfolk 8.4. til Grangemouth.
 s.s. *Island*, Frandsen, afg. Reykjavik 14.4. til Isafjord.
 s.s. *Ivar*, Nielsen, i Dok i Frederikshavn siden 14.3.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Schiønning, afg. Oporto 14.4. til Kbhvn.
 s.s. *J. C. la Cour*, Sandberg, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jacob Mærsk*, Hansen, ank. Porto Ferrajo 5.4.
 s.s. *Jan*, Kurtzhals, ank. Havana 8.4.
 m.s. *Java*, Schmith ank. Shanghai 13.4.
 s.s. *Jelling*, Andersen, afg. New Orleans 11.4.
 s.s. *Jenny*, ank. Grimsby 12.4.
 s.s. *Jessie Mærsk*, Petersen, ank. New York 12.4.
 s.s. *Johanne*, afg. Pasages 11.4. til Calais.
 s.s. *Johannes Mærsk*, Rohde, ank. Havana 11.4.
 s.s. *Jolantha*, Strufve, ank. Oslo 13.4.
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, afg. Dartmouth 10.4.
 s.s. *Josey*, Nielsen, afg. Macoris 12.4. til Palenque.
 s.s. *Jungshoved*, Horn, pass. Olinda 10.4.
 m.s. *Jullandia*, Kolls, ank. Bangkok 7.4.
 s.s. *Jægersborg*, Hansen, ank. Nørre Sundby 9.4.

K

s.s. *Kai*, Friis, afg. Mobile 11.4. til Havana.
 s.s. *Karen*, Brinch, afg. Genua 11.4. til Valencia.
 s.s. *Karla*, afg. Burntisland 9.4. til Pargas.
 s.s. *Kasan*, Sørensen, i Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Katholm*, Petersen, ank. Libau 12.4.
 s.s. *Kejserinde Dagmar*, Uldall, ank. Valencia 3.4.
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, afg. Galveston 31.3. til Vejle og Kbhvn.
 s.s. *Kina*, Bronér, ank. Malmø 7.4.
 s.s. *Kirsten Mærsk*, Bærentzen, afg. Portland 4.4.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, i København-Aarhus Ruten.
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, ank. Mariager 11.4.
 s.s. *Knud*, Clemmensen, afg. Bordeaux 14.4. til Rotterdam.
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, i København-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Rindby, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Kronborg*, Rise, Rise, ank. Aarhus 9.4.
 s.s. *Kronprins Frederik*, Hejlsø, afg. Hull 12.4. til Trangsund.
 s.s. *Kurland*, Berndsen, afg. Swansea 11.4.

L

s.s. *Lars Kruse*, Bager, ank. Greenock 12.4.
 s.s. *Laura Mærsk*, Løber, ank. Aalborg 13.4.
 m.s. *Leise Mærsk*, Houmann, pass. Bilbao 7.4.
 s.s. *Lexa Mærsk*, Bærentzen, afg. Dakar 7.4.
 s.s. *Lifland*, Haure Petersen, afg. Alexandria 8.4.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, afg. Sfax 7.4.
 s.s. *Lily*, Poulsen, pass. Sagress 13.4. p R. t. London.

s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutefart København-Limfjordsstationerne.
 s.s. *Lithuania*, Knudsen, afg. Newcastle on Tyne 11.4. til New York.
 s.s. *London*, Caspersen, ank. Kalmar 10.4.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Buenos Aires 26.3. til Port Neches.
 m.s. *Lynetten*, Jensen, ank. Bilbao 10.4.

M

i.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i København-Oslo Ruten.
 s.s. *Magnus*, Nielsen, oplagt i København siden 7.4.
 s.s. *Maine*, Andersen, afg. Havana 13.4. til Houston, Texas.
 s.s. *Maj*, Holm Nielsen, pass. Gibraltar 13.4. p. R. t. Antwerp.
 m.s. *Malaya*, Kruse, ank. Gøteborg 8.4.
 s.s. *Manø*, Rathje, afg. Grangemouth 10.4. til Livorno.
 s.s. *Margrete*, Mathiasen, afg. Tyne 8.4. til Genua.
 s.s. *Marie*, ank. Burriana 14.4.
 s.s. *Marie Mærsk*, Kristensen, afg. Poti 12.4.
 s.s. *Margit*, Jensen, afg. Newport 7.4. til Dakar.
 s.s. *Martin Carl*, Olsen, ank. Dover 12.4.
 s.s. *Martin Goldschmidt*, Lauritzen, afg. Alexandria 5.4. til London.
 s.s. *Mary*, Stabell, ank. Rufisque 2.4.
 s.s. *Maryland*, Pape, afg. Barry 4.4. til Montevideo.
 m.s. *Mexico*, Wolff Jørgensen, pass. Azores 4.4. paa Rejse til Neches River, Texas.
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, Gibraltar 8.4. p. R. t. Ancona.
 s.s. *Minsk*, Egense, afg. Lissabon 7.4. til København. pass. Ushant 11.4.
 s.s. *Moskov*, Jørgensen, i Dok i Hamborg siden 27.3.
 s.s. *Møen*, Olsen, i København-Stege og Nykøbing F. Ruterne.

N

s.s. *N. F. Høffding*, Klint, ank. Madeira 12.4.
 s.s. *Nancy*, afg. Rouen 11.4. til Bordeaux.
 s.s. *Natal*, Røder, ank. Port Talbot 14.4.
 s.s. *Nautik*, pass. Gibraltar 13.4. p. R. t. Manchester.
 s.s. *Neptun*, ank. Nørre Sundby 26.3.
 s.s. *Nerma*, ank. Penarth 13.4.
 s.s. *Nevada*, Fischer, afg. Oslo 31.3. til Philadelphia, Baltimore og Norfolk, Va.
 s.s. *Nidaros*, Thomsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, ank. Danzig 13.4.
 s.s. *Niobe*, ank. Raumo 11.4.
 s.s. *Nordsøen*, pass. Holtenau 8.4. til Leningrad.
 s.s. *Normandiet*, Meinertz, afg. Rufisque 30.3.
 s.s. *Norman Isles*, Nielsen, afg. Huelva 7.4. til Philadelphia.

O

s.s. *Odense*, i København-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-København-Gøteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, Danholt, afg. Algier 10.4. til Piræus.
 s.s. *Olga*, Toft, ank. Villa Real 7.4.
 s.s. *Oluf Bager*, Larsen, i København-Frederikshavn og København-Aalborg Ruten.
 s.s. *Oluf Mærsk*, Andreassen, pass. Gibraltar 12.4.

T. SHERBURN

BEFRAGTNINGS-AGENT
 SKIBSMÆGLER OG STEVEDORE
 TELEGRAM-ADR.: "DORA, GOOLE"
 BANK CHAMBERS,
 GOOLE

PEDRO NIELSEN

Skibsmægler og Befragter

VALENCIA (COLON 64)

Som den eneste danske Skibsmægler i Spanien
 haaber jeg paa Støtte ved danske Rederes Tillid

Telegram-Adresse: PENIELSEN. Telefon No. 403.
 Coder: Watkins 1881 og Tili. 1884. Scott's 10. Udg. 1906

Cameron's

SKIBSFORSYNING/FARVER
 OG PATENT BUND-MALING

Alex. Cameron & Sons Ltd.
 Sunderland / England

COOMBES, MARSHALL & CO. L^{td.}

DAMP SKIBS-REDERE
 SKIBS- OG ASSURANCE-MÆGLERE
 KUL- OG KOKS-EKSPORTØRER
 MIDDLESBROUGH

Coder:
 Watkin's & Scott's

Telegr. Adr.:
 Coomarco, Middlesbrough

TELEGRAM-ADR.: SIVEWRIGHT
 TELEFON: 8760 CITY

W. C. BACON HAROLD BACON

HOVEDKONTOR: 3 CROSS STR.,
 MANCHESTER

SIVEWRIGHT, BACON & CO.

Repræsentanter for de italienske Statsbaner
 og den kgl. italienske Marine

SKIBSMÆGLERE

Repræsentanter for det britiske Marineministerium
 i Manchester og Liverpool

Fragt Agenter og Mæglere for ELDERS & FYFFES, Ltd.

Direkte Rute af hurtige Dampere fra Garston til de Canariske Øer.

NEW ORLEANS

JOHN S. SAREUSSEN · FINN SILCHENSTEDT
INDEHAVERE AF:
NEW ORLEANS SHIPSHANDLERY 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

BLIDBERG ROTHCHILD CO. INC.
DAMPSKIBS AGENTER OG SKIBSMÆGLERE
59-61, PEARL STREET Telegram-Adr.: BLIDBERG
NEW YORK CITY
Repræsentanter for:
BLIDBERG METCALFE & CO., GÖTEBORG

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

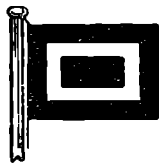
JONATHAN MAY & SØNNER
Etableret 1876 · Telegram-Adresse »May« Philadelphia, Penna. Delaware Ave · Lombard & Swansea Sts.
DAMPSKIBSFORSYNINGER · EN GROS HANDEL I KOLONIAL, KØD OG
FØDEMIDLER · DÆK-, MASKIN- OG RESTAURATØR-
UDRUSTNING

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.

PORTLAND, MAINE



PRIVAT SIGNAL

DOCTOR F. C. WILLARD

DOCTOR JOHN D. FISKES EFTFLG.
BALTIMORE, MD.

★

SÆRLIG BETJENING AF SKIBE

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

BALTIMORE

THE C. T. SWETT COMPANY

SLAGTERE & SKIBSHANDLERE
DÆKS- & MASKIN-FORSYNING

PORTLAND, MAINE

Telefon: 6930 · 130-132 Commercial Street · Nat-Telf.: 1520

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

BURNTISLAND

Telegram-Adr.: »Mitchell«
Telf. Nr. 15

BEFRAGTNINGS AGENT FOR FORSKELLIGE KULGRUBER I FIFESHIRE

BURNTISLAND

BUCHAN & HOGG

Skibsledere · Skibsmæglere · Speditører
GRANGEMOUTH

Faste Ruter: Grangemouth, Middlesbro', Antwerp

Telegr.-Adr.: »Steam« · Telefon: 59 & 189, Privat 59a

m.s. *Oregon*, Mühldorff, ank. København 6.4.
 s.s. *Orion*, Bendsen, afg. Gambia 3.4. til Rotterdam.
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, afg. København 10.4.

P

s.s. *P. Madsen*, Christensen, ank. London 13.4.
 s.s. *P. N. Damm*, Andersen, afg. Cardiff 11.4.
 s.s. *Pacific*, Matthiessen, pass. Sundastrædet 11.4. til Aarhus.
 s.s. *Panatoke*, Skou, ank. Frederikstad 3.4.
 m.s. *Panama*, Hjernum, pass. Perim 31.3. p. R. t. Batavia.
 s.s. *Parana*, Heisterberg, afg. Durban 17.3. til Catania.
 s.s. *Paris*, Ovesen, ank. New York 11.4.
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, afg. Havana 10.4. til San Domingo.
 m.s. *Peru*, Larsen, pass. Dungeness 13.4. p. R. t. Port Said.
 s.s. *Peter Mærsk*, Knudsen, afg. Philadelphia 6.4.
 s.s. *Phoenix*, Nielsen, i Esbjerg-Hamborg Ruten.
 s.s. *Polaris*, Holm, ank. Ghent 13.4.
 s.s. *Polly*, Fischer, ank. Windau 9.4.
 s.s. *Primula*, Jacobsen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
 s.s. *Prins Knud*, Sigvardt, ank. Blyh 5.4.

R

s.s. *Randi*, pass. Gibraltar 8.4. p. R. t. Genoa.
 s.s. *Rhodesia*, Madsen, pass. Gibraltar 7.4. p. R. t. Norfolk.
 s.s. *Rhone*, Thomsen, afg. Frederikshavn 14.4. til Nørre Sundby og København.
 s.s. *Rigmor*, Jørgensen, ank. Valencia 3.4.
 s.s. *Rita*, Hav, i København-Hamborg Ruten.
 s.s. *Robert Mærsk*, Jensen, pass. Portland 10.4.
 s.s. *Roma*, Bejer, afg. Danzig 11.4. til Liverpool.
 s.s. *Romø*, Olesen, ank. Cartagena 13.4.
 s.s. *Rosenborg*, Jans, afg. Monastir 10.4.
 s.s. *Rola*, Rivold, afg. Leith 14.4. til København.

S

s.s. *Seirra Leone*, Esbensen, afg. Cuba 12.4. til Philadelphia.
 s.s. *Sierra Morena*, Moyell, ank. Newport News 15.3.
 s.s. *Sierra Nevada*, Eriksen, afg. Durban 5.4. til Colombo.
 s.s. *Saga*, Henriksen, afg. København 11.4.
 m.s. *Sally Mærsk*, Andersen, pass. Cape Town 27.3.
 s.s. *Scandia*, Simonsen, pass. Rockall 10.4. p. R. t. New York.
 s.s. *Seine*, Le Barzig, afg. Bordeaux 14.4. til La Rochelle, Havre og Dunkirk.
 m.s. *Selandia*, Himmelstrup, pass. Gibraltar 13.4. p. R. t. Port Said.
 m.s. *Siam*, Poulsen, pass. Panama Canal 5.4. p. R. t. Los Angeles.
 s.s. *Sigrid*, Madsen, ank. Valencia 21.3.
 s.s. *Sigrun*, Jensen, ank. Randers 9.4.
 s.s. *Sigvald*, Andersen, ank. Reykjavik 9.4.
 s.s. *Silkeborg*, Christensen, afg. Norfolk 10.4.
 s.s. *Simone*, Christensen, afg. Oran 4.4. til Sunderland.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Salonika 12.4.
 s.s. *Skagerak*, Hansen, ank. Castellon 12.4.
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, ank. Boucau 8.4.
 s.s. *Skinfæze*, Theilland, afg. Grangemouth 13.4. til Kbhvn.
 s.s. *Skjold*, Nielsen, afg. Antwerpen 14.4. til Aarhus, Horsens, Haderslev og København.
 s.s. *Skodsborg*, Grove, ank. Garston 11.4.
 s.s. *Skolland*, Iversen, afg. Blyth 9.4.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, ank. Thorshavn 13.4.
 s.s. *Slesvig*, Poulsen, ank. Bordeaux 12.4.
 s.s. *Smul*, Hansen, ank. Blyth 7.4.
 s.s. *Sophie*, Thomsen, afg. Tyne 9.4. til Carthage.
 s.s. *Spigerborg*, Jensen, afg. Burntisland 3.4.
 s.s. *Stadion II*, ank. Stettin 13.4.
 s.s. *Stal*, Clausen, ank. Tampico 13.4.

s.s. *Stegelborg*, Nielsen, ank. Genoa 10.4.
 s.s. *Stella*, ank. Memel 11.4.
 s.s. *Susan Mærsk*, Petersen, pass. Panama 2.4.
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, ank. Norfolk 10.4.
 s.s. *Svanholm*, Petersen, ank. Liverpool 4.4.
 s.s. *Svava*, Christensen, udlosset i Oscarshavn.
 s.s. *Svend Pii*, Albertsen, ank. Amsterdam 13.4.
 s.s. *Svend*, Karstensen, afg. Newcastle 7.4. til Palermo.
 s.s. *Søborg*, Madsen, afg. Fowey 1.4.
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, pass. Cape Gata 10.4.
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, i København-Bogensen-Vejle Ruten.

T

s.s. *T. M. Werner*, Marcker, ank. Tyne 12.4.
 s.s. *Taarborg*, Knudsen, afg. Pomaron 5.4.
 s.s. *Taarholm*, Jørgensen, ank. Manchester 13.4.
 s.s. *Taasinge*, Fjeldborg, i København-Nakskov og København-Mariagerfjord Ruterne.
 s.s. *Texas*, Dragsdahl, afg. Savannah 28.3. til Aalborg m. fl. Pladser.
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Hull, i Exportfart.
 s.s. *Thyra* (Profress), Schmidt, pass. Plymouth 13.4. p. R. t. Gloucester.
 s.s. *Tiber*, Sonne, ank. Danzig 13.4.
 s.s. *Tjaldur*, Madsen, i København-Riga Ruten.
 s.s. *Tomsk*, Mikkelsen, afg. Cartagena 11.4. til Lissabon.
 m.s. *Tonking*, Topp, ank. Hull 12.4.
 s.s. *Transvaal*, Riddersborg, ank. Vestervik 12.4.
 s.s. *Trondhjem*, Pedersen, ank. København 12.4.
 s.s. *Tula*, Christensen, ank. Antwerpen 10.4.
 s.s. *Tyr*, Jensen, afg. København 14.4. via Königsberg til Libau.

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, ank. København 13.4.
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, ank. Dunkirk 11.4.
 s.s. *Ulla*, Jessen, afg. Stettin 10.4. til Riga.
 s.s. *Ulrik Holm*, Toft, ank. Immingham 6.4.
 s.s. *United States*, Meyer, ank. New York 8.4.
 s.s. *Uraniensborg*, Rasmussen, afg. Baltimore 4.4.

V

s.s. *Valborg*, Hansen, ank. Valencia 4.4.
 s.s. *Vega*, Madsen, ank. Randers 13.4.
 s.s. *Venus*, Terkildsen, pass. Falmouth 30.3. p. R. t. St. Thomas.
 s.s. *Vera*, Hjorth, afg. Genoa 11.4. til Arzero.
 s.s. *Veratyr*, Pedersen, afg. Methil 13.4. til Grønland.
 s.s. *Viborg*, Winther, afg. Galata 9.4.
 s.s. *Vidar*, Nielsen, afg. Newcastle 14.4. til København.
 Bark *Viking*, Ankersøe, afg. Port Victoria, Spencer Gulf, 2.2. til Europa. pass. Kap Horn 28.3.

W

s.s. *Wien*, Jørgensen, afg. Oran 11.4. til Cadiz.
 s.s. *Wilh. Colding*, Østergaard, ank. Ziguinkor 4.4.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. London 11.4.

Y

s.s. *Ydun*, Jensen, i København-Randers Ruten.
 s.s. *Yokohama*, Bast, ank. Harburg 5.4.
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Rasmussen, i København-Hamborg Ruten.
 s.s. *Yrsa* (Lauritzen), ank. Walchet 13.4.

Ø

s.s. *Ørkild*, Mortensen, afg. Cadiz 3.4.
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, pass. Dungeness 13.4.

POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE

m.s. *Alfa*, Christensen, ank. Memel 7.4.
 m.s. *Caroline*, Jørgensen afg. Libau 7.4. til London, pass. Hirtshals 11.4.
 3m.Sk. *H. C. Christensen*, Christensen, afg. Mobile 2.4. til Littlehampton.
 3m.Sk. *Fuglen*, Schmidt, afg. Frederiksstad 8.4. til Cowes.
 3m.Sk. *Hans*, Christensen, ank. Sevilla 29.3.
 3m.Sk. *Niels*, Rasmussen, ank. Rochester 5.4.
Frem, Jørgensen, afg. Lissabon 10.4.
Hertha, Christoffersen, ank. Fowey 6.4.
Meta, Andersen, afg. Göteborg 9.4.

Nordstjernen, Hansen, afg. Sevilla 8.4.
Nathalia, Eriksen, ank. Marstal 11.4.
San, Pedersen, ank. Halmstad 11.4.
Harris, Hansen, ank. Kirkcaldy 4.4.
 3m.Sk. *Marna*, Boye, afg. Aalborg 7.4.
 Sk. *Uranus*, Stegemann, afg. Civitavecchia 7.4.
 3m.Sk. *Hans*, Olsen, afg. Plymouth 9.4.
Ofelia, Petersen, afg. Halmstad 10.4. til Trangisvaag.
 Sk. *Gloria*, Kromann, ank. Fakse 11.4.
 3m.Sk. *Activ*, Christensen, ank. Halmstad 11.4.
Chr. H. Rasmussen, Boye, afg. Holbæk 9.4. til Thorshavn.

DANSK SØFARTS TIDENDE

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

Abonnement

i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ADMINISTRERENDE DIREKTØR:
 HANS GADE

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. BACHEDSV. 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 ElevatorerOplag i København:
ANTON JENSEN · STRANDGADE 44**BOLINDERS RAAOLIE-MOTORER**
FOR SKIBE OG STATIONÆR

Ingen Vandindsprøjtning.

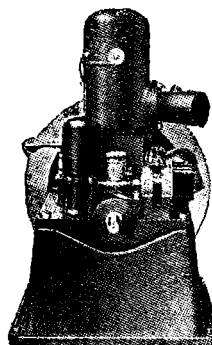
Ingen Kompressor.

Meget ringe Brændstofforbrug.

ØJEBLIKKELIG IGANGSÆTNING VED ELEKTRISK GLØDESPIDS PAA RAAOLIE

OVER 15.000 BOLINDERMOTORER I DAGLIG DRIFT

ÆLDRE BOLINDERTYPER MODERNISERES



FORLANG TILBUD

Enerepræsentant for Danmark:

HARRY LEVIN

(INGENIØRAFDLG.)

FREDERIKSGADE 1

KØBENHAVN

Telefon: Central 59-5995

Telegram-Adresse: »FAIRLEVIN«

KIRKEGADE 7 ESBJERG TELEFON 266

TH. THYGESEN

SKIBSPROVIANTERING

GRUNDLAGT 1893

FRILAGER · VARER FOR UDFØRSEL

**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, Lanterner med
Certificat, Kompashætter, Fortinning.

ALT SKIBSARBEJDE UDFØRES

TOLDBODGADE 6, KØBENHAVN · TELEF 9445

Skibsmægler
KR. KNUDSEN*Søassurance*KRISTIANSAND. S.
NORGETelegram-Adresse:
"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 Fartøjer. Raadgivende ved Værftanlæg.
Tilsyn med Nybygninger.

Store Regnegade 5 III, København K · Telf.: Byen 1386 x

DANRAAOLIEMOTORER
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:

Närendal 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

FORSIKRINGS-AKTIESELSKABET

DANSKE LLOYD

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** Statstelf.: 52

Telegram-Adr.: „Staalværft“

*

KONTOR I KØBENHAVN:
KONGENS NYTORV 8

*

NYBYGNING AF STAALSKIBE
INDTIL 10,000 TONS D.W.

*

SPECIALITET:
DIESELMOTORSKIBE

FORSIKRINGS-AKTIESELSKABET NATIONAL

KØBENHAVN

GRUNDLAGT 1905

Telefon C. 7565 · Statstelefon 507

TELEGRAM-ADR.: »NATION«

TEGNER

SØ- & TRANSPORT FORSIKRINGER

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

FORLANG TILBUD · AGENTURER OVERALT

A/S DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

Filialer:

KØBENHAVN

BANGKOK & SINGAPORE

Egne Agenturer: Soerabaya, Shanghai, Hankow, Vladivostock, Dalny, Harbin, New York, Valparaiso, San Francisco, Durban og Johannesburg.
Regelmæssig Rutejart paa Siam, Kina, Japan, Sydafrika, Australien, Java, Vestindien, Meksiko og Vestkysten af Nord- og Sydamerika.
Import til Europa af østasiatiske 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.

COOMBES, MARSHALL & CO. L^{td}.

DAMPSKIBS-REDERE

SKIBS- OG ASSURANCE-MÆGLERE

KUL- OG KOKS-EKSPORTØRER

MIDDLESBROUGH

Coder:
Watkin's & Scott'sTelegr. Adr.:
Coomarco, Middlesbrough

BLIDBERG ROTHCHILD CO. INC.

DAMPSKIBS AGENTER OG SKIBSMÆGLERE

59-61, PEARL STREET

Telegram-Adr.: BLIDBERG

NEW YORK CITY

Repræsentanter for:

BLIDBERG METCALFE & CO., GÖTEBORG

STEGMANN
N.F. EDSV. SKIBSMÆGLER
TELEFONER 18 & 918 TELEGRAFER „STEGMANN“
NØRRE SUNDBY

A/S DAMPSKIBSSELSKABET

"PACIFIC"

AMALIEGADE 29 A

Telefon: 4211 • Telegram-Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH

Korre-ponderende Reder

FLETCHERS (STEVEDORES) LIMITED

ETABLERET I OVER 50 AAR

TELEGRAM-ADR.:
"DISCHARGE, CARDIFF"
TELEFON: 1893

*Stevedores og
Kørsel*

ROYAL STUART BLDGS.,
JAMES STREET
CARDIFF

ALFRED CHRISTENSEN

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

Dampskibsreder

Dampskibs- og Havariagent
Befragtningsforretning

KONSIGNER DERES SKIBE TIL SCHELLEN'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

A. N. PETERSEN

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

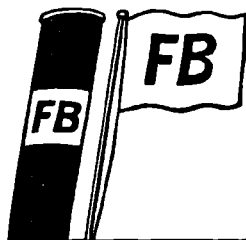
Befragtning, Assurance, Køb og Salg af Skibe
Befragtningsagenter for Herrer Helsing & Grimm, Riga, Libau, Windau



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
TELGR. ADR. KANALEN



DE FORENEDE BUGSERSELSKABER

Telef.: Toldbodbommen: Central 3944
Kontoret: Central 291 • 13101 • 10592

TELEGRAM-ADRESSE
»TUGBOATS«

Nattefon for Bugsering: Palæ 3043
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 · 17

FREDAG 24 · APRIL 1925

32 · AARG.

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

STREJKE OG LOCK OUT

Atter er Landet ude i en af de kunstige Arbejdsstandsninger, der vil koste Arbejdsgiverne og Arbejderne, navnlig Arbejderne, saa meningsløst meget. Man kunde ønske de sidstnævnte bedre Raadgivere, bedre Ledere. Foraaret 1925 var sandelig et Tidspunkt, hvor kloge Arbejdsgeneraler burde have undgaet Kamp og i Stedet for forsøgt at skaffe Arbejderhæren gode Fredsbetingelser ved at forhale en Afgørelse til Tiderne igen var noget bedre. For i denne Kamp kæmper Arbejdsgiverne med en uhyggelig men uovervindelig Forbundsfølelse paa deres Side — de daarlige Tider.

For Skibsfarten synes Situationen at ligge en Tone lysere end for de fleste andre Fag. Paa Forligsmandens Henstilling er Sømandsstrejken foreløbig udsat, og meget tyder paa, at Samfundet ikke vil høre mere om den. Den saare utaltalende Hr. Lyngsø — en Kavaller, som antagelig for sidste Gang har ledet en Arbejderhær — har ganske vist bebudet en international Transportarbejderstrejke for at faa Arbejdsgiverne til at makke Ret, men Statsminister Stauning har diskret antydnet, at Regeringen ikke vil finde sig i en Transportarbejderstrejke, der bringer vore Eksportforhold ud af Leje. Hr. Lyngsø vil heller ikke i England kunne paaregne nogen Støtte. De engelske Havnearbejdere er blevet advaret imod at yde den — en saadan Støtte vilde nemlig først og fremmest ramme de engelske Arbejdere i Form af højere Priser paa de Landbrugsprodukter — navnlig Flæsket — som repræsenterer deres vigtigste Ernæringsmidler.

Om Skibsfarten i Øjeblikket blev lammet af en saadan Strejke, vilde i og for sig ikke betyde saa meget for Rederne. Det var nærmest Folkene, det vilde gaa ud over. Direktør Chr. Sass, Dansk Dampskibsrederiforenings Formand, rammer Hovedet paa Sømmet i følgende Udtalelse til *Nationaltidende*:

»I og for sig vil den store Arbejdsstandsning, hvor beklagelig den er, ikke ramme den danske Skibsfart saa overvættet haardt i dette Øjeblik.

Der er for Tiden ikke ret mange danske Trampskibe herhjemme, thi de daarlige Fragter og den daarlige Vinter har bevirket, at en hel Del Skibe er bleven sendt ud paa længere Farter, til Amerika, Vestafrika og Middelhavet.

Nogle Skibe er nu gaaet andre Steder hen for at losse — til Tyskland, England og Sverige — Skibe, som ikke kunde vente, navnlig Trælastfarere, som skulde være klare til første aabne Vande. Og nogle Skibe bliver vel liggende indtil videre, da de ikke er fragtede, for at se, hvorledes Situationen udvikler sig; for mit eget Rederis Vedkommende er dette Tilfældet med et enkelt Skib. Med de nuværende elendige Fragter, kan vi jo lige saa godt lade Skibene ligge stille som holde dem i Fart.«

Men rammer en saadan Arbejdsstandsning ikke direkte Skibsfartens Mænd, rammer den Samfundet og bør som Følge deraf undgaas. Man maa derfor haabe, at Sømand og Transportarbejderne vil vise den Resignation, som Forholdene og den sunde Fornuft kræver.

LAD OS VISE FLAGET

I Dagene fra den 14. til den 21. Juni afholdes i Stockholm en *Skandinavisk-Baltisk Messe*. Efter alt at dømme bliver denne Messe et enestaaende Købestævne, større end noget hidtil afholdt her i Norden.

Et mægtigt Propaganda-Arbejde er sat i Gang over hele Verden for at skaffe saa mange Udstillere og saa mange Besøgende som vel muligt. Den svenske Regering yder alle mulige Lettelser paa Trafikkens Omraade og udenlandske Selskaber etablerer faste Luft-ruter fra Lithauen, Letland, Estland, Rusland og Finland til Købestævnet.

Af udenlandske Regeringer deltager bl. a. den russiske officielt. Fra dansk Side vises der ogsaa denne Messe stor Interesse. Den danske Del af den tegner til at blive særlig repræsentativ — som den bør være, for i Virkeligheden er det en smuk Gestus af Sverige at indbyde os til at deltage i et Købestævne, som den svenske Industri kunde have monopoliseret for sig selv.

Var dette Købestævne ikke en Anledning for dansk Skibsfart og beslægtede Industrier til at vise Flaget i det fremmede, at give Verden et Begreb eller Anelse om, hvad dette Erhverv maa betyde for Danmark og internationalt Handelssamkvem. Det kunde gøres med stor Virkning i Form af en Fællesudstilling i Stockholm i Forbindelse med den store Messe, saa at sige danne Ramme om eller Kærnen i hele den danske Messe-Repræsentation. Der burde være Modeller og Skibsflag fra alle de større Rederier med grafiske Fremstillinger af Ruter. I denne Fællesudstilling burde findes plastiske Gengivelser af Frihavnen og vore større Havne. Vore Værfter maatte vise Modeller af deres bedste Kraner, Dokker, Motorer etc., og selvfølgelig burde en saadan Udstilling ikke være uden sin arbejdende Skibsradiostation som et Symbol paa, at den danske Skibsfartsindustri aarvaagent lytter og spejder efter de store Chancer.

8-TIMERS DAGEN OM BORD

Paa et Fællesmøde af Repræsentanter for Redere, Sømand og Regeringer i San Sebastian i September i Fjor foreslog Sømandenes Repræsentanter at sætte Spørgsmaalet om Arbejdstiden om Bord paa Dagsordenen for den næste internationale Søfartskonference. Redernes Repræsentanter protesterede herimod og understregede, at en eventuel Lovgivning medførende yderlig Forøgelse af Skibsmandskab vilde være skæbnsvanger baade for Sømand, Redere og hele Samfundet, da en saadan Forøgelse vilde være ensbetydende med ringere Lastrum og dyrere Fragter. Da Sømandenes Repræsentanter ikke kunne opnaa simpel Stemmeffekt 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 om Bord 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 Treskiftevagt 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.

I Frankrig indførtes 8-Timers Dagen om Bord i 1919 og var gældende der indtil September 1922, da den daværende Understatssekretær for Handel og Skibsfart Rio ophævede den for Dækspersonalets Vedkommende. Den nuværende Understatssekretær *Léon Meyer*, der er bundet af sine Løfter før de sidste Valg til Deputeretkamret, har siden sin Udnævnelse arbejdet for Genindførelsen af 8-Timers Dagen om Bord, og dette er nu lykkedes, idet Republikkens Præsident under 31. Marts har underskrevet et Dekret herom, og fra den 16. April er 8-Timers Dagen atter traadt i Kraft i den franske Handelsflaade. Dette gælder dog kun med Modifikationer, idet der er udstedt en Række særlige Forordninger og Bestemmelser, der virker stærkt indskrænkende. Medens saaledes 8-Timers Dagen af 1919 oprindeligt gjaldt for hele Besætningen paa alle Skibe, gælder den efter den nye Ordning egentlig kun for Passagerdampere, idet der af Konkurrencehensyn gives Fragtdampere og Sejlskibe en Række Lettelser. Det er imidlertid en kendt Sag, at Hovedgrunden til, at 8-Timers Dagen af 1919 blev en Fiasko, var, at de franske Sømænd betragtede Princippet 8-Timers Dagen som noget underordnet, medens en Stigning i deres Indtægter for dem var Hovedsagen, og det er jo ikke usandsynligt, at det vil gaa ligesaa denne Gang. Ministeriet Herriot, der har ført den Politik, som har givet Stødet til Præsidentens Dekret, og som i det Hele har rettet kraftige Angreb mod fransk Kapital, har jo allerede i den Anledning mødt sin Skæbne, og selv om Efterfølgeren tilhører samme Parti, er der dog næppe Tvivl om, at han vil søge at undgaa de Skær, Forgængerer strandede paa.

TRAADLØS MORAL

De i den senere Tid ret hyppigt forekommende Paagribelser af tyske Trawlere paa forbudne Veje oppe under Island, har i det kendte tyske nautiske Tidsskrift *Hansa* foranlediget følgende Hjertesuk:

»Atter har det danske Inspektionsskib »Fylla« beslaglagt Fangst og Redskaber paa en tysk Fiskedamper og idømt den en Bøde paa 10,000 Kr. Det er snart en stereotyp Meddelelse i Bladene i Kystbyerne. Hvis man sammenlægger de Summer, der er betalt i Bøde i den sidste Tid, naar man til et ret betydeligt Beløb, hvormed den svindende tyske Nationalformue yderligere svækkes. Er det nødvendigt? Spørger man de interesserede Kredse, altsaa først og fremmest Kaptajnerne, hører man, at andre Nationer, der i langt større Grad deltager i Fiskeriet ved Island, har langt mindre at frygte af »Fylla«, fordi de er bedre organiserede, og fordi de ved traadløse Signaler gensidig advarer hverandre i rette Tid mod den sig nærmende Fare. Ogsaa tyske Skibe har kunnet drage Nytte af denne Advarselstjeneste uden dog at være i Stand til ved Lejlighed at vise deres Taknemlighed ved at yde lignende Tjeneste. Der er vel næppe den tyske Kaptajn, som ikke gjerne vilde have et traadløst Anlæg

paa sit Skib, men Rederierne vil ikke gaa med til Omkostningerne, selv om de ogsaa er overbeviste om, at den traadløse Telegraf, ikke blot ved Island, til Advarselstjeneste, men ogsaa paa andre Fangstpladser vilde bidrage til Forøgelse af Fangsten og dennes bedre Udnyttelse til Fordel for alle Interesserede og ikke mindst for Folkeernæringen.

Der er talt og skrevet nok om denne Mulighed, uden at der nogensinde er rejst Indvendinger mod Sagen, og der er ogsaa gjort en Del praktiske Forsøg med Indførelse af traadløse Stationer paa Fiskedampere, men de er altid strandet paa manglende sagkyndig Betjening af Apparatet. En saadan vil fordyre Driften, og det har ydermere vist sig umuligt at faa et tilstrækkeligt Antal Telegrafister til Fiskeflaaden, da de foretrækker Ansættelse paa større Oceanbaade.

Man har derfor tænkt sig at gøre Forsøg med traadløs Telefon paa Fiskedampere, og da de Vanskeligheder, der klæbde ved Anvendelsen af saadanne, nu er hævede, har man indlagt traadløs Telefon paa to Fiskedampere og prøvet dem i Praxis ved Cuxhaven. Efter et Par Maaneders Forløb er Førerne for de paagældende Baade kommet saa vidt, at de selvstændigt kan betjene Anlægget fuldstændig tilfredsstillende og har indbyrdes naaet Forbindelse paa Afstande indtil 89 km.

Naar henses til dette heldige Resultat, tør man vel gaa ud fra, at de tyske Trawlere efterhaanden vil blive forsynede med traadløse Telefoner!!!



«MAJESTIC» I TØRDOK

Det var et fremragende Stykke Arbejde, paa det tekniske og nautiske Omraade, der blev gjort, da »White Star«-Baaden »Majestic«, det største Skib i Verden, gik ind i den største Flydedok i Verden, Southamptons nye Flydedok, og blev løftet op i Tørdok. Det Hele forløb efter Programmet og med en Lethed, der aftvang Beundring.

»Majestic« kastede los fra sine Fortøjninger i Ocean Dock Kl. 11.30. Ni Slæbebaade laa klar. Paa Grund af det aarlige Eftersyn havde Skibet ingen Damp til sine Maskiner og var derfor fuldstændig under Kontrol af Slæbebaadene og Lodsens paa Broen, *George Bowyer*. Kaptajn *Metcalf*, den nye Chef paa »Majestic«, var ligeledes paa Broen for første Gang efter sin Udnævnelse. Skibets Deplacements-Vægt er 64,000 Tons, men for at fyldestgøre Tørdokkens tekniske Krav blev Skibet ført ind mellem Dokmurene vejende saa lidt som muligt d. v. s. uden Olie og Forraad af nogen Art, saaledes at Nettovægten var 58,000 Tons, hvilket er 4,000 Tons mere end noget andet Skib, Southampton Flydedok nogensinde har løftet.

Dokken er 960 Fod lang og Bredden mellem Murene er 130 Fod 6 Tommer. Dokken dækker et Areal af 3 Acres, og der er 17,240 Tons Staal i dens Skrog. »Majestic« blev manøvreret ind i Dokken af Slæbebaadene og blev bragt i Stilling i Løbet af 50 Minutter. Forinden var Dokken blevet sænket, og efter at Skibet var blevet anbragt nøjagtigt i Midten af Dokken, pumpedes Vandet atter ud af Pontonerne.

Blandt de interesserede Tilskuere var »Majestic« tidligere Fører, Kommandør, Sir *Bertram Hayes*.

Den skandinaviske Stuverikomité,

hvis Formand er Herredshøvding *Hjalmar v. Sydow*, holder Møde i København førstkommande Lørdag for at drøfte den foreliggende Arbejdssituation.

SKIBSPRISER I FØRSTE KVARTAL 1925

Prisen paa Skibe, der har skiftet Ejer i det frie Marked, var steget noget i Forhold til de tidligere Priser som Følge af Forholdene for Verdensskibsfarten, men denne Stigning har ikke holdt sig. Verdensfragterne er ganske vist efter hvad *Economist's* Statistik viser ogsaa siden Aarets Begyndelse steget noget, men denne Stigning har været kunstig og er opnaaet ved Sæmmenslutning af enkelte Skibsfartsselskaber og ikke ved, at Forholdet mellem Fragttilbud og disponibelt Skibsrum har bedret sig. Ogsaa visse Forhøjelser i Driftsudgifterne ved Skibsfarten har paavirket Fragtmarkedet og er delvis Skyld i Stigningen af Gennemsnitsfragterne. Situationen for Skibsfarten og frem for alt for Rederierne har paa ingen Maade bedret sig, og byder ikke bedre Chancer for Udbytte end Aaret 1924. Derimod er den finansielle Situation blevet kritisk for mange Rederier som Følge af Tab gennem flere Aar. Nogle engelske Rederier er blevet opløst, medens andre er kommet under Tvangsadministration, fordi de ikke har kunnet opfylde deres Forpligtelser overfor Bankerne. Atter andre Rederier, deriblandt ogsaa tyske, har set sig nødsaget til at sælge nogle af deres Skibe. Disse Forhold har paa Skibsmarkedet givet sig Udtryk i et afgjort Fald i Priserne paa Skibe. Desuden er af

særlige Grunde Skibe i mange Tilfælde blevet solgt til Priser, der ligger betydeligt under Gennemsnitsprisen. Saaledes har de amerikanske Skibsfartsmyndigheder atter solgt nogle af deres Skibe meget billigt, blot for at de nye Ejere skulde kunne sætte dem i Fart igen. Det drejer sig i disse og lignende Tilfælde om særlige Forhold, men det er givet, at saadanne Salgspriser maa øve Indflydelse paa Verdensskibsmarkedet, og endelig er de jo kun en Følge af de for Skibsfarten fortvivlede Forhold.

Prisfaldet viste sig, efter hvad *Hansa* udtaler, straks ved Begyndelsen af Aaret, men holdt sig saa nogenlunde paa samme Punkt hele Januar Maaned. I Februar og Begyndelsen af Marts faldt Priserne yderligere, men fra Midten af Marts har der atter været en lille Opgang, dog er Priserne stadig lavere end ved Slutningen af sidste Aar. Naar de opnaaede Gennemsnitspriser under Hensyntagen til Størrelse og Alder for en normal Fragtdamper paa 7,500 Tons Bæreevne og med en Hastighed af 10 $\frac{3}{4}$ Knob omregnes, koster et saadant Skib for Øjeblikket som nyt 10.7 Pd. Sterl. pr. Ton. For Skibe af forskellig Størrelse og Hastighed skulde omtrent følgende Priser kunne opnaas:

Bæreevne	Normalhastighed	Pris pr. Ton Bæreevne														
		Normalhastighed			Større Hastighed						Mindre Hastighed					
		I	II	III	+ 1 Knob			+ $\frac{1}{2}$ Knob			÷ $\frac{1}{2}$ Knob			÷ 1 Knob		
Kn.	£	£	£	£	£	£	£	£	£	£	£	£	£	£	£	
1 000	8,75	15,9	17,7	19,5	17,7	19,7	21,7	16,7	18,6	20,5	15,2	16,9	18,6	14,6	16,2	17,8
2 000	9,40	13,8	15,3	16,8	15,4	17,1	18,8	14,5	16,1	17,7	13,1	14,6	16,0	12,6	14,0	15,4
3 000	9,75	12,2	13,6	15,0	13,7	15,2	16,7	12,9	14,3	15,7	11,7	13,0	14,3	11,3	12,5	13,7
5 000	10,25	10,5	11,7	12,9	11,8	13,1	14,4	11,1	12,3	13,5	10,1	11,2	12,3	9,6	10,7	11,8
7 500	10,75	9,7	10,7	11,8	10,8	12,0	13,2	10,2	11,3	12,4	9,2	10,2	11,2	8,8	9,8	10,8
10 000	11,25	9,4	10,4	11,4	10,4	11,6	12,8	9,8	10,9	12,0	8,9	9,9	10,9	8,6	9,5	10,4
12 000	11,50	9,2	10,2	11,2	10,2	11,4	12,5	9,6	10,7	11,8	8,7	9,7	10,7	8,4	9,3	10,2

Type I er et overordentlig enkelt Skib, og ogsaa Type II, der nogenlunde svarer til den normale paa Verdensmarkedet handlede Type af Fragtbaade, er i det store og hele daarlignere bygget end det er almindeligt nu til Dags, thi Alderen for de Skibe, der sælges, er ret betydelig, og de Synspunkter, der var raadende, da de blev byggede, er et overstaaet Stadium. Type III svarer omtrent til de Krav, der i Øjeblikket stilles til normale Nybygninger. Skibe, der er bygget for at imødekomme særlige Krav, hvad enten det drejer sig om Lastrummets Størrelse eller en særlig økonomisk Maskine, opnaar en højere Pris. Enkelte Skibe har opnaaet Priser, der ligger langt over Gennemsnittet, og navnlig smaa og mellemstore Skibe er blevet bedre betalt end de helt store.

Bevægelsen i Markedsprisen for Skibe er i det forløbne Kvarter gaet i den modsatte Retning af Prisen for nybyggede Skibe. Ved Slutningen af 1924 var Bygningsprisen for et normalt enkelt Fragtskib 15-20 pCt. højere end de ovennævnte Salgspriser for Skibe af Type II, og 6-10 pCt. højere end Salgsprisen for Type III. Men siden da er Bygningsomkostningerne blevet større som Følge af Stigning i Prisen paa Materialer og væsentlige Lønforhøjelser, og da yderligere Lønstigninger næppe vil kunne undgaaes, kan der ventes endnu højere Byggeomkostninger, medens en tilsvarende Stigning i Salgspriserne for Skibe paa Verdensmarkedet er højst usikker.

UBEHAGELIGE ERFARINGER MED EN KOKSLADNING

Et Skib, hvis Lasteevne for Koks var opgivet at være ca. 1,500 Tons, blev, efter hvad *The Baltic and White Sea Conference* meddeler, for kort Tid siden fragtet fra Greenwich til København. Certepartiet nævnte ikke noget Kvantum som Maksimum eller Minimum, og da Koksene viste sig at være tungere end det almindeligvis er Tilfældet, androg Ladningen 1,679 Tons, idet Befragteren var forpligtet til at levere fuld Ladning.

Ved Losningen i København erklærede Modtageren, A/S Th. Drost & Co., kun at ville betale Fragt for de 1,500 Tons, hvortil man havde anslaaet Skibets Lasteevne. Desuden forlangte Modtageren udbetalt en Prisforskel af 9 sh. pr. Ton eller 2,235.26 Kr. for det Kvantum, der var indskibet udover de 1,500 Tons, idet Firmaet hævdede, at det vilde have været det muligt at faa et saadant Kvantum andetsteds i England 9 sh. pr. Ton billigere, hvis det ikke havde været nødsaget

til at tage de overskydende 179 Tons fra Greenwich.

Rederen overgav nu Sagen til en Sagfører, og en Stævning blev udtaget mod Firmaet Th. Drost & Co., som derefter gik ind paa at betale fuld Fragt for 1,650 Tons, hvilket Tilbud Rederen oprindeligt havde gjort for at faa en venskabelig Ordning. Modtageren maatte desuden betale de Retsomkostninger, der var løbet paa. Naar Sagen afsluttedes paa en for Rederen tilfredsstillende Maade, skyldes det udelukkende de energiske Forholdsregler han traf overfor Modtageren.

BYLDEPESTEN PAA DE CANARISKE ØER

Ifølge Meddelelse fra den spanske Regering af 26. f. M. er der forefaldet et nyt Tilfælde af Byldepest med dødelig Udgang i Las Palmas. Der er truffet de fornødne Forholdsregler for at forhindre Sygdommens Udbredelse.

OVERFLYTNINGEN AF FYR-, VAGER- OG LODSVÆSENET TIL MINISTERIET FOR HANDEL OG SØFART

Dansk Søfarts Tidende har i nogle Artikler med stor Varme fremhævet den Dygtighed, hvormed Marinens Officerer hidtil har administreret Fyr-, Vager- og Lodsvæsenet, men tillige udtalt Tvivl om, at Handelsmarinens Officerer skulde være i Stand til at gøre det lige saa godt; noget lignende er kommen til Orde i nogle Indlæg i Dagspressen.

Hvorvidt denne Tvivl er berettiget, skal jeg ikke komme nærmere ind paa her, men eftersom Fyrbelysningen, Afmærkningen af Farvandene og Lodsbetjeningen saa godt som udelukkende skal tjene til Sikkerhed og Vejledning for Navigeringen af Handelsskibe, er det ganske naturligt at antage, at ingen bedre end Førerne af Handelsskibene kan vide, hvad der i Praksis maa kræves af disse Institutioner.

Som bekendt er der blandt Førerne af Handelsmarinens Skibe Enighed om, at Administrationen af nævnte Institutioner bør overflyttes til Ministeriet for Handel og Søfart, hvorimod Rederne synes at være nogenlunde enige om, at den skal forblive under Marineministeriet. Aarsagerne til denne Uoverensstemmelse er det vanskeligt at udtale nogen Mening om; men at Rederne ikke skulde have Tillid til, at de Mænd, som de betror deres kostbare Skibe, ogsaa skulde have Evne til at forestaa Ledelsen af Fyr-, Vager- og Lodsvæsenet, kan man selvfølgelig ikke forudsætte.

For en uhildet Betragtning skulde det synes naturligt, at alle Søfartens Sager samles under Ministeriet for Handel og Søfart, for derigennem at opnaa det bedste Samarbejde og den billigste og mest sagkyndige Administration. Den anerkendte Dygtighed og Energi, hvormed Ministeriet for Handel og Søfart administrerede den vanskelige Isbrydertjeneste under den lange, haarde Isvinter — 1923-1924 — berettiger til at tro, at dette Ministerium ogsaa har Betingelser for at administrere Fyr-, Vager- og Lodsvæsenet paa en fuldt ud tilfredsstillende Maade. Administrationen af Fyr-, Vager- og Lodsvæsenet sorterer under Marineministeriets Admiralitetskontor, og i Spidsen for Fyr- og Vagervæsenet staar Fyrdirektøren, der til sin Raadighed har Vagerinspektionsskibet »Løvenørn«, to Fyrinspektionsskibe — »Argus« og »C. F. Grove« — samt to Transportskibe — »Kattegat« og »Nordsøen«. De tre Vager- og Fyrinspektionsskibe har saavel Førere

som Reserveførere; Førerne er Søofficerer, som skifter hvert 3dje Aar, og Føreren af »Løvenørn« fungerer som Vagerinspektør, Reserveførerne er derimod Styrmand fra Handelsmarinen, for hvem det er Livsstillinger. Fra 1. April d. A. skal Søofficeren, som var Fører af »C. F. Grove«, være bleven afløst af en civil Fører. Fyrtransportskibene »Kattegat« og »Nordsøen« har civile Førere og ingen Reserveførere.

Det Spørgsmaal ligger nær, om ikke den samme Ordning kunde indføres i de tre førstnævnte Skibe, saaledes at de her ansatte Søofficerer i Overensstemmelse med deres Uddannelse kunde finde Anvendelse til sømilitære Formaal, dette vilde betyde en Besparelse, og ingen vil dog vist benægte, at Reserveførerne er fuldt ud kompetente. Iøvrigt er Besætningerne paa Fyr- og Vagervæsenets Skibe saavel som Betjeningen af Fyrene og Fyrskibene allesammen civile Folk, udgaet af Handelsmarinen, saa den »militære« Disciplin, der, som det er bleven fremhævet, skulde forhindre Strejker, er ikke anderledes nu, end den vil blive, hvis Administrationen overføres til Søfarts-Ministeriet.

At det skulde være en Fordel, at Vagerinspektøren og de andre Førere af Fyrinspektionens Skibe skifter hvert 3dje Aar, er ikke umiddelbart indlysende; man skulde antage, at der vilde opnaas større Kontinuitet og Fasthed i Ledelsen, hvis Indehaverne af disse Stillinger var ansat for en længere Aarrække.

M. H. t. Lodsvæsenet er Forholdet det, at i Spidsen staar en Lodsdirektør, som til sin Assistance har en Lodskaptajn og en Lodsinspektør, der alle tre er Søofficerer, hvorimod Lodserne allesammen er tidligere Styrmand eller Skibsførere.

Hvorvidt ovennævnte Institutioner skal forblive under Marineministeriet eller overflyttes til Ministeriet for Handel og Søfart er, saavidt vides, endnu ikke afgjort, men forbliver de, hvor de er, vilde der maa ske være Grund til at overveje, om det ikke vilde være rigtigt i Fremtiden ogsaa at tage Hensyn til de Mænd, som er udgaet af Handelsmarinen ved Besættelsen af de ledende Stillinger.

H. P. Berg.

— — —
Vi skal i næste Nummer af Bladet knytte nogle Bemærkninger til ovenstaaende Indlæg.

Red.

SKIBSTRAFIKKEN PAA DANZIGS HAVN I MARTS MAANED 1925

Antallet af de til Danzig indgaaede Skibe var i Marts Maaned 257 med 138,764 N.R.T. mod 176 Skibe med 89,748 N.R.T. i Februar Maaned.

For udgaaende Skibes Vedkommende var Antallet 218 med 123,149 N.R.T. mod 195 Skibe med 103,391 N.R.T. i Februar Maaned.

Af de i Marts Maaned indgaaede Skibe indgik 71 med 39,522 N.R.T. i Ballast, medens 26 Skibe med 19,794 N.R.T. udgik i Ballast.

Til Sammenligning med Marts Maaned 1924 anføres, at Antallet af da indgaaede Skibe var 188 med 134,571 N.R.T., og af da udgaaede 173 Skibe med 126,479 N.R.T.

Det vil bemærkes, at Trafikken i Marts Maaned er steget meget i Forhold til Februar Maaned. Her er indløbet en Del større Dampere med Gødningsstoffer, og der har været Fremgang i Udførslen af Træ. Den danske Tonnage staar med 40 Skibe med 26,257 N.R.T. paa den vante Plads som Nr. 2, baade hvad Skibsantal og Tonnage angaar, efter den tyske Tonnage med 114 Skibe med 46,835 N.R.T. som Nr. 1.

Den udgaaede Trafik fordelt efter Flag viser følgende Tal:

Nationalitet:	Ant.	Sk.:	Ton.:
Amerika	1		4,006
Danzig	15		7,152
Danmark	40		26,257
Tyskland	114		46,835
England	21		20,076
Estland	3		562
Finland	3		768
Frankrig	3		3,358
Holland	3		682
Japan	1		4,254
Letland	2		102
Memel	2		409
Norge	13		8,945
Østrig.	1		100
Polen	4		2,868
Sverige	30		11,075
Italien	1		1,315

Passagertrafikken mellem Danzig og Tyskland og Danzig og Østpreussen henholdsvis over Svinemünde og Pillau er bleven genoptaget fra 16. Marts d. A. og viser særlig over Svinemünde en ret stor Trafik i disse 14 Dage. Der er fra København indgaaet 133 Passagerer mod 52 i Februar og til København udgaaet 108 mod 103 i Februar.

INDSMUGLINGEN AF ALKOHOL TIL U. S. A.

Den federale Domstol i Brooklyn, New York, har i Anledning af den hollandske Skonnert »Zeehond« Anholdelse den 7. December 1923 15 miles udfor Fire Island (Long Island) med en Ladning paa 2,180 Kasser Vin bestemt for Indsmugling til de Forenede Nordamerikanske Stater den 5. f. M. afsagt en Kendelse, hvorved den amerikanske Regering erklæres for berettiget til, i Henhold til Section 592 af Toldloven af 1922 at anholde og konfiskere Skibe, der fra et hvilket-somhelst Punkt i aaben Sø udskiber eller har til Hensigt at udskibe alkoholiske Drikke i de Forenede Stater.

Efter hvad vi fra officiel Side erfarer, gælder den de Forenede Stater i de forskellige Traktater om Transport af spirituøse Drikke i amerikanske Farvande givne Inspektionsbeføjelse m. v. ifølge en den 19. Januar d. A. bekendtgjort Traktat mellem de Forenede Stater og Panama ikke i Farvande stødende op til Panamakanalzonens Søterritorium, hvilket formentlig skyldes den Omstændighed, at Transport af Alkohol er tilladt gennem Panamakanalen ifølge Volstead Lovens Section 20.

"DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING

København, den 21. April 1925.

Til vore sidste Fragtberetninger er der ikke meget at bemærke — i hvert Fald ikke af det gode; og man skulde synes, at naar Fragtmarkedet er studeret igennem et længere Tidsrum, kan det ikke være blevet daarligere; men er Bunden naaet, og gaar vi bedre Tider i Møde?

Fra alle, som har med Handel og Skibsfart at gøre, lyder der Misfornøjelse, og det med god Grund. Danmark er nu inde i en af de alvorligste Konflikter, som Landet har oplevet, og Rækkevidden af en længere Lock-out og Strejke kan vanskelig overses; men eet er sikkert: alle vil faa Virkningerne at føle!

Kronen har allerede tabt adskillige Points, og foruden de direkte Pengetab ved Arbejdsstandsningen kommer der andre Tab i Form af tabte Markeder og Værdier, der lægges øde.

Den frivillige Oplægning, som til Dels bliver Følgen, er maaske ikke det værste endda! — Et større norsk Rederi, et af de bedst funderede, med mange faste og godt indarbejdede Ruter, har begyndt Oplægning, og hvis flere følger efter, er der Chance for, at de hjemlige Markeder kan rette sig inden alt for længe.

TRÆLASTMARKEDET

Adskillige Befragtninger er gjort i de sidste Dage, og de specielle Hvidehavs-Befragtere f. Eks. har dækket sig til egne Rater og Betingelser indtil August. Af de sidste Slutninger fra Østersøen kan nævnes: 700 Stds. Raumo/Yarmouth 40/-; 625 Favne Wiborg/Forth 37/6; 720 Stds. Raumo/Antwerp 36/-; 600 Stds. Haparanda/Gijon, 95 Pesetas; 650 Stds. Leningrad/Garston, 47/-; 600 Stds. Haparanda/Santander-Bilbao, 95 Pesetas.

Der lader til at være Træ nok til Afskibning over Sommeren og Efteraaret; men det kniber med helt prompte Laster. Fra Leningrad cirkuleres mange Laster, og Raten ser ganske lovende ud; Betingelserne er heller ikke de værste, og de burde levne en rimelig Fortjeneste, hvis Lastningen kan foregaa uhindret uden alt for lange Ophold.

Fragten for DBB, Props og Pulpwood maa nødvendigvis blive lidt bedre i Løbet af de kommende Maaneder, og Udsigterne for rolige Arbejdsforhold i Sverige og Finland er bedre i Aar end i tidligere Aar.

Canada har igen taget en Del store Baade — saaledes en 1,500 Stds. DBB Parsboro/Belfast & Preston 66/3d., og der er en jævn Efterspørgsel efter Tonnage ogsaa for Props og Vaadmasse.

KUL, KOKS ETC.

I Betragtning af Arbejdssituationen gøres der selvfølgelig meget lidt til Danmark, og Hovedparten sluttet i England. Tyne/Lindholm Pier har betalt 5/1½d. 2,800 T.; Fredericia 5/3d. 2,000 T.; Forth/Aalborg 5/- 1,500 Tonner. Raterne til Sverige/Norge og Baltic er stadig meget langt nede, men der faas daglig Tonnage og ikke saa faa danske Baade.

MIDDELHAVET

Kulfragterne er slappet lidt af — mærkværdigvis, da alt, som hedder Returlaster, er elendigere end nogensinde før. Kul til Øerne er lidt fastere, men ikke over 8/9d. handy, med 2/- Losning.

Ud over de daarlige Erts- og Fosfat-Laster til U.K./Cont. er der kun faa Majs- og Oliekage-Ladninger fra Sortehavet til U.K./Cont. eller Danmark. Oliekager noteres i 10/6d. Cont., 11/- U.K., og til Danmark er der betalt 17/6d. 3 Havne for 3,000 Tons Majs. En svensk 3,500 Tonner rapporteres sluttet til saa lavt som 15/6d. 3 Havne, full terms, men dette passer forhaabentlig ikke.

En Del Hvedelaster er re-exporteret fra Dunkirk og Genoa til Donau-Havne til henholdsvis 14/- og 8/6d. pr. Ton.

NORD-AMERIKA, GULFEN, CANADA

Baade Efterspørgselen og Raterne holder sig uforandret, hvad Korn angaar. Kul fra Nordstaterne er svagere med følgende Slutninger: Rio 3.80 Doll.; Vestitalien 2.85 Doll. Sukker fra Vest Indien til U.K./Cont. har faaet Tonnage til 17/6d. een, 18/- to Lossehavne, 6,000 T.; 18/6d. for 5,000 T. og 22/9d. for 3,000 T. Marseilles.

Fra Gulfen faas baade Korn, Pitchpine, Bomuld, Olie o. s. v. til alle munlige Destinationer; men de tilbudte Rater er ikke tiltrækkende. Mange i River Plate, Santos og Rio beliggende Baade er endnu ubefragtede og offereres ballastgaaende for Laster fra Gulfen og Cuba, hvilket ikke er stort bedre end ballastgaaende til Hjemlandet for Oplægning.

Korn fra Pacific til U.K./Cont. er en Sjældenhed, og ellers forefindes kun de sædvanlige Lumber- og Olie-Laster til Østen og Chile.

SYD-AMERIKA

Forth-Buenos Aires har betalt 17/-, og Wales/La Plata 16/6d., hidtil det højeste i lange Tider; men Maksimum er ikke naaet paa langt nær, og Rederne er nu virkelig blevet betænkelige ved at sende Baade ud til La Plata. At Santos kan faa Baad til 16/6d. og Rio til 15/6d. er en Gaade; men Vejen hjem eller til Gulfen er selvfølgelig en lille Smule kortere end fra River Plate, saafremt en Ballastrejsje bliver nødvendig.

For Korn fra Rosario og Bahia Blanca er 15/-, 16/- den nominelle Fragt i Dag, Basis U.K./Cont. med alle tænkelige og daarlige Optioner. Parcels skal være sluttet Buenos Aires/Hamburg à 9/6d., Chile/Galveston-New York Range er sluttet til 4.25 Doll. pr. 10/15. Maj.

ØSTEN

Østen er næsten lige saa blottet for Laster som River Plate, og de Baade, som er for udgaaende med Kul til f. Eks. 10/6d. Port Said eller 12/6d. fra Syd Afrika til Bombay, løber en stor Risiko for at tabe mange Penge.

TIME CHARTER

Markedet er uden nogen som helst Interesse, og selv de dristigste Spekulanter holder sig afventende.

NEGRENE SOM SKIBSREDERE

V i bragte for nogen Tid siden en Meddelelse om Starten af et Negerrederi, og bringer her en Beretning om dette Foretagendes senere Udvikling efter et Brev, som N. H. & S. T. har modtaget fra en Korrespondent i Colon:

Norges Handels- og Søfartstidende har indeholdt en Artikel angaaende Negre som Skibsredere, og Læserne vil maaske høre lidt nærmere angaaende dette Foretagende og om Negrene som Skibsredere og Konkurrenter paa Fragtmarkedet. Sjælen i dette Foretagende er *Hon. Marcus Garwey*, der inddeler Negerbefolkningen rundt om i Verden i Afdelinger og for hver Afdeling indsætter en Afdelingschef. Siden ansættes sorte Officerer til at arbejde for den store Sag at bringe Negerbefolkningen til Samarbejde for det fælles Maal at danne Kejserdømmet Afrika, som udelukkende skal være i Negrenes Besiddelse. For at gennemføre denne Tanke behøves der Skibe til at transportere de mange Millioner Negre rundt om i Verden tilbage til deres eget Land, som de kalder Afrika. Men først af alt maa der store Pengesummer til, og disse maa skaffes ved Indsamling blandt den sorte Race.

Agenter blev i den Anledning udsendt af *Hon. Marcus Garwey* til at tale for Sagen og samle Penge til det store Maal. Et Aktieselskab blev dannet, som fik Navnet *The Black Cross Navigation & Trading Co. Inc.* med Sæde i 56—135te Street West New York City. Her har ogsaa Negeravisen »*The Negro World*« sin Ekspedition og sit Trykkeri. »*Negro World*« udkommer en Gang ugentlig, og den arbejder for det samme store Maal, at gøre *Marcus Garweys* store Plan til Virkelighed. For at give Negrene endnu mere Lyst til Foretagendet, blev Officererne udstyret med de mest maleriske Uniformer. Jeg har ikke set den kinesiske Kejsers Galauniform, men jeg tror sikkert, den falder igennem ved Siden af *Marcus Garweys* og hans Officerers.

Arbejdet skred ogsaa rask frem, indtil der var samlet Penge nok ind til Indkøb af det første Skib. Man bestemte sig til at købe Dampskibet *General G. W. Goethals*, et Skib paa 4418 gros. Ton. Skibet er bygget i Tyskland og hed tidligere *Grünwald* og tilhørte Hamburg American Line. Det er et prægtigt Skib, kombineret Last- og Passagerskib, og er i udmærket Stand.

Nu opstod der imidlertid i Negrenes Lejr et svært Røre, idet de ikke havde nogen til at navigere det prægtige Skib over »the seven seas«. Et Massemøde blev sammenkaldt for at afgøre, hvilke Nationers Officerer der var de dygtigste og mest uforfærdede i Farens Stund. *Marcus Garwey* løste dette i en Fart ved at oplæse for Forsamlingen et Udklip af et amerikansk Blad om *Leif Erikson-Dagen*. Bladet omtaler, at de norske Vikinger var de første Mænd, som satte Foden paa amerikansk Grund, og at Nordmanden *Roald Amundsen* var den, som havde været ved Sydpolen, »og, saa vidt jeg husker, ogsaa længere end til Nordpolen«, sagde han. Forsamlingen, der talte 15,000, brølede saa, at »Vikingerne« skulde bringe alle Negre tilbage til deres Fædreland.

Afsejling fra New York.

Som altid naar nye Rederier dannes, er der en Masse Ansøgere om Skibberjobbet. Dette var ogsaa Tilfældet her. Der var ikke mindre end 23, som havde indsendt Ansøgning. Blandt disse blev Kaptajn *Jacob R. Hjorth* fra Egersund valgt til at føre det flydende Negerpalads, han skulde ligeledes skaffe Officerer og Maskinister. Men de maatte alle være af Vikingeracen, skreg Negrene. Den 17. Januar blev saa 70 Negre og 6 hvide Officerer paamønstret, og den 18. Januar afgik Skibet fra Pier 75 North River N. Y. paa sin første Rejse under Negerkejserdømmets Styrelse og med selve Kejseren om Bord, medens 100,000 Sorte paa Kajerne langs North River vinkede og brølede af alle Livsens Kræfter og i alle mulige Slags Fartøjer forsøgte at følge deres fremtidige Forløser saa langt som muligt ud til Havs. Det første Anlæbssted var Filadelfia, hvor en højtidelig Modtagelse og Fest blev givet om Bord for Afdelingschefen og hans Stab i Pennsylvania.

Efter en Del Forberedelser med Hensyn til de øvrige Afdelinger blev Norfolk valgt som det virkelige Afgangssted, og det blev den samme glimrende Gala med Taler af *Marcus Garwey* om de store Muligheder, som Fremtiden vilde bringe, ved at Negrene fik en mægtig Handelsflaade paa Verdenshavene, bemanded og ført udelukkende af Negre. Men

dette kunde først ske, efter at »Vikingerne« havde lært Negrene den store Visdom at tage Solhøjde, sagde »Kejseren«.

Efter at Bunkerkul og Proviant var indtaget i Norfolk, afgik Skibet til Havana med 15 Agenter, som skulde tale Negrenes Sag i Vestindien og samtidig indsamle Penge til at dække Udgifterne ved denne Demonstrationsrejse som Fripassagerer. Skibet førte ingen Last, da der ikke var sydgående Last at opdrive.

I Havana blev der holdt Møder og glimrende Forberedelser var gjort for at modtage »Kejseren«. Men Skuffelsen blev stor da *Garwey* ikke var med. Han forlod nemlig Skibet i al Stilhed i Norfolk. Og der blev Graad og Tænders Gnidsel, da et Telegram meldte om *Hon. Marcus Garweys* Arrestation. Han blev nemlig arresteret og sendt til Atlanta Fængsel for 5 Aar for at have bedraget sine Medmennesker ved ulovligt Aktiesalg. Men de Agenter, som Skibet havde med, fik paa en eller anden Maade overbevist Negrene i Havana om, at det var en Fejl dette med *Marcus Garweys* Arrestation; i Stedet for fortalte de, at han var i Detroit og holdt Foredrag. Paa den Maade lykkedes det at indsamle 1,200 Dollars, saa at Udgifterne i Havana blev dækket, og de kunde fortsætte Rejsen til Kingston, hvortil vi ankom den 10. Februar. Ved Ankomsten var hele Byen paa Benene og Negrene skreg i Kor som besatte.

Mytteri blandt Negrene.

Men den næste Dag kunde Virkeligheden om deres Befrielsens Arrestation ikke skjules længer, idet *Daily Gleaner* bragte spaltelange Beretninger om *Garwey* og hans Bedrifter. Dette virkede lammende paa hele Foretagendet, men tiltrods for, at deres Leder var sendt til Atlanta opgav dog Agenterne ikke Arbejdet. De sendte Folk til Port Antonio, Port Maria, Montego Bay og mange andre Steder paa Jamaica. Men det viste sig umuligt at opdrive Penge. Ved et stort Møde i Kingston viste det sig, at da alt var betalt, var der 16 Cent i Overskud, saa man kan forstaa, at Stemningen ikke var tillidsfuld. Imidlertid blev Skibet liggende i Kingston uden Penge og uden Mad ombord og med en Besætning paa 70 Negre og 6 Hvide samt 15 Passagerer. Udsigterne blev mørkere for hver Dag. Og saa en Dag blev Skibet beslaglagt for en lille Proviant- og Reparationsregning. Da mistede Negrene helt Fatningen. De troede nemlig, at man vilde tage deres fremtidige Frelsemiddel »Skibet« fra dem, og den skyldige maatte derfor tages af Dage i en Fart. Alle var enige om, at Første-Maskinisten var Syndebukken, derfor overfaldt alle ombordværende Negre ham, og det var nærvædt at de fik taget Livet af ham.

Men Lykken stod ham bi, idet han fik fat i en Baad og kom i Land, hvor han fik fat paa Kaptajn *Hjorth* og den amerikanske Konsul, som gik ombord og læste Oprørsloven for hele den ophidsede Sværm af Negre, og under Trusler om, at den første som gjorde Tegn til Opstand vilde blive sat fast for længere Tid, blev de Sorte til Slut bragt til Ro.

Slagsmaal med Blodsudgydelse hører imidlertid til Dagens Orden, saa Officererne til Stadighed maa gaa bevæbnet til Tænderne og en af Officererne være paa Vagt. Under disse Forhold blev Skibet liggende i 4 Uger. De Penge, som Mandskabet har faaet fra Afgangen den 17. Januar til Dags Dato er 5 Dollar pr. Mand plus 6 Pence hver til Cigaretter indtil den 10. Marts, da vi forlod Kingston.

Grunden til at Negrene er saa taalmodige med Hensyn til Penge i deres eget Skib, som de kalder det, er, at de alle er Aktionærer og at alle vil ofre alt for *Marcus Garwey*, som de tilbeder som en Gud. De er alle Fanatikere. Der er f. Eks. en som er helt vanvittig i sin Tilbedelse. Han lægger sig paa Knæ og tilraaber *Garwey* og lover dyrt og hellig, at han vil forlade sin Moder, Hustru og Barn bare for at tjene *Garwey*.

Efter en Maanedes Ophold i Kingston havde endelig de forskellige Afdelingschefer faaet indsamlet nok til at klare Udgifterne der, saa Agitationsrejsen kunde fortsættes til Colon Panama, hvorfra jeg sender dette. Der har nok været gjort en hel Del Forsøg af flere Skibsmæglere i New York saa vel som paa Cuba og Jamaica for at skaffe Last for Tilbageturen, men det har vist sig, at der ikke er nogen Afskiber, som vil betro en Last til Negrene. Saa Udsigterne for den store Handelsflaade bemanded med Negre er sørgeligt smaa.

Det vil nu vise sig om disse Agenter kan indsamle ca. 8,000 Dollars, som behøves for at købe Kul og Proviant nok til at bringe Skibet tilbage til New York.

ATLAS

1/3 Atlas, Nørrebrogade 198 · København L.

SKIBS-DAMPTURBINER

MED

TANDHJULSUDVEKSLING

i mest moderne Udførelse.

TRAFIKEN PAA MONTREALS OG VANCOUVERS HAVNE I 1924

Aaret 1924 betegner for Montreals Havn et Rekord-
Aar saavel med Hensyn til Antallet af besøgende
Skibe og disses Tonnage som i Henseende til Mæng-
den af ind- og udførte Varer, idet der sidste Aar til
Montreal ankom 1,222 søgaaende Skibe med en samlet
Tonnage af 4,096,216 Tons mod i 1923 1,082 Skibe med
en samlet Tonnage paa 3,683,720 Tons.

I 1920, 21 og 22 var Antallet af indkomne Skibe
henholdsvis 663, 964 og 1,194 med en Tonnagemængde
paa respektive 2,036,229, 2,891,956 og 3,932,637 Tons.

Hovedudførelsen fra Montreal Havn er som bekendt
Hvede, og heraf udførtes tiltrods for, at Canadas
Hvedehøst i 1924 laa betydeligt under det foregaaende
Aars Høst, 115 Mill. Tdr. mod 88 Mill. Tdr. i 1923.
Af Havre udførtes i 1924 10.4 Mill. Tdr. mod 9.7 Mill.
Tdr. i det foregaaende Aar, og Udførslen af Byg beløb
sig saavel i 1924 som i 1923 til ca. 6 Mill. Tdr.

Den samlede Udførsel af Kornvarer fra Montreals
Havn androg i 1924 161 Mill. Tdr. mod kun 113 Mill.
Tdr. i 1923.

Montreals Havn har i 1924 hævdet sin Position som
Verdens førende Kornhavn, idet der er udført ikke
mindre end 94 Mill. Tdr. Korn mere end fra Montreals
nærmeste Konkurrent: New York.

For de ledende Havne paa amerikansk Atlanter-
havskyst stiller Kornudførelsen i 1924 sig som følger:

Montreal	161	Mill. Tdr.
New York	67	—
Galveston	22	—
New Orleans	20	—
Philadelphia	15	—
Baltimore	14	—
Boston	2	—
Norfolk, Virginia	2	—

Gennem stadige Forbedringer af Besejlingsforhol-
dene, gennem nye Kajanlæg og nye Kornpakhuse søger
Montreals Havnebestyrelse at lade Montreals Havn
holde Skridt med Udviklingen af Trafikken paa denne.

Af de i 1924 til Montreal ankomne Skibe udgjorde
britiske Skibe Hovedmængden i et Antal af 898 med
en Tonnage paa 3,192,437 Tons.

Iøvrigt besøgte Havnen i 1924 af nedenanførte
fremmede Skibe:

Norske	99	Skibe paa ialt	218,495	Tons
Italienske	71	—	233,042	»
Hollandske	33	—	84,739	»
Græske	30	—	88,763	«
Danske	24	—	44,606	»

Af andre Nationaliteter var Frankrig repræsenteret
med 15 Skibe, Sverige og Danzig med hver 6 Skibe,
Spanien med 5, Tyskland og Belgien hver med 3 Skibe,
Letland med 2 Skibe, medens Ungarn og Finland kun
repræsenteredes af 1 Skib hver.

Forsaavidt angaar dansk Skibsfart paa Montreal
har denne i de fire sidste Aar beløbet sig til:

1924	24	Skibe paa	44,606	Tons
1923	30	—	52,839	»
1922	24	—	34,870	»
1921	10	—	17,776	»

Ogsaa stærk Fremgang for Vancouver.

Betegnende er det, at der i de sidste tre Aar sam-
tidig med den stærke Stigning i Trafikken paa Mon-
treal har fundet en betydelig Udvikling Sted i Udførs-
len af Hvede og Tømmer fra Vancouvers Havn i Bri-
tish Columbia. Ifølge *Vancouver Merchants Exchange*
har Trafikken paa Vancouvers Havn i 1924 beløbet sig
til 2.4 Mill. Tons, hvad der omtrent svarer til Trafikken
paa San Francisco, der i nævnte Aar beløb sig til
2.7 Mill. Tons, men ligger ret væsentligt under Tra-
fikken paa Los Angeles, der i 1924 androg 3.3 Mill. Tons.
Af andre Havne paa Stillehavskysten, med hvilke Van-
couver mere eller mindre konkurrerer, kan anføres
Portland, Oregon, der i 1924 havde en Trafik paa 1.5
Mill. Tons, og Seattle Washington, der i samme Aar
havde en Trafik paa 1.1 Mill. Tons. Medens Korn-
udførelsen fra Vancouver endnu i 1923 kun beløb sig
til 24.6 Mill. Tdr., androg Udførslen i 1924 55.8 Mill.
Tdr., hvad der er et tydeligt Bevis for, at en stor Del
af Hvede fra Canadas vestlige Provinser nu udføres
via Vancouver, ligesom en Mængde Produkter fra de
vestlige Provinser, som tidligere afskibedes over
Atlanterhavshavne, sikkert i Fremtiden vil finde deres
Vej ogsaa til europæiske Markeder via Vancouver.

TRAFIKEN PAA HAMBORGS HAVN I JANUAR-MARTS 1925

Ankomsten.

	Damp- skibe	Sejlsk.& Lægtre	Ialt	Netto Reg.Tons
Januar	924	217	1,141	1,391,019
Februar	800	168	968	1,271,823
Marts	944	205	1,149	1,445,571

Afgaaet.

Januar	963	375	1,338	1,441,154
Februar	870	331	1,201	1,318,819
Marts	887	320	1,207	1,339,219

Ankomsten Afgaaet

Nationalitet	Ankomsten			Afgaaet		
	Jan.	Feb.	Marts	Jan.	Feb.	Marts
Tyskland	660	529	618	838	738	726
Belgien	1	1	2	1	1	2
Brasilien	1	2	1	1	2	—
Det britiske Rige	193	176	213	203	179	197
Checkoslovakiet	—	1	1	—	1	1
Chile	—	—	1	—	—	—
Danmark	49	57	66	51	57	56
Danzig	12	7	8	10	11	6
Estland	—	—	1	—	—	2
Finland	1	1	2	1	1	1
Frankrig	16	16	21	15	15	22
Grækenland	—	5	1	2	4	2
Italien	2	2	4	3	2	3
Japan	7	7	11	8	6	11
Jugoslavien	—	—	1	—	—	1
Letland	—	—	1	—	—	1
Litauen	1	1	—	—	1	—
Memel	1	—	1	1	—	1

Ankomsten Afgaaet

Nationalitet	Ankomsten			Afgaaet		
	Jan.	Feb.	Marts	Jan.	Feb.	Marts
Nederlandene	96	79	96	98	90	93
Nicaragua	—	—	—	—	1	—
Nordamerika	22	12	20	23	15	13
Norge	45	45	50	53	44	45
Panama	1	1	1	1	1	1
Portugal	2	1	1	1	2	1
Rumænien	1	—	1	1	—	1
Rusland	4	7	8	5	8	5
Sverige	17	16	17	18	18	15
Spanien	2	2	2	2	2	1
Østrig	2	—	—	2	2	—
Uruguay	—	—	—	—	—	—

SKIBSFARTEN PAA LOVISA GENAABNET

Efter hvad der meddeles os telegrafisk, er Skibsfar-
ten paa Lovisa nu genaabnet, og den første Damp-
ankommet til Havnen.

PEDRO NIELSEN

Skibsmægler og Befragter

VALENCIA (COLON 64)

Som den eneste danske Skibsmægler i Spanien
haaber jeg paa Støtte ved danske Rederes Tillid

Telegram-Adresse: PENIELSEN. Telefon No. 403.
Coder: Walkins 1881 og Till. 1884. Scott's 10. Udg. 1906

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 Fløjtebøjer 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 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 Ladeperonner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttefade.

To mindre Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder.

Frilager ved Tolboden.

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 Havnevesenets 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.

HORSENE

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

besørges af Ladningsmodtageren efter faste, moderate Takster og af Havnearbejdernes Andels-Lossekub.

Skibsbyggeri, Ophalingsbedding og Kølhalingsplads haves. Kran til 5000 kg. Jernbanespor ved alle Bolværker. Udmærkede og velbelyste Havnepladser. Pladser og Pakhuse til Udleje.

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 uforuden.** 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.

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 Teglhølmens 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 Havnevesenets 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 Havnevesenets Bøjer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Sidstnævnte Afgift betales ikke ved indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornødigheder o.v. Ind- og Udtagning af Ballast. Afgifterne opkræves indtil videre med et Tillæg af 20 %. Modereret Afgift for Rutevartøjer og reparerende Fartøjer m. m. Fartøjer, der udelukkende anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyngs- eller Motorolie til Fartøjets eget Brug, Proviant eller andre Skibsfornødigheder, for at skifte Mandskab, landsætte syge eller døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vinddrivere, er fritagne for Afgift. Opholdets Varighed ma 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 losses, og er meget moderat. 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 Frihavnen besørges 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, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore, 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.

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.

HELSINGØR

Dybden i Indsejlingen og største Del af Søndre Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. **Skibsafgift** (pr. Reg.-Ton) 25 Øre. Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. **Lodser** ved Havnen og i Fyrskibet „Lappegrund“. Faste Takster. **Bugsering** efter Aftale. **Ballastpenge** 4 Øre pr. Netto Reg.-Ton. **Ballast** ca. 5 Kr. pr. m³. **Vand:** I Havnen 2 Kr.; paa Reden 4,50 Kr. pr. m³. **Losning og Lastning** til faste Takster. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. - **Moderne Skibsværft:** Ophalingsbedding indtil 800 T. Vægt; 2 Tørdokke indtil 115 m Længde; Kraner til 80 T. Løfteevne.

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. Ouruløbet 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 + Slangeafgift 2 Kr. pr. Leverance.

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, Kornellevatore, Pakhuse og Oplag af Bunkerkul.

KOLDIN

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. Slangeafgift 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.

SKIBSTRAFIKKEN I KIELERKANALEN I 1924

Den offentliggjorte Beretning om Skibsfarten i Kieler-Kanalen i 1924 viser for saa vidt et for Kanalen gunstigt Resultat, som Størrelsen af Tonnagen til Trods for den haarde Vinter, der strakte sig til langt ind i Foraaret, har været 31 pCt. større end i Tiden før Krigen. Derimod betegner den samlede Trafik i Sammenligning med Aaret 1923 en Nedgang fra 44,327 Fartøjer med 15,404,919 Netto Reg. Tons til 42,373 Fartøjer med 13,434,162 Netto Reg. Tons. I 1913 var den samlede Trafik 54,628 Fartøjer med 10,292,000 Netto Reg. Tons.

Dampskibstrafikken viser en lille Stigning i Fartøjernes Antal fra 29,018 i 1923 til 30,412 i 1924, medens Tonnagen viser en Nedgang fra 13,760,269 til 11,976,320; det er med andre Ord Trafikken med de store Skibe, der er gaaet tilbage. Kanalen er blevet dyr, og mange store Skibe gaar nu Skagen rundt i Stedet for gennem Kanalen.

For Sejlskibsfarten var Tallene i 1924 7,518 Fartøjer med 297,287 Netto Reg. Tons mod 11,035 Fartøjer med 467,029 Netto Reg. Tons i 1923, altsaa en Tilbagegang af 3,517 Skibe og 169,742 Netto Reg. Tons.

Trafikken med Lægtre og Pramme opviser 4,443 Fartøjer med 1,160,555 Netto Reg. Tons i 1924 mod 4,274 Fartøjer med 1,177,621 Netto Reg. Tons i 1923.

Fartøjernes gennemsnitlige Størrelse i 1924 var 317 Netto Reg. Tons mod 348 i 1923. Som sædvanlig var Trafikken stærkere i Retningen mod Vest end Øst paa.

Af de 42,373 Skibe sejlede 32,811 med 6,786,000 Netto Reg. Tons under tysk Flag; i 1923 og 1913 var Tallene henholdsvis 32,405 med 6,681,000 Netto Reg. Tons og 45,109 med 5,880,000 Netto Reg. Tons. Af fremmede Lande var Danmark, Sverige og Holland stærkest repræsenteret med Norge paa Fjerdepladsen.

26,961 Skibe med 10,593,000 Netto Reg. Tons med-

førte Last mod 27,462 med 12,117,000 Netto Reg. Tons i 1923 og 34,419 med 8,421,000 Netto Reg. Tons i 1913. Lasten bestod navnlig af Stykgods, Korn, Træ og Kul. Med Hensyn til Rumindholdet af de lastede Skibe kan der i Sammenligning med 1923 konstateres en tilsvarende Nedgang som i den samlede Tonnage. Størst (ca. 39 pCt.) er Nedgangen ved Kulladningerne, som dog fremdeles er større end i 1913. Træladningerne er i Sammenligning med det foregaaende Aar gaaet en Femtedel tilbage, Kornladningerne en Fjerdedel. Stykgodsladningerne er uforandrede og noget større end før Krigen.

Den danske, den svenske og den norske Trafik viser en stærk Tilbagegang, der illustreres ved følgende Tal:

	Danmark.	
	Skibs- antal	Netto Reg. Tons
1923	2,975	1,517,516
1924	2,313	1,084,324
Nedgang	662	463,192
	Sverige.	
1923	3,099	1,978,286
1924	2,050	1,189,785
Nedgang	1,049	788,501
	Norge.	
1923	1,430	1,254,110
1924	767	649,870
Nedgang	663	604,230

Kanalens Indtægter har i 1924 andraget 6,129,000 Rmk. eller 460 Rmk. pr. Netto Reg. Tons mod 2,656,000 Rmk. eller 170 Rmk. pr. Netto Reg. Tons i 1923 og 4,663,000 Rmk. eller 450 Rmk. pr. Netto Reg. Tons i 1913.

EN NY PROPELLERTYPE

Professor *Frederick K. Kirsten* ved Washington-Universitetet har opfundet en ny Type Propeller, der har vakt megen Opmærksomhed i amerikanske Skibsbyggerkredse. I en Omtale af Professor Kirstens Opfindelse udtaler Direktøren for Baltimore Dry Dock, Bethlehem Shipbuilding Corporation, Mr. *J. M. Willis*, at medens den nye Propeller utvivlsomt er fortrinligt egnet for mindre Skibe, vil den efter hans Mening ikke egne sig for Anvendelse i større Skibe. Den nye Propeller kan gaa frem og tilbage, uden at man slaar bak paa Maskinen, ligesom det ved Hjælp af denne Propeller er muligt at styre Skibet uden Ror.

De fire Skrueblade paa en Oceandamper, siger Mr. Willis, vejer 4,200 Pund Stykket, og at skifte disse tunge Blade ude paa Oceanet vilde være vanskeligt, og han tror ikke, at nogen Propellertype, der skal overflødig gøre Ror paa Dampere, vil være praktisk for større Oceanbaade.

Ved den Propeller, som Professor Kirsten har opfundet, drejer Skrueakselen sig altid i samme Retning, men Bladenes Vinkel kan ændres ved Hjælp af Styrehjulet. Den nye Propeller har 80 pCt.s Virkeevne, medens den Type, man nu bruger, kun har 60 pCt.s Virkeevne.

TØMMERTRANSPORTEN I FINLAND

»Udenlandske Skibsmægleres Fælleskontor A/S«, København, har fra Skibsmæglerfirmaet *John Nurminen O. Y.*, Helsingfors, modtaget følgende Meddelelse:

Med Hensyn til Transporten af Trævarer til Flaadningspladserne, saa har den nu snart overstaaede Vinter ikke været saa helt daarlig, naar man tager Hensyn til de Vanskeligheder, som er opstaaet paa Grund af Mangelen paa Sne. I Sydfinland var paa mange Ste-

der forceret Arbejde med større Omkostninger nødvendigt, da Vinteren der kun varede nogle Uger. Et af vore største Savværker meddeler os, at i Sydfinland var Formindselsen paa Grund af den daarlige Vinter maaske ca. 20 pCt., men for hele Finlands Vedkommende rimeligvis kun 5-10 pCt. med Undtagelse af Props og Papirmasse.

Det menes ikke, at Savværkerne vil blive nødt til at indskrænke Arbejdet i denne Sæson, saaledes at Udgangen af denne efter alt at dømme bliver forholdsvis god; den daarlige Vinter menes derfor ikke at skulle faa nogen større Indflydelse paa Fragtmarkedet i Østersøen iaar.

SEJLADSEN PAA HVIDEHAVET

I Anledning af, at der er fremkommet Udtalelser om, at Skibsfarten paa Hvidehavet i Aar kan ventes aabnet allerede i Slutningen af April eller i Begyndelsen af Maj, gør Norges Rederforbund opmærksom paa, at Hvidehavet næppe vil være farbart i Aar tidligere end sædvanlig. Elveisen er fuldt saa stærk, som den plejer at være, og hvad Isforholdene i Hvidehavet angaar, adskiller de sig nu ikke væsentlig fra tidligere Aar. Rederne bør derfor ikke gøre Regning paa, at deres Skibe skal kunne komme til Lastepladserne i Hvidehavet før tidligst ultimo Maj.

SOMMERTID
I BELGIEN OG FRANKRIG

Den officielle Tid i Belgien rykkedes i Henhold til kgl. Anordning af 14. f. M. Natten mellem den 4. og 5. d. M. 60 Minutter frem.

Ifølge et fransk Dekret af 13. f. M. indførtes Sommertiden i Frankrig fra samme Tidspunkt indtil den 3. Oktober d. A.

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 Skrue 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 Arbejdsgiverforeningens Havnekontor til faste Takster.
Transport, elektrisk Hejse spil m. m.

Dobbelte Jernbanespor Havnen rundt. Træskibsværft med Reparationsværksteder. Motor- og Maskinfabrik. Jernstøberi, 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 Bjergnings-dampner fast Station samt lokale Bjergnings- og Slæbedampere.

MARSTAL

Syd fra gennem Klørudby 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 Hjælpekruer, Indg. 24 Øre, Udg. 24 Øre, Damp- og Motorskibe Indg. 30 Øre, Udg. 30 Øre. **Ingen Lodstvang** uden ved Bugsering (se Lodsl.). **Bugsering** efter moderate Priser ved Motorbaade. **Ballastafgift** 4 Øre pr. Netto Reg. Ton. **Losning- og Lastningsomkostninger** efter moderate Takster. **Staalskibsbyggeri** og **Reparationsværft**. flere Træskibsbyggerier og Kølhalingspladser, 2 Ophalerbedding til Skibe indtil 300 Tons Egenvægt og 42 m 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, Provantering o. l., 10 Øre pr. Ton, alt saavel for Ind- som Udgaende.

Ved Havnen er ansat 2 Lodser, der lodser uden Vederlag.

Ballastpenge 5 Øre pr. Ton.

Losning og Ladning 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.

NØRESUNDBY

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 Lodstvang 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.

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 Havnebassiniet indtil 15 Fod. Bolværkernes Højde 6-6¼ Fod.

Skibsafgift pr. N. R. T.

udenbys: Sejlskibe, Lægtene og Pramme 20 Øre, Sejlskibe med Hjælpekruer 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 Lodstvang

undtagen for Skibe over 150 B. T. under Bugsering. Lods for større Skibe Nord fra ved Femø, skifter i Guldborg. Lods Syd fra i Gedser. Lodstvang ifølge Lodstakster af 1901.

Bugsering fra Havnen til Guldborg eller Gedsergaard 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 Havne-sporene, Løfteevne 6.000 Kg. **Flydekran**, Løfteevne 4.000 Kg. **Kornelevator** ved Havnebassiniet, Kornuger ved 20 Fods-Bolværket. Elektrisk Lys over hele Havnen samt Materiel til elektrisk Belysning i Skibene. Maskinfabrik, Skibsbyggeri og Kølhalingsplads for mindre Skibe.

NYBO

Rende 7,5 m. Ca. 1000 løb. m Bolværk til større Skibe. (5,5-7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejlingen gunstig, Farvandet stærkt belyst, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. **Havneafgifter pr. Reg.-Ton**: Sejlsk. 24 Øre, Sejlsk. med Hjælpekruer 32 Ø., Damp- og Motorskibe 40 Ø., for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. **Vareafgift**: Moderat. **Bugser-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.

ODEN

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 Lodsfrøied. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto.

Bugsering: Faste billige Takster ved Havniens 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, Skibsværfter, kraftig Isbryder, som selv i strenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig. Svajeplass for Skibe indtil 150 m (ca. 490 Fod eng.) Længde.

RUDKJØBI

Indsejlingsløbet Nord fra til Havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. **Havneafg. pr. Reg.-T.:** Sejlskibe: Indg. 24 Øre, Udg. 24 Øre, Sejlskibe med Hjælpekruer: Indg. 30 Øre, Udg. 30 Øre, 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. **Losning- 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.

RØN

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 Provantering 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 Indgaende betales ½ for Udgaende.

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 Kullosningskran ved Kaj.

**SKIBS- MÆGLERE
EDSV. MÆGLERE
MÆGLER-FIRMAER****København:**

Danish Shipping Co. Ltd. A/S, Sct. Annaplass 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.

ADMINISTRATIONEN AF HAVNEN I BUENOS AIRES

BUENOS AIRES

Finansministeren har forelagt Republikkens Præsident til Underskrift et Dekret, hvorved den i sin Tid afskaffede Havnebestyrelse i Buenos Aires genoprettes. Chefen for Toldvæsenet har i nogle Aar tillige fungeret som Havnedirektør, men da dette Arrangement ikke har virket tilfredsstillende, mener man, at Præsident *Alvear* ikke vil modsætte sig den af Finansministeren foreslaaede Ordning.

»The Times of Argentina«, der bringer Meddelelsen om den paatænkte Ordning, udtaler, at man endnu ikke kan sige noget om, under hvilken Form Havnebestyrelsen vil blive genoprettet. Hvis man skulde indvende noget mod den tidligere Havnebestyrelse, maatte det være, at dens Myndighedsomraade var for

ringe. Den bestod af 6 Embedsmænd og 5 Repræsentanter for Handel og Skibsfart, men som Følge af den store Sagkundskab, de sidstnævnte besad, havde de saa megen Indflydelse, at den trods sin uheldige Sammensætning dog virkede tilfredsstillende.

I Løbet af de to Aar, i hvilke den virkede, fik den bragt System i Arbejdet og Administrationen, og Virkningerne heraf holdt sig nogenlunde de første 3—4 Aar efter, at den var blevet ophævet, men derefter faldt man atter tilbage til den Slendrian, der præger alt, hvad de offentlige Myndigheder har med at gøre. Man venter imidlertid, at dette Forhold vil blive fuldstændig ændret, naar Havnebestyrelsen atter træder i Funktion.

HAVNEAFGIFTERNE I CHERBOURG

Den franske Republiks Præsident har udstedt et Dekret, hvorved Havneafgifterne i Cherbourg ændres som følger:

A. Afgifter baserede paa Netto-Registertonnagen.

1. Skibe af alle Nationaliteter undtagen de, der er opført under Tarif Nr. 2.

Hvis Antallet af Metertons af Varer lossede eller lastede andrager

a) mere end Halvdelen af Skibets Netto-Registertonnage, 50 Centimer.

b) Hvis det er lig eller mindre end Halvdelen af Nettotonnagen, men større end Fjerdedelen, 40 Centimer.

c) Hvis det er lig med eller mindre end Fjerdedelen af Nettotonnagen, men større end $\frac{1}{10}$ af denne, 30 Centimer.

d) Hvis det er lig med eller mindre end $\frac{1}{10}$ af Nettotonnagen, men større end $\frac{1}{20}$ af denne, 20 Centimer.

e) Hvis det er lig med eller mindre end $\frac{1}{20}$ af Nettotonnagen, men større end $\frac{1}{30}$ af denne, 10 Centimer.

f) Hvis det er lig med eller mindre end $\frac{1}{30}$ af Nettotonnagen, 5 Centimer.

2. Skibe af alle Nationaliteter, der ankommer fra Oceanfart eller fra international Kystfart og er paa mindst 100 Tons, Skibe, der gaar i fast Fart mellem Cherbourg og en udenlandsk Havn og ikke udelukkende giver sig af med Passagerfart, Skibe, der har anløbet eller skal anløbe en anden fransk Havn, hvor der opkræves Tonnageafgift, for dér at laste eller losse Varer bestemte til eller kommende fra Ulandet eller franske Kolonier, betaler Halvdelen af ovennævnte Afgifter.

Undtagne fra Afgifterne under 1 og 2 er Skibe tilhørende Staten eller fragtede af denne, Lods-fartøjer, Bugserbaade, Skibe, der gaar i Kystfart mellem franske Havne, undtagen de, der driver saadan Fart paa Algier, Fiskefartøjer, Skibe, der

udelukkende gaar i Passagerfart, Lystfartøjer samt Skibe, der kun anløber Havnen uden at foretage nogen Handelsoperation og ballastede Skibe, der atter afgaar uden at indtage Ladning.

B. Opholdsafgift paa Skibe.

3. Opholdsafgift, der kommer til Anvendelse overfor alle franske og udenlandske Skibe, der ligger over 2 Maaneder i Havn.

Pr. Netto-Registerton pr. Uge eller Brøkdæl deraf udover 2 Maaneder:

For de første 1,000 Tons, 10 Centimer pr. Ton.

For den Del af Tonnagen, der ligger mellem 1,000 og 2,000 Tons, 5 Centimer og

for den Del, der overstiger 2,000 Tons, 2,5 Centimer.

Fritagne for denne Afgift er Skibe, der tilhører Staten eller er fragtede af den, Skibe, der er under Reparation, og for hvilke der er et afgiftsfrit Ophold paa 6 Maaneder, Lods-fartøjer, Slæbebaade, flydende Kraner, Lægttere, Mudderpramme og Fiskefartøjer og Skibe, der skal ophugges og som sættes paa Land ved Værfterne. Skibe, der undtagelsesvis faar Tilladelse til, at Ophugningen sker, medens Skibet flyder, betaler Afgift straks fra Anbringelsen paa Ophugningsstedet.

C. Afgifter baserede paa Passagerantallet.

4. Kahytpassagerer, der ankommer fra eller afrejser til en Havn udenfor Europa og udskibes i eller afgaar fra Cherbourg, 50 Frcs.

5. Passagerer, der ankommer fra eller afgaar til en europæisk Havn eller Emigranter, der afgaar fra eller ankommer til Cherbourg, 2,50 Frcs.

6. Lystrejsende, 2,50 Frcs. (1,25 Frcs. ved Ankomsten og 1,25 Frcs. ved Afrejsen.)

Undtagne fra disse Afgifter er Passagerer paa Skibe tilhørende Staten eller fragtede af denne og Passagerer, der rejser i Statens Tjeneste og paa Statens Bekostning.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Dødsfald.

Atter er en af Fanøs ældste Skibsførere fra Sejskibsperioden gaaet bort, og ret en Type fra »den gyldne Tid« var Kaptajn *Mathias N. Mathiesen*, som opnaaede den høje Alder af 81 Aar. Han døde Paaskemorgen.

»Kaffe-Mathias«, som han populært kaldtes, var en af de første, som med sin Brig optog Maracaibo-Hamborgfarten med Kaffe-last — derfra fik han sit Kendingsnavn.

I 80'erne sagde han Søren Farvel og blev Reder for flere Skibe, som sejlede i Fart paa Amerika og Vestindien. De Skibe, han var Reder for, var følgende: »Anna Mathias«, »Nancy«, »Anne Jørgine«, »Maracaibo«, »Frantz Schwalbe«, »Anna Marie Schwalbe« og »Cathrine«. De to sidstnævnte havde han selv ladet bygge for egen Regning paa Fanø Skibsværft.

I sidste Øjeblik.

For kort Tid siden blev en Damper fragtet til at laste Quebracho i Santa Fé til en Fragt af 38/6 med Annulleringsdato Søndag den 15. Marts. Imidlertid blev Fragtmarkedet stadig svagere, og hvis Damperen ikke var naaet ind til Annulleringsdatoen, hvad det først saa ud til, vilde Afskiberen have været i Stand til at slutte 10-12 sh billigere. Det lykkedes imidlertid Damperen at naa ind og afgive Varsel om at være klar lige 20 Minutter før Fristen var udløbet. Afskiberen havde holdt sit Kontor aabent Søndag Eftermiddag for at kunne

afvise Varslet, hvis det blev afgivet efter Kl. 6, og var derfor til Stede, da Kaptajnen afgav det.

»Esther Marie«s Reparation.

Tyne Dock Engineering Company, South Shields, har trods skarp Konkurrence fra Fastlandets Værfter sikret sig Kontrakten for Reparation af den danske Damper *Esther Marie* af Esbjerg, der nylig fik Bunden slemt beskadiget under en Stranding.

Kontrakten vil skaffe Beskæftigelse til flere Hundrede Arbejdere i et Par Maaneder.

Redningsforholdene i Esbjerg.

Efter hvad *Vestkysten* erfarer, har Marineministeriet nu afsluttet den Undersøgelse, der blev iværksat for at konstatere, om en hurtigere Alarmeringsmetode for Redningsmandskabet i Esbjerg kunde gennemføres.

Der vil derefter blive indført en gennemgribende Forbedring.

Finlands Sejskibsflaade.

Kaptajn *G. Erikson, Mariehamn*, der vel for Øjeblikket er den største Sjskibsreder paa Jorden og jevnthent forøger sin Flaade af store Sejskibe, saaledes at den nu er paa 40,000 Tons, har nylig fra Glasgow indkøbt den firemastede Bark »Hougemont«, der er bygget i Greenock i 1897.

KURSEN PAA UDENLANDSKE PENGE

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

1 Sterling	26 Kr.	10 Øre
1 Dollar	5 »	47 »
1 Franc (Frankrig)	0 »	28 »
1 Franc (Schweiz)	1 »	05 »
1 hollandsk Gylden	2 »	18 »
1 Reichsmark	1 »	30 »

SKIBSFARTEN PAA BREMEN

Skibsfarten paa Bremen i Marts 1925 viser en Stigning sammenlignet med Februar; Tallene er dog min-

dre end for Januar, men større end for samme Maa-
ned de foregaaende Aar, naar 1923 undtages, som de
nedenfor anførte Tal udviser:

Indgaaet.

Marts 1925	467,640	N.R.T.
— 1924	372,685	—
— 1923	532,741	—
— 1913	429,923	—

Afgaaet.

Marts 1925	408,491	N.R.T.
— 1924	337,045	—
— 1923	554,360	—

POSITIONSLISTE PR. 20. APRIL 1925

MEDDELT AF »DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Nielsen, i Dok i Frederikshavn siden 14.4.
s.s. *Aalborg*, Egeholm, ank. Grangemouth 17.4.
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i København-Aalborg Ruten.
s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i København-Aarhus Ruten.
s.s. *Absalon*, Hansen, ank. Cardiff 15.4.
m.s. *Afrika*, Svarrer, pass. Perim 19.4. p. R. t. Singapore.
s.s. *Agnele Mærsk*, Rasmussen, afg. Greenock 11.4.
s.s. *Aladdin*, Nielsen, pass. Oran 19.4. p. R. t. Leningrad.
s.s. *Alderney*, Jerne, afg. Liverpool 14.4. til Padrezeras.
s.s. *Alexandra*, Holst, pass. Zea 13.4. paa Rejse til Aalborg.
s.s. *Alf*, Clausen, ank. Riga 18.4.
s.s. *Alfa*, Christensen, afg. Kotka 17.4. til Calais.
s.s. *Algarve*, Sundvig, ank. Antwerpen 14.4.
s.s. *Amalienborg*, Hansen, ank. København 24.2.
s.s. *Angelica Mærsk*, Rask, ank. Cardiff 20.4.
m.s. *Annam*, Rasmussen, ank. København 16.4.
s.s. *Anna*, afg. Glasgow 16.4. til Barcelona.
s.s. *Anneberg*, Korff, ank. Kiel 28.3.
s.s. *Arabien*, Harder, pass. Perim 20.4.

s.s. *Argentina*, Wenck, afg. Hull 8.4. til Buenos Aires.
m.s. *Arizona*, Sonne, ank. Bahia Blanca 14.4.
s.s. *Arkansas*, Snedker, afg. Newport News 5.4. til København.
s.s. *Arnold Mærsk*, Stabenow, ank. Cardenas 18.4.
m.s. *Asia*, Dahl, afg. Vladivostok 16.4. til Dalny.
s.s. *Astrid*, Bjark, ank. Liverpool 18.4.
s.s. *Atlantic*, Lund, afg. Suez 16.4. til Macassar.
m.s. *Australien*, Møller, afg. Singapore 17.4. til Hongkong.
m.s. *Avance*, Andrup, afg. København 15.4. til London.
m.s. *Avant*, Sørensen, ank. Bilbao 14.4.
s.s. *Axel*, Maglebye, ank. Landskrona 16.4.

B

s.s. *Beira*, Kjær, oplagt i København siden 22.3.
s.s. *Belgien*, Hansen, i Fart paa Cuba.
s.s. *Bellona*, Aggerholm, i Dok i Frederikshavn siden 22.1.
s.s. *Benedikt*, Falk, oplagt i København siden 28.3.
s.s. *Berghus*, Andresen, afg. København 20.4. til Stettin.
s.s. *Berlin*, Vinding, afg. Grangemouth 16.4. til Livorno.
s.s. *Bertha*, Lassen, ank. Newport 19.4.
s.s. *Betty Mærsk*, Nielsen, pass. St. Thomas 19.4.
s.s. *Birgit*, Bang, ank. Sierra Leone 15.4.
s.s. *Birte*, Christensen, ank. Caibarien 9.4.
s.s. *Bjarke*, Pedersen, ank. Delfzyl 17.4.
s.s. *Bodil* pass. Ardrossan 18.4. paa Rejse til Færøerne.
s.s. *Bogø*, Rasmussen, afg. Aarhus 18.4. til Riga.
s.s. *Bolivia*, Beldring, ank. Wallsend on Tyne 5.4.
s.s. *Bornholm*, Hansen, afg. Weymouth N. S. 19.4.
s.s. *Bothal*, Hansen, ank. København 20.4.
s.s. *Botnia*, Lydersen, afg. Leith 21.4. til Island via Thorshavn.
s.s. *Bottenhavel*, Vaaben Hansen, afg. Tangiers 15.4. til Mazagan, Safi, Casablanca.

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·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 »

Sidebeddinge for Dampere paa indtil 300 Fods Længde

TELEGR. ADR.:

»WILTON, ROTTERDAM«

TELEFON-NR.:

7303, 7304, 7305, 7325, 6707, 6708

VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og
Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.

Telegram-Adr.: VINKECO · Codes: Scotts, Watkins, Bentleys.

Ægde Godsskure, Dybvandskaj,
Varehuse, Flydekraner,
Motorlægttere og
Rhin-Baade

Telegram-Adresse:
VELTENÅAR, ROTTERDAM

B. VELTENAAR & CO.

ETABLERET 1880

STEVEDORES · AUT. VEJERE · SPEDITØRER

ROTTERDAM · AMSTERDAM · ZAANDAM

HOVEDKONTOR: ROTTERDAM MAASSTRAAT 17b

En repræsentant for
Kornellevator Kompagniet

Adm. Direktører for
»ACCURAAAT« CO., Ltd.
Korporationen for Edsvorne
Veje, Mælere og Tællere
i Rotterdam

Agenter: Danmark: F. V. Greibe, Kronprinsensg. 11, København. Sverige: C. G. Carlström, Helsingborg. Norge: Anth. Sem-Olsen, Tornøgaarden, Bergen.

L. SMIT & CO.'s INTERNATIONALE BUGSERSELSKAB

Søgaende Slæbebaade: Blaat Baand paa Skorstenen.

BUGSERING

af: FLYDEDOKKE · HAVAREREDE · DAMPERE · SKIBE TIL OPHUG-
NING · KULDEPOTER · SEJLSKIBE · MUDDERMASKINER m. m.
Henvendelse til: WESTPLEIN 5, ROTTERDAM

Entrepenører for Assistance til Dampere i Rotterdam Havn.

TELEGR. ADR.: »TUG«, ROTTERDAM

BJERGNINGS · AFDELING:

BJERGNING

paa Kysten af Holland og Belgien. Bjergningsdampere: Freya, Meermin,
Ram, Stier, Buffel. Altid klare. Ogsaa stor Beholdning af Pumper, Kæder,
Staaltrasser, Dykker-Materiel m. m. Erfaren Stab af Bjergningsofficerer.

TELEFON NR.: 30 · 31 · 3362

s.s. *Brasilien* ank. Buenos Aires 9.4.
 s.s. *Brattingsborg*, Larsen, afg. Cadix 13.4.
 s.s. *Bretagne*, Hartmann, ank. Antwerpen 16.4.
 s.s. *Bretland*, Larsen, ank. Blyth 19.4.
 s.s. *Britta* pass. Gibraltar 16.4. paa Rejse til Marseille.
 s.s. *Brynhild*, Huus, afg. Constantinopel 20.4. til Derindje.
 s.s. *Bryssel*, Jensen, ank. Stettin 19.4.
 s.s. *Børglum*, Sørensen, afg. London 17.4.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, oplagt i København siden 25.3.
 m.s. *California*, Pedersen, ank. New York 7.4.
 s.s. *Carmen*, pass. Brunshüttel 19.4. paa Rejse til Odense.
 s.s. *Charkow*, Pedersen, afg. Denia 20.4. til Malaga.
 m.s. *Chastine Mærsk*, Lundgreen, ank. Baltimore 19.4.
 m.s. *Chile*, Hansen, afg. Portland 16.4. til San Francisco.
 s.s. *Chr. I. Kampmann*, Thomsen, pass. Gibraltar 19.4.
 s.s. *Christiansborg*, Lund, afg. Newport News 15.4.
 s.s. *Cimbria*, Svan, i København-Frederikshavn-Oslo Ruten.
 s.s. *Cito*, Jordt, ank. Valencia 17.4.
 s.s. *Copenhagen*, Nielsen, ank. Husum 17.4.
 s.s. *Cornelia Mærsk*, Hansen, afg. Liverpool 20.4.
 s.s. *Cyrlil*, Duhn, afg. Casablanca 16.4.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Poulsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Dagmar* (J. Lauritzen) ank. Limni 15.4.
 s.s. *Dan*, Clausen, ank. Genoa 14.4.
 s.s. *Danefjell*, Simonsen, ank. Cardiff 16.4.
 m.s. *Danekonge*, Petersen, ank. Port Pirie 3.4.
 s.s. *Danelag*, Stage, ank. Caen 16.4.
 s.s. *Danemark*, Hausgaard, pass. Norfolk 15.4. paa Rejse til U. K. eller Cont.
 s.s. *Danery*, Voss, ank. Neapel 19.4.
 s.s. *Dania*, Bencke, ank. Oslo 20.4.
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, ank. Hamburg 24.3.
 s.s. *Delaware*, Folkenberg, afg. St. John N. B. 4.4. til København og Helsingborg.
 s.s. *Diana*, Tramp, ank. København 17.4.
 s.s. *Dorril* ank. Swansea 11.4.
 s.s. *Douro*, Jørgensen, afg. Reykjavik 20.4. til Leith.
 s.s. *Dronning Maud*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten,

E

s.s. *Ebba* afg. Danzig 16.4. til Abo.
 s.s. *Ebro*, Rosenhøj, afg. London 17.4. til København.
 s.s. *Effe Mærsk*, Thun, ank. New Orleans 19.4.
 s.s. *Egholm*, Tønnesen, ank. Marseille 19.4.
 s.s. *Eleonora Mærsk*, Mortensen, pass. Finisterre 13.4.
 s.s. *Elie*, Schmidt, ank. Ziquinchor 18.4.
 s.s. *Elisabeth*, Jensen, pass. Ushant 20.4. p. R. t. London.
 s.s. *Ella*, Boutrup Christensen, oplagt i København siden 17.2.
 s.s. *Ellen*, Poulsen, afg. San Juan 17.4. til Cette.
 s.s. *Ellensborg*, Andersen, afg. Trondhjem 18.4.
 s.s. *Elsborg*, Palm, ank. Port Talbot 17.4.
 s.s. *Emilie Mærsk*, Andersen, ank. Philadelphia 14.4.
 m.s. *Emma Mærsk*, Mærsk Møller, ank. New York 10.4.
 s.s. *Emanuel*, Svane, ank. Riga 9.4. p. R. t. Amsterdam.

s.s. *Energi*, Jensen, ank. Riga 20.4. p. R. t. Amsterdam.
 s.s. *England*, Stengade, afg. Cuba 16.4. til New York.
 s.s. *Enighed*, Christensen, ank. Gøteborg 17.4.
 s.s. *Erik*, Christensen, afg. Palermo 20.4. til Sfax-Susa og Algier eller Arzew.
 s.s. *Erik B.*, Jørgensen, paa Rejse til Savona.
 s.s. *Erik Boye*, Mathiasen, pass. Finisterre 19.4.
 s.s. *Erindring*, Nielsen, ank. Riga 20.4.
 s.s. *Esbern Snare*, Dreyer, afg. Esbjerg 21.4. til Bremen.
 s.s. *Esbjerg*, Nikolaisen, i Aarhus-Hamburg Ruten.
 s.s. *Ester* ank. Raumo 20.4.
 s.s. *Esther Maria*, Vilsmark, ank. South Shields 2.4.
 s.s. *Estland*, Sørensen, afg. Las Palmas 16.4.
 s.s. *Estonia*, Christensen, ank. Danzig 19.4.
 s.s. *Expres*, Hansen, i København-Horsens Ruten.

F

s.s. *Falken*, Pedersen, i Ruten København-sydfynske m. fl. Pladser.
 m.s. *Falstria*, Sørensen, afg. Colombo 11.4. til Suez.
 s.s. *Fanø*, Michelsen, ank. Caibarien 16.4.
 s.s. *Ficaria*, Hansen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Fiona*, Petersen, oplagt i København siden 16.11.24.
 m.s. *Fionia*, Skjoldam, ank. København 11.4.
 s.s. *Flora*, Andresen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Florida*, Holm, i Dok i Kiel siden 27.3.
 s.s. *Flynderborg*, Wendt, pass. Skagen 19.4.
 s.s. *Frankrig*, Parkes, afg. København 19.4.
 s.s. *Fredensborg*, Hillebranth Lund, ank. Cienfuegos 31.3.
 s.s. *Fredensbro*, Olsen, afg. New York 11.4. til Ardrossan.
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, ank. København 12.4.
 s.s. *Frederiksborg*, Larsen, afg. Houston 16.4.
 s.s. *Frejr*, Jensen, i Aalborg-Hamburg Ruten.
 s.s. *Frieda*, Westergaard, ank. København 20.4.
 s.s. *Frigga*, Larsen, ank. Leith 19.4.
 s.s. *Frode*, Juul Larsen, afg. Newcastle 7.4. til Havana.
 s.s. *Fylla*, Callesen, afg. Leith 18.4. til Sevilla.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, afg. København 18.4. til Antwerpen.
 s.s. *Gautatyr*, Nielsen, afg. København 20.4. til Brändöhamn.
 s.s. *Gerda* ank. Kotka 19.4.
 s.s. *Geysir*, Hansen, i Timecharter.
 s.s. *Gorm*, Christensen, ank. Boston 14.4.
 s.s. *Grønland*, Kruse, ank. Rotterdam 20.4.
 s.s. *Gudrun Mærsk*, Nielsen, ank. Danzig 20.4.
 s.s. *Gunver* ank. København 1.3.

H

s.s. *H. Pontoppidan*, Aggerholm, ank. Shields 20.4.
 s.s. *Halvdan*, Ørbech, afg. København 20.4. til Ghent, Dunkirk, Havre og Bordeaux.
 s.s. *Halland*, Christiansen, afg. Casablanca 19.4.
 s.s. *Hamlet*, Skou, afg. Rienne 19.4. til Tye.
 s.s. *Hammershus*, Hveissel, ank. Philadelphia 7.4.
 s.s. *Hans Broge*, Christensen, afg. Sfax 16.4. til Boucau.
 s.s. *Hans Mærsk*, Slavensky, ank. Boston 12.4.
 s.s. *Harald*, Pedersen, afg. Aalborg 21.4. til Hobro og København.
 s.s. *Harriet* ank. København 20.4.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, afg. Newcastle 20.4. til København.
 s.s. *Hekla*, Basch Kronika, oplagt.
 s.s. *Helene* ank. Åbo 20.4.
 s.s. *Helga* ank. København 17.4.
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, ank. København 7.4.

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. Schou & Co. Telgr.-Adr. »Schou«. Stats Tlf. 17.
 P. Saxbergs Eff., N. Mogensen. Tlf. 214 & 482.

Helsingør:

K. F. Marstrands Eff.

Randers:

A. L. Nielsen, ogsaa aut. Forhyringskontor.

Vejle:

W. Coops, ogsaa aut. Forhyringskontor.

D. A. KNUDSEN & CO.

SKIBSMÆGLERE · HAVARI AGENTER · SKIBSHANDLERE · STEVEDORER

Agenter for: Nordisk Skibsrederforening
 Danske Rederes Retsværn Reassuranceforeningen Skuld
 Danske Sejlskibsrederiers Protection Club

CAES DO SODRÉ, 8, LISSABON TELEGR.: »KNUDSEN«

JOHN P. BEST & CO.

GHENT

ANTWERPEN-BRUGES-BRUXELLES-VLISSINGEN-TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS- OC ASSURANCE-AGENTER

Compagnie Française de Marine et de Commerce

4-6, rue de Sèze, Paris.

Specialitet: Middelhavs-, Malm- og Østersø-Befragtning
 Telegram-Adr.: SHIKARI

LONDON

BUNKER ENTREPRENØRER
FOR UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGELSK KUL-AFSKIBNINGSHAVNE
BEFRAGNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE
KULEKSPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER
FLYDENDE BRÆNDELSE

LAMBERT BROTHERS LIMITED

TELEGRAM-ADR.: 85, GRACECHURCH STREET,
LONDON E.C. 3.
LONDON

FILIALER:

CARDIFF, The Exchange	} Lamberte	Telegr.-Adr.:
Newport, Mon., 131, Dock Street		
Port Talbot, Exchange Buildings		
NEWCASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs.	} Lambrose, Newcastle.	
Tyne Dock, 67, Hudson Street		
Blyth, 19, Ridley Street		
West Hartlepool, Victoria Terrace	} Lamberte	
GLASGOW, 78, St. Vincent Street		
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

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

JOHN CARLBOM & CO. (LONDON), 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 5083 (two lines,
Baltic "Carlbon, Hull" Immingham: Central 38
"Carlbon, 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 Loading af alle Arter af Varer sendes efter Anmodning.

FRANK BROWN, DIREKTØR

LONDON

Telefoner { Grimsby No. 621
Immingham No. 31

Telegrams: "SUTCLIFFE"

FILIALER:

69 Princess

7 Chapel Street

1 Cannon Street

24 Charles Street

York House 5/7, St.

Mary Axe

Corn Exch. Chambers,

Exchange Street ...

JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

Skibsmæglere, Befragtning, Spedition, Assurance og Kommissionsforretning,
Stevedores, etc.

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

GRIMSBY

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.

Smedearbejde af enhver Art
udføres.

★

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og
Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde

WALLSEND-ON-TYNE

DUNDEE

E. VON MEHREN & CO.

GLASGOW · NEWCASTLE · GREENOCH
Telegram-Adresse: »Vonnrehrens«

SKIBSMÆGLERE
BUNKERKUL ENTREPRENØRER

ANDREW LEITCH & CO.

KUL EKSPORTØRER
SKIBSMÆGLERE · SPEDITØRER · BUNKERKUL
BUNKERKUL ENTREPRENØRER

DUNDEE & GLASGOW

TELEGRAM-ADR.: »LEITCH, DUNDEE«

GOOLE

Cameron's

SKIBSFORSYNING/FARVER
OG PATENT BUND-MALING

Alex. Cameron & Sons Ltd.
Sunderland / England

UNDERLAND

T. SHERBURN

BEFRAGTNINGSAGENT
SKIBSMÆGLER OG STEVEDORE

TELEGRAM-ADR.: "DORA, GOOLE"

BANK CHAMBERS,
GOOLE

s.s. *Hengest*, Ingemann Andersen, afg. Helsingør 21.4. til København for Oplægning.
 s.s. *Henry Tegner*, Nielsen, ank. Valencia 12.4.
 s.s. *Hermod*, Clausen, ank. Garston 17.4.
 s.s. *Hertha Mærsk*, Møller, pass. Constantinopel 18.4.
 s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Danzig 21.4. til Stettin og Vest-england.
 s.s. *Hjelm*, Pedersen, i København-Haderslev-Aabenraa-Sønderborg Ruten.
 s.s. *Hjortholm*, Christensen, afg. Nakskov 21.4. til Danzig og Libau.
 s.s. *Holland*, Jørgensen, afg. København 19.4.
 s.s. *Hroar*, Oest Jacobsen, ank. København 20.4.
 s.s. *Hugo*, Thorkelin, oplagt.
 s.s. *Hulda Mærsk*, Andersen, ank. Valencia 18.4.

I

s.s. *I. P. Justesen*, Jensen, afg. Luderitz 18.4. til Beira.
 m.s. *Indien*, Jacobsen, ank. Eureka 12.4.
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Rotterdam 13.4.
 s.s. *Inge Mærsk*, Hansen, ank. Bjørkø 16.4.
 s.s. *Inger* afg. Odessa 17.4. til Sulma.
 s.s. *Irene Maria*, Lisberg, afg. Norfolk 8.4. til Queenstown.
 s.s. *Island*, Frandsen, ank. Seydisfjord 20.4.
 s.s. *Ivar*, Nielsen, afg. Frederikshavn 18.4. til Wales.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Schiønning, pass. Ushant 18.4. paa Rejse til København.
 s.s. *J. C. la Cour*, Sandborg, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jakob Mærsk*, Hansen, afg. Porto Ferrajo 17.4.
 s.s. *Jan*, Kurtzhals, afg. Nuevitas 17.4. til New Orleans.
 m.s. *Java*, Schmith, afg. Kobe 18.4. til Osaka.
 s.s. *Jelling*, Andersen, afg. Cardenas 17.4.
 s.s. *Jenny*, ank. Immingham 17.4.
 s.s. *Jessie Mærsk*, Petersen, afg. New York 18.4.
 s.s. *Johanne* ank. Swansea 18.4.
 s.s. *Johannes Mærsk*, Rohde, ank. Nuevitas 19.4.
 s.s. *Jolantha*, Strufve, ank. Stettin 18.4.
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, ank. Nørre Sundby 15.4.
 s.s. *Josey*, Nielsen, afg. Palenque 16.4. til Montreal.
 s.s. *Jungshoved*, Horn, afg. Port of Spain 19.4.
 m.s. *Jullandia*, Kolls, ank. Bangkok 7.4.
 s.s. *Jægersborg*, Hansen, pass. København 17.4.

K

s.s. *Kai*, Friis, ank. Havana 14.4.
 s.s. *Karen*, Brinch, ank. Valencia 14.4.
 s.s. *Karla* afg. Pargas 18.4. til Spjutsunds.
 s.s. *Kasan*, Sørensen, i Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Windau 21.4. til Manchester, Liverpool og Swansea.
 s.s. *Kejserinde Dagmar*, Uldall, ank. Valencia 3.4.
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, afg. Norfolk, Va. 8.4. til Vejle og København.
 s.s. *Kina*, Bronér, ank. Gøteborg 16.4.
 s.s. *Kirsten Mærsk*, Bærentzen, afg. Havana 18.4.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, i København-Aarhus Ruten.
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, ank. Mariager 11.4.
 s.s. *Knud*, Clemmensen, afg. Rotterdam 21.4. til Hamburg.
 s.s. *Knud Villemoes*, Thomsen, ank. København 20.4.
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, i København-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Rindby, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Kronborg*, Rise, afg. Kolding 14.4.
 s.s. *Kronprins Frederik*, Hejlsø, ank. Trangsund 8.4.
 s.s. *Kurland*, Berndsen, ank. Oran 18.4.
 m.s. *København*, Mortensen, pass. Minicoy 15.4. paa Rejse til Bangkok.

L

s.s. *Lars Kruse*, Van Deurs, ank. Cardiff 19.4.
 s.s. *Laura Mærsk*, Løber, pass. Skagen 19.4.
 m.s. *Leise Mærsk*, Houmann, pass. Panama 6.4.
 s.s. *Lexa Mærsk*, Bærentzen, afg. Dakar 7.4.
 s.s. *Lifland*, Haure Petersen, afg. Oran 18.4.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, pass. Sagress 15.4.
 s.s. *Lily*, Poulsen, ank. London 19.4.
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rute fart København-Limfjordsstat.
 s.s. *Lithuania*, Knudsen, afg. Newcastle on Tyne 11.4. til New York.

s.s. *London*, Caspersen, ank. Frederikssund 19.4.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Buenos Aires 26.3. til Port Neches.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i København-Oslo Ruten.
 s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. København 19.4. til Methil.
 s.s. *Maine*, Andersen, ank. Houston, Texas 18.4.
 s.s. *Maj*, Holm Nielsen, pass. Dover 21.4. p. R. t. Hull.
 s.s. *Maja*, Christensen, oplagt i København siden 31.12.24.
 m.s. *Malaya*, Kruse, ank. Hamburg 20.4.
 s.s. *Manø*, Rathje, pass. Gibraltar 19.4. p. R. t. Livorno.
 s.s. *Margrete*, Mathiasen, afg. Tyne 8.4. til Genua.
 s.s. *Marie* ank. Valencia 1.4.
 s.s. *Marie Mærsk*, Kristensen, pass. Constantinopel 16.4.
 s.s. *Margit*, Jensen, afg. Newport 7.4. til Dakar.
 s.s. *Martin Carl*, Olsen, ank. London 16.4.
 s.s. *Martin Goldschmidt*, Lauritzen, pass. Ushant 19.4. paa Rejse til London.
 s.s. *Mary*, Stabell, afg. Rufisque 18.4.
 s.s. *Maryland*, Pape, afg. Barry 4.4. til Montevideo.
 m.s. *Mexico*, Wolff Jørgensen, pass. Azores 4.4. paa Rejse til Port Arthur.
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, ank. Ancona 15.4.
 s.s. *Minsk*, Egense, afg. København 20.4. til Middelhavet via Antwerpen.
 s.s. *Mjølneur*, Rasmussen, ank. Sugandafjord 10.4.
 s.s. *Moskov*, Jørgensen, i Dok i Hamborg siden 27.3.
 s.s. *Møen*, Olsen, i København-Stege og Nykøbing F. Ruterne.

N

s.s. *N. F. Høffding*, Klint, afg. Madeira 18.4.
 s.s. *N. J. Ohlsen*, Jensen, afg. Sunderland 17.4. til Karrebæksminde.
 s.s. *Nancy* ank. Pasajes 19.4.
 s.s. *Natal*, Røder, afg. Port Talbot 17.4. til Panama Canal.
 s.s. *Nautik* pass. Gibraltar 13.4. paa Rejse til Manchester.
 s.s. *Neptun* ank. Nørresundby 26.3.
 s.s. *Nerma* ank. Penarth 13.4.
 s.s. *Nevada*, Fischer, afg. Newcastle 3.4. til Philadelphia, Baltimore og Norfolk Va.
 s.s. *Nidaros*, Thomsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, afg. Danzig 20.4. til København.
 s.s. *Niobe* afg. Brunsbüttel 15.4. til London.
 s.s. *Nordøen* ank. Wiborg 19.4.
 s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, ank. Antwerpen 16.4.
 s.s. *Norman Isles*, Nielsen, pass. New York 21.4. paa Rejse til Philadelphia.

O

s.s. *Odense* i København-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-København-Gøteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, Danholt, afg. Constantinopel 20.4. til Derindje.
 s.s. *Olga*, Toft, ank. Saffi 18.4.
 s.s. *Oluf Bager*, Larsen, i København-Frederikshavn og København-Aalborg Ruterne.
 m.s. *Oregon*, Mühldorff, afg. København 20.4. til Oslo. Moss og Stavanger.
 s.s. *Orion*, Bendsen, ank. Rotterdam 16.4.
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, afg. Oslo 11.4. til New York.

P

s.s. *P. Madsen*, Christensen, ank. Dunston 21.4.
 s.s. *P. N. Damm*, Andersen, afg. Cardiff 11.4.
 s.s. *Pacific*, Mathiesen, pass. Ceylon 19.4. p. R. t. Aarhus.
 m.s. *Panama*, Hjernum, afg. Batavia 15.4. til Brisbane.
 s.s. *Parana*, Heisterberg, ank. Catania 19.4.
 s.s. *Paris*, Ovesen, afg. Norfolk 17.4. til St. John.
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, San Pedro de Macoris 16.4.
 m.s. *Peru*, Larsen, pass. Gibraltar 18.4. p. R. t. Port Said.
 s.s. *Peter Mærsk*, Knudsen, ank. New Orleans 19.4.
 s.s. *Phoenix*, Nielsen, i Esbjerg-Hamborg Ruten.
 s.s. *Polaris*, Holm, afg. Ghent 17.4. til Newcastle.
 s.s. *Polly*, Fischer, pass. Kielkanal 18.4. p. R. t. Swansea.
 s.s. *Primula*, Jacobsen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
 s.s. *Prins Knud*, Sigvardt, ank. Odense 8.4.

R

s.s. *Randi* ank. Livorno 19.4.
 s.s. *Rhodesia*, Madsen, pass. Gibraltar 7.4.
 s.s. *Rhone*, Thomsen, afg. København 17.4. til London.
 s.s. *Rhigor*, Jørgensen, ank. Valencia 3.4.
 s.s. *Rita*, Hav, i København-Hamburg Ruten.

TELEGRAM-ADR.: SIVEWRIGHT
 TELEFON: 8760 CITY

W. C. BACON HAROLD BACON

HOVEDKONTOR: 3 CROSS STR.,
 MANCHESTER

SIVEWRIGHT, BACON & CO:

Repræsentanter for de italienske Statsbaner
 og den kgl. italienske Marine

SKIBSMÆGLERE

Repræsentanter for det britiske Marineministerium
 i Manchester og Liverpool

Fragt Agenter og Mæglere for ELDERS & FYFFES, Ltd.

Direkte Rute af hurtige Dampere fra Garston til de Canariske Øer.

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.: SOGIN 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

Forste Klases 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

Skibsmaglere & 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

LION OVERFOR DOCK-PORTENE

ETABLERET 1875

GRANGEMOUTH

NORSK VICEKONSULAT SHIPPING FEDERATION LTD.

JAMES MITCHELL

SKIBSMÆGLER OG SPEDITØR
 BURNTISLAND

Telegram-Adr.: »Mitchell«
 Telf. Nr. 15

REFRAKTIONS 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. *Robert Mærsk*, Jensen, afg. Kastrop 20.4.
 s.s. *Roma*, Bejer, ank. Manchester 19.4.
 s.s. *Romø*, Olesen, ank. Cartagena 13.4.
 s.s. *Rosenborg*, Jans, afg. Gibraltar 16.4.
 s.s. *Rota*, Rivold, afg. København 20.4. til Leith via Odense, Aarhus og Aalborg.

S

s.s. *Saga*, Henriksen, i København-Antwerpen Ruten.
 m.s. *Sally Mærsk*, Andersen, afg. Trinidad 19.4.
 s.s. *Scandia*, Simonsen, pass. Rockall 10.4. p. R. t. New York.
 s.s. *Seine*, Le Barzig, i Rutebart franske Havne-København-Østersøen.
 m.s. *Selandia*, Himmelstrup, pass. Ushant 11.4. paa Rejse til Port Said.
 m.s. *Siam*, Poulsen, ank. San Pedro 17.4.
 s.s. *Sierra Leone*, Esbensen, ank. Philadelphia 17.4.
 s.s. *Sierra Morena*, Grøndal, afg. Newport News 22.4. til New Orleans.
 s.s. *Sierra Nevada*, Eriksen, afg. Durban 5.4. til Colombo.
 s.s. *Sigrid*, Madsen, pass. Sagres 20.4. p. R. t. Hamburg.
 s.s. *Sigrun*, Jensen, afg. Randers 17.4. til Antwerpen.
 s.s. *Silkeborg*, Christensen, ank. Willemstad 18.4.
 s.s. *Simone*, Christensen, ank. Sunderland 14.4.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Salonika 12.4.
 s.s. *Skagerak*, Hansen, ank. Castellon 12.4.
 s.s. *Skanderborg*, Andresen ank. Swansea 18.4.
 s.s. *Skinfaze*, Theilland, afg. København 19.4. til Methil.
 s.s. *Skjold*, Nielsen, ank. Aarhus 20.4.
 s.s. *Skodsborg*, Grove, pass. Cape Wrath 19.4.
 s.s. *Skolland*, Iversen, ank. Limhamn 16.4.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, ank. Thorshavn 13.4. (I Rutebart mell. færøiske Stationer.)
 s.s. *Slesvig*, Poulsen, ank. Bordeaux 12.4.
 s.s. *Smut*, Hansen, ank. København 18.4.
 s.s. *Sophie*, Thomsen, ank. Carthage 19.4.
 s.s. *Spigerborg*, Jensen, ank. Genoa 18.4.
 s.s. *Stadion II* ank. Oslo 19.4.
 s.s. *Stal*, Clausen, ank. Tampico 13.4.
 s.s. *Stegelborg*, Nielsen, afg. Genoa 19.4.
 s.s. *Stella* afg. Königsberg 19.4. til Danzig.
 s.s. *Susan Mærsk*, Petersen, ank. Mexico 19.4.
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. Norfolk Va. 16.4. til København.
 s.s. *Svanholm*, Petersen, afg. Swansea 21.4. til København-Aalborg, Vejle og Danzig.
 s.s. *Svava*, Christensen, afg. København 18.4. til Antwerpen.
 s.s. *Svend Pii*, Møller, ank. Tyne 20.4.
 s.s. *Svend*, Karstensen, afg. Newcastle 7.4. til Palermo.
 m.s. *Svendborgsund*, Christensen, ank. Nykøbing F. 19.4. til Leningrad.
 s.s. *Søborg*, Madsen, afg. Fowey 1.4.
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, ank. Spezia 14.4.
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, i København-Bogense-Vejle Ruten.

T

s.s. *T. M. Werner*, Marcker, afg. Tyne 12.4.
 s.s. *Taarnborg*, Knudsen, afg. Manchester 18.4.

s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Manchester 18.4. til Liverpool og Swansea.
 s.s. *Taasinge*, Fjeldborg, i København-Nakskov og København-Mariagerfjord Ruterne.
 s.s. *Texas*, Dragsdahl, afg. Norfolk Va. 31.3. til Aalborg m.fl. Pladser.
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Hull, afg. Newcastle 20.4. til København.
 s.s. *Thyra* (Progress), Schmidt, afg. Gloucester 20.4. til Swansea.
 s.s. *Tiber*, Sonne, ank. Riga 18.4.
 s.s. *Tjaldur*, Madsen, i København-Riga Ruten.
 s.s. *Tomsk*, Mikkelsen, afg. Lissabon 16.4. til København.
 m.s. *Tongking*, Topp, ank. Hull 12.4.
 s.s. *Transvaal*, Riddersborg, ank. Norrkøping 18.4.
 s.s. *Trondhjem*, Pedersen, ank. Bergen 19.4.
 s.s. *Tula*, Christensen, afg. Antwerpen 17.4. til Tanger.
 s.s. *Tyr*, Jensen, afg. København 21.4. til Libau via Memel.

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, afg. København 17.4. til Antwerpen.
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, afg. Havre 17.4. til Bordeaux.
 s.s. *Ulla*, Jessen, ank. Riga 13.4.
 s.s. *Ulrik Holm*, Toft, pass. Gibraltar 19.4. p. R. t. Savona.
 s.s. *Unites States*, Meyer, afg. Halifax 18.4. til København.
 s.s. *Uranienborg*, Rasmussen, ank. Ardrossan 18.4.

V

s.s. *Valborg*, Hansen, ank. Valencia 4.4.
 s.s. *Vega*, Madsen, afg. Randers 17.4. til Methil.
 s.s. *Venus*, Terkildsen, ank. St. Thomas 18.4.
 s.s. *Vera*, Hjorth, ank. Arzew 15.4.
 s.s. *Veratyr*, Pedersen, afg. Methil 13.4. til Grønland.
 s.s. *Viborg*, Winther, afg. Malta 14.4.
 s.s. *Vidar*, Nielsen, afg. København 20.4. til Newcastle via Nakskov, Odense og Aarhus.
 Bark *Viking*, Ankersøe, pass. Kap Horn 28.3.
 s.s. *Virginia*, Jacobsen, afg. New Orleans 17.4. til Skandinavien via Savannah.

W

s.s. *Wien*, Jørgensen, afg. Cadiz 18.4. til New Foundland.
 s.s. *With. Colding*, Østergaard, afg. Dakar 14.4. til Marseilles.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. København 19.4.

Y

s.s. *Ydun*, Jensen, i København-Randers Ruten.
 s.s. *Yokohama*, Nielsen, pass. Holtenau 17.4. p. R. t. Obbola.
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Rasmussen, i København-Hamburg Ruten.
 s.s. *Yrsa* (Lauritzen) ank. Penarth 20.4.

Ø

s.s. *Ørkild*, Mortensen, afg. Cadiz 3.4.
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. Antwerpen 14.4.

POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE

m.s. *Alfa*, Christensen, ank. Memel 7.4. p. R. t. København.
 m.s. *Caroline*, Jørgensen, ank. London 17.4. p. R. t. Holbæk.
 3m.Sk. *H. C. Christensen*, Christensen, afg. Mobile 2.4. til Littlehampton.
 3m.Sk. *Fuglen*, Schmidt, afg. Frederiksstad 8.4. til Cowes.
 3m.Sk. *Hans*, Christensen, ank. Cadiz 14.4.
 3m.Sk. *Niels*, Rasmussen, ank. Rochester 5.4. p. R. t. Blyth.
Astræa, Dam, ank. Cadix 14.4.
Philip, Petersen, ank. Kalmar 17.4.
Confidence, Mauritzen, ank. Helsingborg 18.4.
Cornwall, Madsen, ank. Rochefort 14.4.
Dannebrog, Hansen, afg. Thurø 20.4. til Stockholm.
Flora, Nielsen, ank. Thurø, oplagt.
Kurt, Jørgensen, ank. Leith 17.4.
Leif, Jørgensen, oplagt København.
Ludvig, Jørgensen, oplagt Thurø.
Martin Nissen, Jensen, afg. Fowey 11.4. til Norrkøping.
Primula, Jørgensen, ank. Gravesend 18.4.
Valdemar, Christensen, afg. Setubal 14.4.
Vera, Larsen, oplagt Thurø.
 3m.Sk. *Christian*, M. Rasmussen, afg. Skien 17.4. til Thurø.
 3m.Sk. *Garibaldi*, J. Jørgensen, ank. Troense 15.2., oplagt for Reparation i Troense.

3m.Sk. *Noah*, J. E. M. Jørgensen, ank. Troense 18.3., oplagt for Klassifikation i Troense.
 Skbrg. *I. M. Nielsen*, A. P. Hansen, afg. Troense 19.4. til Faxe Ladeplads.
 2m.Sk. *Concordia*, Møller, afg. Rønneby 11.4.
 3m.Sk. *Concordia*, Henriksen, afg. Oslo 17.4.
Ofelia, Petersen, ank. Tveraa 19.4.
Albert, Clausen, ank. Marstal 15.4.
Elisabeth, Groth, ank. St. Cruz 17.4.
Frem, Jørgensen, ank. Cadiz 13.4.
Frida, Jørgensen, ank. St. Cruz 17.4.
Fylla, Kromann, afg. Teignmouth 17.4.
Merkur, Hansen, ank. N. Sundby 18.4.
Nordstjernen, Hansen, ank. Cadiz 13.4.
Venus, Boye, ank. København 17.4.
Emanuel, Kromann, ank. Havre 14.4.
Gertrud, Albertsen, ank. Rønne 19.4.
 Sk. *Althea*, Andersen, ank. Thorshavn 17.4.
 3m.Sk. *Arietis*, Jensen, ank. Halmstad 18.4.
 3m.Sk. *Hanna*, Boye, afg. Thorshavn 18.4.
 3m.Sk. *Mars*, Olsen, ank. Hals for Ordre 18.4.
 3m.Sk. *Paz*, Jensen, pass. Beachy Head 13.4. p. R. t. Cadiz.

DANSK SØFARTS TIDENDE

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

Abonnement

i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ADMINISTRERENDE DIREKTØR:
 HANS GADE

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

Telefon 2070-12 610

samt paa alle Postkontorer

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/SBEFRAGTNING, 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. COHN**
TOLDBODV. 22. TELEFON · 1403

København K.

Import og Lager af

Maskiner · Værktøjer · Staal · Olier
samt tekniske Rekvisitter for Damp- og Motorskibe

ASBESTPAKKET KEDELBSLAG.

KLINGER'S

STEMPEL-SKYDEVENTILER.

K. F. MARSTRANDS EFTFL.

CONSUL P. SVENDSEN FO. RETN. GRUNDL. 1832

HELSINGØR

SKIBSPROVIANTERING

6 STORE FRILAGERE

All: Varer leveres ufortoldet
Naar en O dre modtages ettidig
leveres Provia te i paa Reden
uden Ophold for SkibetTelegram-Adr.: »Mars r ndse
Telefo-er: Konto e : 28 · 45 · 427
Priva : 27 · 102 · 543
Nattelf.: 427 · Statstlf.: 5

Brug

Holzapfels
Patent FarverDEN INTERNATIONALE SKIBSFARVE-FABRIK A/S
TELEFON: 5601 ST. ANNÆ PLADS 16 KØBENHAVN TELEGR. ADR: HOLZANDIA**J. ANDERSEN & CO**

SHIPS OUTFIT

TOLDBODVEJ 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

**ESBJERG TOVVÆRKS-FABRIK A/S**

leverer det bedste

MANILA TOVVÆRK

Forlang derfor vort Fabrikat hos Deres Skibshandler

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 VAREK-KASKO
FRAGT OG INTERESSE

TELEF. 42 · 3073

HOLBERGSGADE 1 · KJØBENHAVN K.

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

HOWALDTSWERKE KIEL

SKIBSVÆRFT

MASKINFABRIK · KEDDELSMEDIE · STØBERI

PASSAGER- OG FRAGTSKIBE · MOTORSKIBE

TANKSKIBE · BUGSERBAADE · ISBRYDERE

MUDDERMASKINER · FLYDEDOKKE

DIESELMOTORER,

TYPE:

Sulzer

DOKNING OG REPARATION AF SKIBE
Flydedok for Skibe indtil 400 Fods Længde

KONTOR:

KØBENHAVN. K · AMALIEGADE 34

OVERINGENIØR

CARL HOLTERMANN

Telefon Nr. 10140

Statstelefon: 393

Telegram Adresse: »Carlholtermann«

FRIHAVNEN · KIEL

DEN MEST MODERNE
OMLADNINGSHAVN

til

ØSTERSØEN & NORDEN

★

Isfri, intet Tidevand, stor Dybde

NYE KAJER

med moderne Lade- & Lossegrejer

*Yderligere Oplysninger
faas ved Henvendelse til*

HANDELS- UND INDUSTRIEAMT
DER STADT KIEL, RATHAUS

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

A/s DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

KØBENHAVN

(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

Filialer:

BANGKOK & 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 østasiatiske 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.

O. J. Eskildsen & Co.

Dampskibsselskabet BOTNIA, Aktieselskab

Telegr. Adresse:
»DAMOTIA«

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

OSCAR OVESEN

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

Rederi og Befragtning

KØB OG SALG AF SKIBE

DAMP SKIBS SELSKABET

PATRIA A/s

DET FORENEDE DAMP SKIBS SELSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

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

DAMP SKIBS AKTIESELSKABET

“MYREN”

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

HOLM & WONSILD

Telegram-Adr.: "Holmøld"

Amaliegade 36

FLETCHERS (STEVEDORES) LIMITED

ETABLERET I OVER 50 AAR

TELEGRAM-ADR.:
"DISCHARGE, CARDIFF"
TELEFON: 1893

*Stevedores og
Kørsel*

ROYAL STUART BLDGS.,
JAMES STREET
CARDIFF

T. SHERBURN

BEFRAGTINGS-AGENT
SKIBSMÆGLER OG STEVEDORE

TELEGRAM-ADR.: "DORA, GOOLE"
BANK CHAMBERS,
GOOLE

CARL V. D. HUDE

SKIBSMÆGLER

AARHUS

Statstelefon No. 3

Telegr.-Adr. Hude

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«

VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og
Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.
Telegram-Adr.: VINKECO · Codes: Scotts, Watkins, Bentley's.

SKIBE

C. P. JENSEN

St. Annæ Plads 6 TELEFON 5430 KØBENHAVN K.

Telegram-Adr.: "FREIHTS"

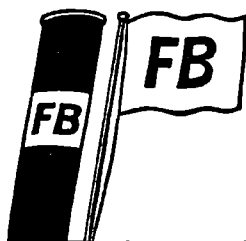
A/S DAMP SKIBS SELSKABET

ORION

Compagnie Française de Marine et de Commerce

4-6, rue de Sèze, Paris.

Specialitet: Middelhavs-, Malm- og Østersø-Befragtning
Telegram-Adr.: SHIKARI



DE FORENEDE BUGSERSELSKABER

Telef.: Toldbodbommen: Central 3944
Kontoret: Central 291 · 13101 · 10592

TELEGRAM-ADRESSE
»TUGBOATS«

Nattelefon for Bugsering: Palæ 3043
Natlf. i Stranlingstilfælde: 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 · 18

FREDAG 1 · MAJ 1925

32 · AARG.

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

FORLIG OG NY KONFLIKT

Med store Betæneligheder og langt fra enstemmigt vedtog Dansk Dampskibsrederiforening paa et Møde i Tirsdags at acceptere Forligsinstitutionens Mæglingsforslag, der betyder en Forhøjelse af Maanedshyernerne med 10 Kr. for Fyrbødere og Matroser, 8 Kr. for Kullempere og 5 Kr. for Letmatroser. Samtidig er Overarbejdspengene forhøjet med 5 Øre.

Vi har i tidligere Artikler paapeget og med Statistikens tørre Tal paavist det meningsløse i Mandskabets Krav om højere Løn paa et Tidspunkt, hvor Fragtindekset er betydelig lavere end da den sidste Regulering af Lønnen fandt Sted. Rederinæringsmæssigt og nationaløkonomisk set er Forligsinstitutionens Mæglingsforslag en Absurditet, og vinder Forligsinstitutionen mange lignende Pyrrhus Sejre, vil dens Dage være talte. Naar Rederne, om end modstræbende, har vedtaget Mæglingsforslaget og derved paa lægger Skibsfarten ny Byrder, som den i Øjeblikket absolut ikke kan bære, skyldes dette naturligvis Hensyn til Samfundet og et Ønske om at skabe den Arbejdsro, som i saa høj Grad tiltrænges ogsaa indenfor Rederinæringen.

Man kunde ønske, at en lignende Aand besjælede Hr. *Lyngsø*, der i disse Dage er faldet ikke alene sit eget Parti, men hele Landet i Ryggen. Denne Samfundsfjende har spændt Buen ualmindelig højt denne Gang. Stik imod de Samvirkende Fagforbunds Ønsker har han, faa Timer efter at Sømændene og Søfyrbødernes havde accepteret Forligsmandens Mæglingsforslag, hidset Dansk Arbejdsmandsforbund op til at afgive Sympatistrejkevarsel overfor Dansk Dampskibsrederiforening, Foreningen af Stevedorer og Ekspeditører i samtlige danske Havne og Sammenlutningen af Havne- og Købmandsorganisationer. En Sympatistrejke af et saadant Omfang vil selvfølgelig være en Ulykke for Landet, men først og fremmest for Arbejderne selv. Forøvrigt er en saadan Strejke overfor Rederne ulovlig, da Dansk Dampskibsrederiforening ingen Overenskomst har med Havnearbejderne.

Men iøvrigt er der næppe skellig Grund til Betragtninger over en eventuel Sympatistrejke. Den bliver sikkert ikke til noget.

NEDSÆTTELSE AF LODSTAKSTERNE

Rederinæringens Forhandlinger med Marineministeriet om Lodsvæsenet er nu afsluttede.

Marineministeriet har, efter hvad vi erfarer, vist sig meget forstaaende overfor Søfartens Krav om en mere tidssvarende Ordning af Lodsvæsenet.

I den allernærmeste Fremtid kan man vente, at ikke uvæsentlige Ændringer og Nedsættelser i de bestaaende Lodstakster vil finde Sted.

FYR- OG VAGERVÆSENETS OVERFØRELSE TIL ERHVERVS MINISTERIET

I sit Indlæg i sidste Nummer af *Dansk Søfarts Tidende* om Overflytning af Fyr-, Vager- og Lodsvæsen til Erhvervsministeriet skriver Kaptajn *H. P. Berg* bl. a.: »For en uhildet Betragtning skulde det

synes naturligt, at alle Søfartens Sager samles under Ministeriet for Handel og Søfart for derigennem at opnaa det bedste Samarbejde og den billigste og mest sagkyndige Administration.«

Dette ser jo overmaade rimeligt og rigtigt ud ved første Øjekast, men tænker man nøjere over Sagen, kommer man dog ikke udenom det Faktum, at Marineministeriet, under hvilket disse forskellige Institutioner hidtil har sorteret, maa byde større Sikkerhed for en sagkyndig Administration end et Ministerium, der hidtil ikke har haft med disse Sager at gøre, og som ganske naturligt, hvor dygtige dets Embedsmænd end maatte være, i hvert Fald i Begyndelsen vil staa ganske anderledes usikkert overfor Afgørelse af de forskellige Sager, der maatte blive det forelagt af de nævnte Institutioner.

Kaptajn Berg fremhæver den anerkendte Dygtighed og Energi, hvormed Ministeriet for Handel og Søfart administrerede den vanskelige Isbrydertjeneste i Vinteren 1923-1924 og drager deraf den Slutning, at det ogsaa vil kunne administrere de omstridte Institutioner paa en fuldt tilfredsstillende Maade. Vi skal i den Forbindelse minde om den for Danmark lidet smigrende Opmærksomhed, det vakte, da Erhvervsministeriet krævede Bjergeløn for den tyske Damp »Capella«, som Statsisbryderen »Isbjørn« havde assisteret i Østersøen. Sagen vakte, som det vil mindes, betydelig Opsigt saavel herhjemme som i Udlandet, og fra tysk Side protesteredes der kraftigt mod Kravet, idet man hævdede, at tyske Statsskibe (Krigsskibe) under lignende Forhold havde assisteret en Række udenlandske Skibe, deriblandt ogsaa et Par danske, uden at det var faldet dem eller nogen anden ind, at de i den Anledning skulde være berettigede til at forlange Bjergeløn. Som bekendt afviste Sø- og Handelsretten Ministeriets Krav; Fadæsen var imidlertid begaaet, men vi tvivler stærkt om, at dette vilde have været Tilfældet, om Isbryderens Virksomhed havde været underlagt Marineministeriet i Stedet for et Ministerium, der stod fremmed overfor Behandlingen af maritime Sager.

Vi har tidligere udførligt klarlagt vort Standpunkt i denne Sag, henviser iøvrigt til de af Direktør *Sass* paa »Dansk Dampskibsrederiforening«s Generalforsamling i Gaar fremsatte Udtalelser angaaende Spørgsmaalet, og skal her kun endnu en Gang understrege, at vi ikke finder nogen Anledning til at forlade et System, der har bestaaet sin Prøve og virket tilfredsstillende, for at antage et andet, der er uprøvet, og under hvilket de af Marineministeriet indvundne Erfaringer atter skal høstes, og endelig kan vi ikke se, at det er nogen Ulykke, at vore unge Søofficerer gennem Tjeneste om Bord i Fyr- og Vagervæsenets Baade nøje lærer det Farvandet at kende, som de under Krigsforhold skal virke i og kende til Bunds.

MEXICO OG DEN UDENRIGSKE SKIBSFART

Siden General *Calles* overtog Regeringens Førelse i Mexico, er der sket store Fremskridt i Landet, og der er ingen Tvivl om, at den nye Præsidents Hensigt

er at bringe Orden i Landets Finanser og gengive det Verdens Tillid og Agtelse, og han hører til den Type Mænd, der almindeligvis gennemfører, hvad de foresætter sig.

Han eller hans Regering har imidlertid gjort i hvert Fald et forkert Skridt, der antagelig vil svække det gode Indtryk, man allerede har faaet af andre af hans Handlinger. Vi tænker her paa den Paragraf i hans nye Indkomstskat, der traadte i Kraft den 1. April, og hvorefter der fastsættes en Afgift af 2 pCt. af Fragten for alle fremmede Skibe, der indtager Ladning i Mexico. Denne Paragraf vil sikkert give Anledning til stærke Protester i Udlandet og vil, hvis den ikke ophæves, resultere i en Retaliations-Politik overfor mexicanske Varer i en Række Lande. Dette vilde være i høj Grad beklageligt, idet den direkte Handel mellem Mexico og mange europæiske Lande, ikke mindst de skandinaviske, er steget meget betydeligt i Løbet af de sidste 4 Aar, og denne forøgede Handelsomsætning vilde, efter hvad vi erfarer, snart blive

fulgt af en Udvidelse af Skandinaviens Skibsfart paa Mexico, men disse Planer vil selvfølgelig ikke blive gennemført, naar der er Udsigt til Stilstand eller Tilbagegang i Handelen.

I Forbindelse med den ovennævnte Paragraf er der udstedt et Dekret, hvorefter Agenterne for de udenlandske Skibsfartsselskaber gøres ansvarlige for Opkrævningen af denne saakaldte Skat, der i Virkeligheden ikke er andet end et Forsøg paa at tvinge andre Nationer til at betale Mexicos Statsobligationer. Et saadant Forsøg kan man naturligvis ikke finde sig i, og de internationale Skibsfartsorganisationer vil antagelig træffe de fornødne Forholdsregler til at faa lagt et Pres paa den mexicanske Regering, som de har gjort tidligere i lignende Situationer.



MISBRUG AF DET TRAADLØSE FARE SIGNAL SOS

Der har i den senere Tid været en Række Tilfælde af Misbrug af det traadløse Faresignal SOS, og skønt dette er blevet skarpt paatalt i de forskellige Skibsfartsblade, synes der ikke at være tilvejebragt nogen Bedring i dette Forhold, der volder de Skibe, som iler til Hjælp baade Udgift, Tidsspilde, Ulejlighed og Ærgrelse.

I *Lloyds List* for den 22. April beretter en Indsender følgende om et saadant falsk Alarmsignal: Den 8. Februar Kl. 12.45 Morgen opfangedes et traadløst Telegram fra den tyske Dampner »Robert«, der meddelte, at Dampneren »Marianne« paa Grund af Kulmangel laa og drev paa 52° 48' n. B., 4° 12' ø. L. »Marianne« er en Baad paa 889 Bruttotons og er ikke udstyret med traadløs Telegraf. Bugserdamperen »Schelde« blev straks afsendt fra Rotterdam til det opgivne Sted, hvortil den ankom Kl. 7.30 Em. Under Sejladsen søgte den stadig at faa Forbindelse med »Robert«, men uden Held. Den traadløse Station Scheveningenhaven søgte ligeledes at faa Forbindelse med »Robert«, uden at det dog lykkedes den.

Da »Schelde« ankom til det opgivne Sted, var der intet Spor af »Marianne«. Den søgte efter Dampneren hele Natten og den følgende Dag, men uden Resultat,

og om Aftenen den 9. Februar fik den omsider Ordre til at vende tilbage til Rotterdam, hvortil den naaede Kl. 7.30 Morgen den 10. Februar efter at have været i Søen i henved to Døgn.

Kl. 11 Fm. fik Stationen Scheveningenhaven uventet Forbindelse med »Robert«, der var paa Rejse fra Hamburg til Rotterdam, og rettede da en Forespørgsel til den om »Marianne«. »Robert« svarede, at den ikke kendte noget som helst til et Telegram angaaende »Marianne«, og at den paa det Tidspunkt, da Telegrammet skulde være afsendt af den, endnu laa i Hamburg.

Bugserdamperens Rederi skrev derefter til Havnemesteren i Hamburg og fik af denne Meddelelse om, at »Robert« virkelig paa det nævnte Tidspunkt laa i Hamburg, idet den var afsejlet fra Havnen den 8. Februar Kl. 8.5 Fm.

Der er heller ikke senere fremkommet noget om, at »Marianne« skulde have været i Vanskeligheder.

Det er givet, at den Art falske Alarmeringer virker højst uheldigt, og det maa haabes, at et saadant Misbrug af den traadløse Telegraf hurtigt maa blive standset.

FORESTAAENDE FORHØJELSE AF AFGIFTERNE I PANAMAKANALEN

En Forhøjelse af Afgifterne i Panamakanalen synes i sidste Finansaar var ca. 6 Millioner større end i 1923 og androg 16 Millioner Dollars mod 10 Millioner det foregaaende Aar. Der paatænkes, efter hvad »Hansa« medeler, en Afgift af \$ 1,00 pr. N. R. T. baseret paa Kanalmyndighedernes Maaling. For amerikanske Skibe gælder ved Siden af denne Maaling Staternes, som den bruges i alle Unionens Havne, og det synes, som om amerikanske Skibe ved Benyttelse af Kanalen er stillet frit med Hensyn til Maalemaaden. Paa anden Maade kan man ikke, udtaler Bladet, forstaa Kanaladministrationens Beklagelse af, at de to Maader at maale paa for den i 1924 har betydet en Mindreindtægt af 4½ Million Dollars, hvoraf man kan slutte, at der for de amerikanske Skibe, hvad Kanalafgifterne angaar en mere fordelagtig Maalemetode. Dette fremgaar ogsaa af, at den amerikanske Rederforening nylig har protesteret mod, at der gøres Forsøg paa at ophæve de Bestemmelser, der hidtil har været gældende. Hvorvidt Redernes Protest vil blive taget til Følge er selvfølgelig umuligt at udtale sig om, men det er en Kendsgerning, at et Forslag om Op-

hævelse af de dobbelte Maalebestemmelser er blevet forelagt et af Senatet nedsat Udvalg, hvis Formand er Senator Jones.

NY INTERNATIONAL PROTECTION CLUB

Paa Foranledning af »Union des Armateurs Belges« og »Fédération Maritime d'Anvers« og i Forstaaelse med »International Shipping Federation«, der omfatter de fleste Skibsrederforeninger Verden over, er der under Navn af »Comité des Interêts Maritimes Anversoises« blevet dannet et Andelsselskab, der fra den 15. April d. A. opkræver en Afgift af alle Dampere, der anløber Antwerpens Havn, forsaavidt de ikke er ballastede.

Afgiften er foreløbig fastsat saaledes:

For hver Ankomst eller Afgang med Ladning: Skibe med en N.R.T. under 400 Tons 5 sh., med en N.R.T. fra 401 Tons til 1,000 Tons 10 sh., med en N.R.T. fra 1,001 Tons til 2,000 Tons 20 sh., med en N.R.T. fra 2,001 Tons til 4,000 Tons 30 sh. og Skibe med en N.R.T. over 4,000 Tons 40 sh.

Afgiften nedsættes med 50 pCt. for Trafikken mellem Gibraltar og Nordeuropa.

DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING

afholdt igaar sin ordinære Generalforsamling. Overretssagfører *Stæhr* dirigerede og Formanden, Direktør *Chr. Sass* aflagde Beretning.

Af denne fremgik, at Dansk Dampskibsrederiforening pr. 1. Januar 1924 talte 50 Medlemmer repræsenterende en samlet Brutto Register Tonnage af 693,623 Tons. I Løbet af Aaret er udgaaet 4 Medlemmer, nemlig: D/S »Atlantehavet«, A/S »Nord-Østersø-Rederiet«, A/S Rederiet »Ørkild« og R/A »Triton«, der alle er traadt i Likvidation.

Der er optaget 9 nye Medlemmer, nemlig: D/S *Atlantia*, D/S »Botnia«, A/S Det forenede Buggerselskab, A/S Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise, A/S »Juno«, D/S »Jyden«, D/S »Normannia«, D/S »Phønix« og D/S »Ursus«, og Foreningen stod pr. 1. Januar 1925 med 55 Medlemmer repræsenterende ialt 751,727 Brutto Register Tons. 1. Januar 1911 var der 43 Medlemmer repræsenterende 480,515 Brutto Register Tons.

Foreningens Administration.

Foreningen blev i Tiden fra 1. Januar 1924 til 15. April 1924 ledet af følgende Bestyrelse:

Skibsreder *Chr. Sass*, R. DM., Formand, Generalkonsul *A. N. Petersen*, R., Næstformand, Direktør *H. Gether* (valgt af Gruppe I), Direktør *C. Paepcke* (valgt af Gruppe II), Konsul *Chr. Andresen* (valgt af Gruppe III) og Direktør *Th. Adler Svanholm* (valgt af Gruppe IV).

Paa Generalforsamlingen, der fandt Sted den 15. April 1924, nedlagde Direktør *Paepcke* sit Mandat, og Generalkonsul *A. N. Petersen* ønskede at fratræde som Næstformand, hvorimod han var villig til at lade sig genvælge som menig Bestyrelsesmedlem.

Bestyrelsen kom herefter til at bestaa af:

Skibsreder *Chr. Sass*, R. DM., Formand, Konsul *Chr. Andresen*, Næstformand, Direktør *H. Gether* (valgt af Gruppe I), Generalkonsul *Christian Holm*, R. (valgt af Gruppe II), Generalkonsul *A. N. Petersen*, R. (valgt af Gruppe III) og Direktør *Th. Adler Svanholm* (valgt af Gruppe IV).

Paa Foreningens Kontor beskæftigedes ved Aarets Udgang foruden den administrerende Direktør, en Bogholder, en Sekretær, en Fuldmægtig, en Protokolfører, fire Kontorister samt et Bud.

Med Hensyn til Foreningens Administrationsomkostninger henvises til Regnskabet, der udviser et Underskud paa 16,390.92 Kr., som er afskrevet paa Kapitalkonto.

I Betragtning af, at der udover de budgetterede Udgifter af den budgetterede Indkomst er afholdt først og fremmest samtlige Udgifter i Anledning af Foreningens Jubilæum og dernæst adskillige ekstraordinære Gaver og Understøttelser, maa Resultatet af Regnskabet anses for tilfredsstillende.

Understøttelser, Bidrag til offentlige Institutioner m. v.

Foreningen har som hidtil betalt til »Georg Stages Minde« 5 Øre pr. B. R. T. af den i Foreningen indmeldte Tonnage eller ialt 34,681.15 Kr. Iøvrigt har Foreningen ydet betydelige Bidrag til en Række offentlige og private Institutioner, saasom Københavns Maskinistkole, Foreningen for international Søret, Danske Navigatorers Bibliotek, Søspejderne, Kunstindustriudstillingen i Paris, »Dansk Arbejde« etc.

Jubilæet.

Den 17. Januar 1924 havde Foreningen bestaaet i 40 Aar. Dagen blev fejret ved en i Foreningens Mødesal afholdt Banquet, hvori bl. a. deltog Handelsministeren, Repræsentanter for Grosserer-Societetets Komité, Industriraadet, Landbrugsraadet, Norges Rederforbund, Sveriges Redareforening og de søfarende Organisationer.

En Række Gaver, Blomsterdekorationer og Telegrammer, som Foreningen modtog i Dagens Anledning, gav Udtryk for den Anerkendelse, Foreningen har fundet i vide Kredse.

Dansk Dampskibsrederiforenings Meddelelser.

Fra 1. Juli 1924 overgik *Dansk Søfarts Tidende* paa Foreningens Initiativ til »Nautisk Forlag«, og som Følge heraf

vedtoges det at lade Dansk Dampskibsrederiforenings Meddelelser ophøre med Dobbeltnummeret Juni-Juli 1924, idet man besluttede at lade Meddelelser af mere almindelig Art fremkomme i *Dansk Søfarts Tidende*, medens mere fortrolige Meddelelser udsendes til Medlemmerne med specielt Cirkulære.

Medlemsmøder.

Som meddelt i forrige Aars Beretning vedtoges det som Forsøg at afholde Aftenmøder med et indledende Foredrag for under tvangfri Former at drøfte Skibsfartens Anliggender.

Første Møde i 1924 afholdtes Torsdag den 24. Januar, hvor Kontorchef *C. F. Lytting* talte om Socialpolitik, Torsdag den 21. Februar holdt Professor *K. Sindballe* et Foredrag om Arbejdet for Søretts Internationalisering, og Torsdag den 20. Marts holdt Premierløjtnant *H. Garde* et Foredrag med levende Billeder om teknisk Navigation med særligt Henblik paa Radiotelegraphen i Skibets Tjeneste.

Da Resultatet af dette Forsøg var faldet heldigt ud, enedes man den 4. Februar 1924 om at fortsætte med Afholdelse af saadanne Aftenmøder i Vintersæsonen.

Første Møde i den nye Sæson afholdtes Torsdag den 16. Oktober, hvor Redaktør *Axel Gerfalk* talte om Pressen og Skibsfarten. Torsdag den 20. November holdt Direktør *Ove Munch* Foredrag med Lysbilleder om Emnet: »Lidt om Københavns Havn i Nutid og Fremtid«, og Torsdag den 18. December holdt Underdirektør *E. L. Barfoed* Foredrag med Lysbilleder om Emnet: »Dieselskibe contra Dampskibe«.

Forholdet til Besætningerne.

Som meddelt i Beretningen for 1923 vakte det almindelig Forbavselse, at Organisationerne opsagde Overenskomsterne til Ophør fra og med den 1. April 1924. Da det under de derpaa stedfundne Forhandlinger med Organisationerne ikke lykkedes at opnaa Enighed om nye Overenskomster, og da Officererne truede med at iværksætte en Boykotning af danske Skibe, greb Forligsinstitutionen ind i Forhandlingerne og fremsatte Mæglingforslag, der blev vedtaget af alle Parter og i Hovedsagen betød en Tilbagevenden til Hyrerne i Februar 1923.

De nye Overenskomster løber til 1. April 1925 og var ikke opsagt ved Aarets Udgang.

Arbejdsgivernes Bidrag til Arbejdsløshedsfonden.

Dansk Dampskibsrederiforenings Henstilling til vedkommende Autoriteter om at faa nedsat Redernes Bidrag til Arbejdsløshedsfonden er blevet taget til Følge, idet Bidraget fra 1. Juli 1924 er blevet nedsat til 5.00 Kr. pr. Helaarsarbejder.

Beskatning af Skibsfart i fremmede Havne.

Foranlediget ved en fra Erhvervsministeriet den 20. Juli 1923 modtagen Meddelelse om, at den britiske Regering havde faaet Bemyndigelse til efter Aftale med fremmede Magter paa Betingelse af Reciprocitet ved en Order in Council at fritage de paagældende Landes Rederier for Beskatning i Storbritannien, henstillede man til Ministeriet, at der blev foretaget de fornødne Skridt til Afsluttelse af en Overenskomst med England om gensidig Fritagelse for Skibsfartsbeskatning.

Under 8. Marts 1924 udbad Erhvervsministeriet sig Foreningens Udtalelser i Anledning af et af den britiske Regering udarbejdet Udkast til en Overenskomst om gensidig Fritagelse for Beskatning af Skibsfarten, for begge Landes Vedkommende begyndende med deres respektive Skatteaar 1923/24.

Foreningen havde intet at bemærke til Udkastet, men henlede Ministeriets Opmærksomhed paa, at flere danske Rederier havde Skattesager svævende i England vedrørende flere tidligere Aar, og man henstillede til Ministeriets Overvejelse, hvorvidt det maatte anses for hensigtsmæssigt at tage Spørgsmaalet om Fritagelse for Beskatning i disse Aar op til Behandling samtidig med, at Ministeriet søgte at bringe den ovenomhandlede Overenskomst i Orden, eller om man vilde anse det for heldigere at vente med dette Spørgsmaal, indtil en Overenskomst var afsluttet.

Resultatet af de førte Forhandlinger foreligger nu i en Overenskomst dateret 18. December 1924, der alene tager Sigte paa Tiden efter den 1. April henholdsvis for Storbritannien og Nordirlands Vedkommende den 6. April 1923. Samtidig med Undertegnelsen har den danske Gesandt overrakt Foreign Office et

Memorandum, udarbejdet i Samraad med den norske og svenske Gesandt i London, i hvilket anføres de Argumenter, der efter den danske, norske og svenske Regerings Anskuelse taler imod, at de fra britisk Side rejste Krav om Betaling af Skat forfalden inden den 1. henholdsvis 6. April 1923 fremdeles hævdes.

Danske Rederes Retsværn.

Fra den danske Bestyrelse for Nordisk Skibsrederforening modtog Foreningen et Forslag til Oprettelse af en dansk Defence Club.

Forslaget blev behandlet paa Møder i Foreningen den 9. Oktober og den 6. November 1924, hvor den danske Bestyrelse fik Bemyndigelse til at forhandle med Nordisk Skibsrederforening for at søge at finde en tilfredsstillende Løsning.

De derpaa førte Forhandlinger resulterede i, at Nordisk Skibsrederforening akcepterede de danske Rederes Forslag, ligesom den indgik paa at betragte det nystiftede Danske Rederes Retsværn som sin Repræsentant for Sager i København.

Det vigtigste ved hele den trufne Ordning er, at de danske Rederes Sager for Fremtiden skal behandles i og fra København, hvor Rederne faar et Kontor, hvor Raad og Vejledning kan søges, og endelig bliver ogsaa de danske Redere i Fremtiden Herre over, hvilke Sager, de mener og ønsker skal føres, ligesom de vil faa fuld Indsigt i, hvorledes dette gøres, og endelig vil de kunne medvirke i langt større Omfang end hidtil ved Gennemførelsen af deres Sager.

Den nye Aktielov.

Det af Foreningen nedsatte Udvalg har holdt en Række Møder med Repræsentanter for Grosserer-Societetet og Industriraadet, og Dansk Dampskibsrederforening har efter Indstilling fra det paagældende Udvalg under 12. Marts 1924 tilsluttet Erhvervsministeriet en Betænkning i Sagen.

Fartstid for Søfolk.

I Anledning af den vedvarende Tilbagegang i Sejlskibstonnagen har Foreningen nedsat et Udvalg for at undersøge, hvorvidt det er muligt og forsvarligt at opretholde Kravet om, at Søfolk, der ønsker at faa Navigatørbevis, maa have gjort Tjeneste en vis længere Periode i Sejlskibe. Udvalget, som har søgt Samarbejde med Sejlskibsrederforeningen, Skibsførerforeningen og Styrmandsforeningen, har endnu ikke sluttet sit Arbejde.

Forhyring i Europa til oversøisk Fart.

Som Følge af, at Sø- og Handelsretten i København ved Dom af 25. August 1924 har statueret, at den ved Forhyring i Europa til oversøisk Fart anvendte Rejseangivelse f. Eks. »England og videre« eller »Gøteborg og videre« i Henhold til Sømandslovens Par. 32, ikke dækker Rederierne mod Betaling af een Maanedes Hyre, har Foreningen med andre interesserede Institutioner drøftet Spørgsmaalet om, hvorledes Forhyring i Europa i Fremtiden bør foregaa, saaledes at Rederierne kun har at betale 7 Dages Hyre for en syg Sømand, naar Skibet regelmæssigt anvendes i ikke-europæisk Fart.

Man er enedes om, at Forhyring i Europa for Skibe i ikke-europæisk Fart bør ske paa udtrykkelig Betingelse: »For ikke europæisk Fart«.

Denne Betingelse maa paaføres Forhyringsbogen ved Forhyring saavel i Danmark som i andre europæiske Lande.

Fyr- og Vagervæsenet.

Foranlediget ved et fra Regeringens Side fremsat Forslag om Henlæggelse af visse Administrationsgrene fra Marineministeriet til Erhvervsministeriet har Foreningen under 28. Oktober 1924 afholdt et ekstraordinært Møde, hvor dette for Skibsfarten meget vigtige Spørgsmaal blev indgaaende drøftet.

Paa Mødet blev følgende Resolution enstemmig vedtaget:

»Alle Forhold taget i Betragtning maa Dansk »Dampskibsrederforening indtrængende fraraade »at overføre Administrationen for Fyr- og Vagervæsen samt Vejmeldinger fra Marineministeriet »til Erhvervsministeriet. Dansk Dampskibsrederforening 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 util- »raadelig. Vi maa derimod af mange Aarsager ud- »tale det Ønske, at Administrationen for Havne- »væsenet overføres til Erhvervsministeriet«.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

Som meddelt i forrige Aars Beretning vedtoges det at stille Spørgsmaalet om Foreningens Udmeldelse af Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart i Bero et Aar for paany at blive taget op til Behandling inden Opsigelsesfristens Udløb den 1. Oktober 1924.

Spørgsmaalet blev drøftet paa Møder i Dansk Dampskibsrederforening den 4., 24. og 25. September 1924, og det blev paa sidstnævnte Møde med kvalificeret Majoritet vedtaget at udmelde Dansk Dampskibsrederforening af Fællesrepræsentationen for Dansk Skibsfart fra 1. Januar 1925 at regne.

Haag-Reglerne.

Fra The International Shipping Conference modtog man en Meddelelse om, at Haag-Reglerne var blevet gennemført i England ved en Lov betitlet »Carriage of goods by Sea Act, som traadte i Kraft den 1. Januar 1925, og Conferencen forespurte om, hvorvidt Dansk Dampskibsrederforening vilde virke hen til, at en lignende Lov blev indført i Danmark.

Efter Indstilling fra det paagældende Udvalg vedtoges det uden Motivering at svare, at man ikke saa nogen Anledning til at faa Haag-Reglerne indført ved Lov her i Landet.

Udvalget motiverede sin Indstilling med, at der ikke er nogen Grund til at indføre Lovregler for Forhold, som Redere og Købmænd hidtil har kunnet enes om indbyrdes samt, at der for Tiden arbejder en interskandinavisk Sølovskommission.

Havnetaksterne i Provinserne.

Det af Dansk Dampskibsrederforening nedsatte Udvalg for Nedsættelse af Havnetaksterne i Provinserne har under 15. November 1924 afholdt Møde med Sammenslutningen af danske Havne, hvor Udvalget paapegede, at de for Danmark i 1921 vedtagne og til 1925 gældende Takster ikke staar i rimeligt Forhold til Skibsfartens Kaar og foruden at kræve en almindelig Nedsættelse af disse Takster, fremsatte man bl. a. Krav om, at der ikke bør betales fulde Havnepenge for Skibe, der kun lossere eller laster Partladninger, men at disse beregnes i Lighed med det i København og i mange af Udlandets Havne anvendte Princip, af den lossede Godsmængde.

Man fremsatte dernæst Krav om Nedsættelse af de gældende Brotakster, idet man fremhævede, at selvom denne Afgift betales af henholdsvis Afsender og Modtager, virker den i Skibsfartens Konkurrence med Banerne som et Tillæg til Søfragten, og navnlig for den indenrigske Søfart vil det være af stor Betydning, at Bropengene er lave, ligesom det ogsaa turde være til Havnenes Fordel, at de holdes saa lave som muligt, da Betingelsen for forøget Skibsfart staar i nøje Sammenhæng hermed.

Endvidere henstillede man, at den tidligere gældende Moderation for gennemgaaende Gods atter burde optages i Taksterne for Bropenge for at muliggøre forøget Trafik over Havnen til dennes Opland.

Endelig paapegede man det uheldige i, at Perioden gælder for saa langt et Tidsrum som 5 Aar, idet der, hvis Banerne edsætter deres Takster, hurtigst maa kunne ske en Nedsættelse i Bropengene, da Havnene i modsat Fald vil risikere at miste en stor Del af den indenrigske Trafik.

Under 21. Januar 1925 modtog man fra Erhvervsministeriet 71 Havneoverenskomster til Udtalelse, og Foreningen har under 28. Januar efter Samarbejde med Dansk Sejlskibsrederforening fremsat sine Bemærkninger hertil.

Rederiforeningerne har i denne Henvendelse beklaget, at der i de tilstillede Forslag ikke er taget nogetsomhelst Hensyn til de tidligere overfor Ministeriet og Sammenslutningen af danske Havne fremsatte Krav, ligesom der heller ikke er taget Hensyn til Kravet om en Deling af Afgiften i en Tonnage- og en Besejlingsafgift, saaledes som Tilfældet er i København, og man henstillede, at disse Krav blev imødekommet, forinden de foreslaaede Takster blev approberet.

Man beklagede ligeledes, at der ikke er taget Hensyn til Erhvervsministeriets og Rederiforeningernes Henstilling til Ministeriet for offentlige Arbejder om Ophævelse af Bugserafgiften, men at denne endog for adskillige Havnes Vedkommende er forhøjet i en ganske urimelig Grad.

Idet man principielt fastholdt, at denne Afgift bør bortfalde, kunde man dog subsidiært for den kommende Takstperiode gaa med til, at der fastsættes en Maksimaltakst for indenbys Bugserfartøjer af 2 Kr. og for udenbys Bugserfartøjer af 4 Kr., men at en saadan Afgift i intet Tilfælde maa fastsættes til et højere Beløb end det, der er gældende for Tiden, og at Afgiften efter Udløbet af Perioden 1925-30 helt skal bortfalde.

Endvidere fastholdt man, at Afgiften kun skulde opkræves af eet Bugserfartøj, selv om flere anvendes. For det Tilfælde, at Kravet om Ophævelse af Afgiften for Bugserfartøjer gen-

nemførtes, kunde man af Hensyn til den Konkurrence, den udenlandske Lægtterfart paalører dansk Sejlskibsfart, gaa med til, at der gives Havnen Kompensation for Indtægtstab som Følge af Afgiftens Ophævelse ved, at der fastsættes en særlig men rimelig Takst for udenbys Pramme og Lægttere, der bugseres, saaledes at Tonnageafgiften opkræves af den samlede Tonnage af det bugserede Fartøj og Bugserfartøjet som en Enhed, og man kunde tænke sig, at en saadan særlig Takst burde ligge i Nærheden af Taksten for Sejlskibe med Hjælpe-skrue.

Med Hensyn til selve Havnetaksterne ansaa Rederiforeningerne en Nedsættelse af 25 pCt. gældende for alle Havne for det mindste, Skibsfarten maatte kræve.

Paa et senere i Erhvervsministeriet afholdt Møde har Foreningen kritiseret den Havnepolitik, man var kommet ind paa, og hævdet, at Skibsfarten havde Interesse i et passende Antal gode Havne, men derimod ikke i, at næsten enhver By i Landet ofrede meget store Beløb til Havneudvidelse. Det burde i alle Tilfælde ikke være Skibsfarten, som kom til at betale for Havnebestyrelsernes letsindige Politik; det maatte blive de paagældende Kommuners egen Sag.

International Sømandslov.

Paa et Møde i Dansk Dampskibsrederiforening den 6. Marts 1924 blev det vedtaget, at Foreningen skulde søge Samarbejde med de forskellige interesserede Landes Rederiforeninger i Anledning af det af det internationale Arbejdsbureau i Geneve udarbejdede Forslag til en international Sømandslov.

Det paabegyndte Samarbejde er i fuld Gang, og man har det bedste Haab om, at det skal lykkes at undgaa en Vedtagelse af Forslaget, i hvert Fald i den Form, som Arbejdsbureauet har givet det.

Lastellnien.

I Skrivelse af 30. Maj 1924 blev Foreningen anmodet om at udpege en Repræsentant til at deltage i Forhandlinger med den britiske Regering om gensidig Anerkendelse af hvert af Landenes Lastelinierregler.

Foreningens Repræsentant i det i sin Tid nedsatte Udvalg vedrørende Load Line, Hr. Direktør J. A. Kørbing, udpegedes til at deltage i disse Forhandlinger, der førtes i London i Juli Maaned 1924.

Rapporten fra disse Forhandlinger, der resulterede i en Overenskomst mellem Danmark og England om gensidig Anerkendelse af hvert af Landenes Lastelinierregler, er i Hovedtrækkene aftrykt i *Dansk Søfarts Tidende* Nr. 35 for 1924.

Som Følge af, at Generalguvernøren for Australien under 5. September 1923 i Henhold til Par. 188 i »Navigation Act 1912-20« har udstedt en Proklamation, hvorefter Skibe, der er hjemmehørende i Indien, Straits Settlements, Frankrig, Holland, Sverige, Japan eller Tyskland fra 1. Oktober 1923 ikke længere vil være underkastet de i Afsnit 5 i ovennævnte Lov indeholdte nærmere Bestemmelser vedrørende Regler for Anbringelse af og Tilsyn med Skibes Lastelinie, udbad Erhvervsministeriet sig i Skrivelse af 12. April 1924 en Udtalelse med Hensyn til Ønskeligheden af at søge afsluttet en Overenskomst mellem Danmark og Australien om gensidig Anerkendelse af Fribordsbreve.

Foreningen har under 2. Maj 1924 meddelt Erhvervsministeriet, at da der formentlig herved ikke vil være forbundet nogen Mangel for dansk Skibsfart, hvorimod en saadan Anerkendelse frembyder forskellige Fordele, kunde man anbefale, at der søges afsluttet en saadan Overenskomst.

Lossepriser for Korn- og Foderstoffer i danske Havne.

Det nedsatte Udvalg til Oprettelse af overenskomstmæssige Lossepriser i danske Havne har i Aarets Løb gjort et betydeligt Arbejde og har opnaaet yderligere at faa afsluttet Overenskomster for Byerne Assens, Faaborg, Hobro, Horsens, Kolding, Middelfart, Nyborg, Odense, Randers, Svendborg og Vejle.

Lossepriser for Kul, Koks, Cinders og Briketter.

Som meddelt i forrige Aars Beretning blev Overenskomsten med Kulimportørerne opsagt til Ophør den 31. December 1923.

Resultatet af de i denne Anledning førte Forhandlinger var en under 10. Januar 1924 afsluttet Overenskomst om ensartede Priser for hele Landet med et Krantillæg af 15 Øre pr. Ton for Losning med Kran.

Denne Overenskomst blev tiltraadt af Københavns Belysningsvæsen og Cementfabrikkerne »Kongsdal« og »Dania« i Mariager.

Mindesmærket for de krigsforliste Søfolk.

Da intet af de den 1. Juli 1924 indkomne Udkast

til den af Dansk Dampskibsrederiforening udskrevne Konkurrence om et Mindesmærke for de krigsforliste Søfolk efter Bedømmelsesudvalgets Mening, trods ubestrideligt udmærkede Egenskaber for fleres Vedkommende, fuldt ud dækkede Tanken, besluttede Udvalget at udskrive en Supplementskonkurrence, hvortil Udkast maatte indleveres senest den 29. September 1924.

Ved den derpaa stedfundne Bedømmelse vedtoges det at overlade Mindesmærkets Udførelse til Billedhugger *Svend Rath sack* i Samarbejde med Arkitekt, Professor *Ivar Bentsen*.

De indsendte Udkast har været offentlig udstillet i Foreningens Lokaler.

Responsa.

I Henhold til tidligere Vedtagelse har Foreningen af principmæssige Grunde hidtil ikke afgivet Responsa til Brug ved Retssager.

Dette er fra mange Sider blevet følt som et stort Savn, og da det maa erkendes, at neppe nogen bedre end dansk Dampskibsrederiforening vil være i Stand til at udtale sig om coutumemæssige Forhold indenfor Skibsfarten, vedtoges det paa et under 4. December 1924 afholdt Møde at give Bestyrelsen Bemyndigelse til at afgive Responsa og at offentliggøre disse i *Dansk Søfarts Tidende*.

Skibsfartsrepræsentationen i Petrograd.

Paa et Møde i Dansk Dampskibsrederiforening den 3. Januar 1924 nedsattes et Udvalg til Behandling af Spørgsmaalet om Oprettelse af en Repræsentation for Skibsfarten i Petrograd. Udvalget har haft forskellige Konferencer med Udenrigsministeriet, og disse er resulteret i, at der er tilvejebragt en efter Omstændighederne tilfredsstillende Løsning af Spørgsmaalet.

Spansk Tonnageafgift.

Fra Udenrigsministeriet modtog Foreningen under 5. Januar 1924 en Meddelelse om en ny spansk Afgift, der paa lægges saavel den nationale som den fremmede Skibsfart, og hvis Provenu skal benyttes til Refusion af de Tab, som er paaført de spanske Skibsredere, der endnu staar i Forskud for Fragter, som de under Krigen efter Regeringens Ordre har udført til nedsatte Priser.

Da den spanske Regerings Fremgangsmaade efter Foreningens Anskuelse neppe er i Overensstemmelse med Princippet i Artikel 2 af Genua Konventionen af Oktober 1923, har Foreningen under 29. Januar 1924 henstillet til Udenrigsministeriet at tage under Overvejelse, om der maatte være Anledning til Forestillinger overfor den spanske Regering mod Dekretets Ikrafttræden.

The Chamber of Shipping of the United Kingdom og Norges Rederforbund har gjort lignende Forestillinger overfor deres Regeringer.

Spiritusoverenskomst med U. S. A.

Under 29. Maj 1924 afsluttedes en Overenskomst med de Forenede Stater om Transport af Alkohol i de Forenede Staters Farvande.

Bortset fra uvæsentlige redaktionelle Ændringer er Overenskomsten enslydende med den Overenskomst, som den 23. Januar 1924 om samme Emne blev afsluttet mellem Storbritannien og de Forenede Stater.

Toldsegl.

I Anledning af, at et Skib af Overtoldinspektoratet var blevet idømt en Bøde som Følge af, at en af Skibets Besætning havde brudt Toldseglet paa en Pakke Tobak, der af ham uden Skibsførerens Vidende var bragt om Bord i en Pakke forsynet med Toldvæsenets Plombe, tilskrev Foreningen under 9. Juli 1924 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.

Departementet stillede sig velvillig overfor Spørgsmaalet, idet det meddeltes, at selv om Skibet ikke vil kunne fritages for anordningsmæssige Ansvar for de af Besætningerne begaaede Overtrædelser af Toldanordningerne, har det dog, for at Føerne 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 1. November 1924, truffet den Ordning, at Toldopsynet ikke maa afgive Indladningsattest paa Forsendelsesangivelser paa uberigtigede Varer, Kreditoplagsvarer, Godtgørelsesvarer o. l., 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 modtaget om Bord i toldlukket Stand.

Denne Bestemmelse gælder dog ikke Proviaivering med

Spiritus, der kun vil kunne finde Sted efter særlig Tilladelse fra Toldvæsenet og i Henhold til fremlagt Rekvisition fra Skibets Fører eller Styrmand.

Trafikforholdene i København.

Foranlediget af et fra Industriraadet modtaget Ud-kast til en Skrivelse til Havnedirektøren angaaende Spørgsmaalet om en Forbedring af Trafikforholdene ved Knippelsbro og Langebro med Forslag om, at der om muligt overhovedet ikke skulde være Trafik gennem Broerne paa den Tid, Trafiken over disse er stærkest, mod at der til Gengæld ydedes Skibsfarten den Indrømmelse, at Skibene paa samme Vilkaar, som nu er gældende for Dagtrafiken, skulde kunne foretage Sejlads gennem Broerne hele Natten, nedsattes under 4. December 1924 et Udvalg, til i Samarbejde med Industriraadet og Grosserer-Societetet, at redigere en Henvendelse til Havnedirektøren.

Det paagældende Fællesudvalg har under 5. Januar 1925 tilstillet Havnedirektøren en Skrivelse, der i Hovedtrækkene findes aftrykt i *Dansk Søfarts Tidende* for den 16. Januar 1925.

Uddannelse af Styrmand til Radiotelegrafister.

Paa et den 4. December 1924 afholdt Møde vedtoges det at oprette et Laanefond paa 5,000 Kr. for Styrmand, der ønsker at lade sig uddanne til Radiotelegrafister.

Valutasituationen.

Under den 19. Februar 1924 nedsattes et Udvalg til i Samraad med Grosserer-Societetet og Industriraadet at rette en Henvendelse til Regeringen og Rigsdagen om at træffe Foranstaltninger til at raade Bod paa Valutamiséren.

Efter at Statsministeren imidlertid havde givet Til-sagn om Fremsættelse af en samlet Plan til Imøde-gaaelse af de alvorlige Forhold, besluttede Foreningen indtil videre at afvente Regeringens Initiativ i det Haab, at man denne Gang vilde søge gennemført For-anstaltninger, der var tilstrækkeligt virkningsfulde til ikke alene at fjerne de dybere Aarsager til den danske Kronens Fald, men tillige til at modvirke den naturlige Ængstelse i Befolkningen, som Kronens Forringelse og den dermed forbundne Forrykkelse i Formuesforhol-dene foraarsager.

Winchmen fra Land.

Som Følge af, at der i Overenskomsterne med Havnearbejderne er indført en Bestemmelse om, at saavel indenbords som udenbords Arbejde forhøjes med 10 pCt., dersom Skibet ikke vil tage Winchmen fra Land, men ønsker Spillet betjent af Besætningen, blev der fra Danske Kulimportørers Association rettet Anmodning til Dansk Dampskibsrederiforening om at faa den mellem deres respektive Organisationer aftalte Losningsgodtgørelse forhøjet, idet der blev gjort gæl-dende, at det ved Overenskomsten med Arbejderne etablerede Forhold ikke var en Forhøjelse af Arbejds-lønnen, men noget ganske nyt, som man ikke havde kunnet forudse, da Overenskomsten om Losningsgodt-gørelse blev oprettet.

Da Dansk Dampskibsrederiforening imidlertid ikke kunde indgaa herpaa, enedes man om at lade Spørgs-maalet afgøre ved en Voldgiftsret, der ved Kendelse af 15. November 1924 gav Dansk Dampskibsrederifor-ening Medhold.

York-Antwerp Rules.

I Anledning af en gennem Professor K. Sindballe fra The International Law Association modtaget Fore-spørgsel, om Foreningen ønskede at stille Forslag om Ændringer i York-Antwerp Rules 1890, nedsattes den 6. Marts 1924 et Udvalg til Undersøgelse af Sagen, og Udvalget har efter Samarbejde med Assurandører og Dispachører gjort sine Synspunkter gældende.

Paa The International Law Association's Initiativ afholdtes i September Maaned 1924 en Konference i Stockholm, hvor det af denne Association nedsatte Redaktions-Komité's udarbejdede Forslag til nye York-

Antwerp Rules blev vedtaget og anbefalet til Antagelse af de forskellige Lande.

Paa et under 4. December 1924 i Dansk Dampskibs-rederiforening afholdt Møde vedtoges det at adoptere de nye Regler fra 1. Januar 1925.

Skandinavisk Samarbejde.

Direktørerne for de tre skandinaviske Rederifor-eninger har i Aarets Løb afholdt Møder i København den 18. Januar 1924 og i Oslo den 23. Februar og den 21. Oktober 1924, hvor Sager af fælles Interesse er blevet drøftet.

Almindelige Bemærkninger.

Aaret 1924 har ikke været noget godt Aar for dansk Skibsfart, og Udsigterne for det kommende Aar er heller ikke de lyseste. Aarets første Maaneder viste en ganske pæn Stigning i Fragterne, men denne Stigning var kun af ganske kort Varighed, og Fragtniveauet er nu paa adskillige Punkter — og da navnlig i saadanne Farter, hvor den danske Handelsflaade fortrinsvis er beskæftiget — nede paa Rater, som er tabbringende — saaledes at den Oplægning af Tonnage, som lykkelig-vis blev undgaaet i 1924, næppe vil kunne undgaas i 1925, ja den er allerede saa smaat begyndt. Konkurren-cen fra Udlandet, navnlig fra Tyskland og andre Lande, som paa Grund af lavere Arbejds løn er i Stand til at drive deres Skibe meget billigere end de danske Rederier, er overordentlig haard; og hertil kommer, at Udlandet i større og større Udstrækning ved direkte Subsidier eller ved discriminerende Lovgivning søger at ophjælpe den nationale Skibsfart paa Bekostning af fremmed Skibsfart. Forhaabentlig kan dansk Skibsfart som hidindtil klare sig selv, men det vilde dog være ønskeligt, om der fra alle Sider og ikke mindst fra Statsmyndighedernes Side kunde blive vist nogen større Forstaaelse af de vanskelige Forhold, hvorunder Skibsfarten arbejder. Det bør ikke glemmes, at Skibsfarten indsejler mange Millioner Kroner fra Udlandet, direkte eller indirekte skaffer Brødet til en Mængde Mennesker, og i det hele taget er en meget væsentlig Faktor for Landets hele Økonomi.

Af efterfølgende Oversigt fremgaar, at Danmarks Handelsflaade sat i Forhold til Landets Indbygger-antal kommer ind som Nr. 4 efter Norge, England og Holland.

B. R. T. pr. 1000 Indbyggere

Norge	883
U.K.	402
Holland	382
Danmark	289
Sverige	169
U.S.A.	118
Frankrig	84
Italien	68
Japan	59
Tyskland	30

Et Lyspunkt er det, at den danske Handelsflaade efterhaanden ved Udrangering af gamle Skibe og Køb af nye staar som en af de bedst udrustede og mest moderne i Verden, idet, ifølge Lloyd's Opgivelser, Forholdet mellem den samlede Handelsflaade og Antallet af Skibe under 5 Aar i de forskellige Lande stiller sig som følger:

Tyskland	52
Holland	36.8
Danmark	33.7
Frankrig	32.25
Canada	30.5
U. S. A.	30.4
Norge	30.3
U. K.	26.1

De samme Tal viser imidlertid ogsaa i Forbindelse med det tidligere anførte om de lave Lønninger i Tyskland, hvilke umaadelige Fordele den tyske Skibsfart har i Verdenskonkurrencen.

“DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

København, den 28. April 1925.

Fragtrapporterne kan ikke lyde meget opmuntrende i disse Dage, men selv om det er vanskelige Tider at komme igennem, maa det vel faa en Ende. Spørgsmaalet er bare, om der ikke gaar for meget i Stykker, medens der ventes.

Hele Verdensmaskineriet lader til at være gaaet i Staa, og saavel Tilliden mellem Folkene som Krediten er desværre endnu langt fra genoprettet. De forskellige Landes forskellige politiske Overbevisninger, gode eller daarlige Valutaforhold, daarlige Kornhøst med daglig varierende Priser etc. gør Forretningerne uendelig vanskelige og risikable.

Da Skibsfarten er afhængig af Handelen og omvendt, maa vi haabe for hverandre, at Vinden snart maa begynde at blæse den rigtige Vej.

TRÆLASTMARKEDET

er livligere, men den bebudede Opgang lader vente paa sig, og saa længe en stor Del af Lasterne straks bliver taget paa Spekulation, kan det ikke blive bedre. De allerfleste Lasteadler vil være tilgængelige omkring Midten af Maj, og en hel Del Baade, som hidtil har sejlet paa Middelhavet og Nordsøen, vil engageres i Trælastfarten og aflaste de andre Markeder en Del.

6,000 Favne Pulpwood Uleåborg/Calais-Rouen er taget af et Hamburg Firma til 37/6d.-38/- henholdsvis, og 3,000 Stds. Riga/Holland af Riga-Firma til Hfl. 18. Rederne vil senere faa disse Ordre stukket ud til lidt lavere Fragt, og selv om det ikke lykkes Spekulanterne at tjene paa Fragten, vil de kunne sikre sig en god Befragtningskommission.

Forøvrigt bemærkes sluttet:

2,000 Stds. Wiborg/Alexandria 62/6d., nett, 1,400 Stds. Sverige/Alexandria 60/-, nett, 1,200 Favne Syd Finland/Rotterdam 19½ Hfl., 800 Stds. 2 Hernösand/Aberdeen 40/-, 650 Stds. Ljusne/London 41/-, 620 Stds. Norrsundet/London 40/6d., 625 Stds. Yxpila/Zaandam 22 Hfl., 300 Stds. Råfsö/Hull 45/-, old, 300 Stds. Skutskär/Southampton 50/-, 450 Stds. Björkö/Grangemouth 37/- og en Propskontrakt Syd Finland/E.C.C.P. 37/6d.

Der er yderligere Pulpwood og Propslaster i Markedet fra Nord- & Syd Finland til Calais 36/- 37/- og Rouen 37/- 37/6d., og med lidt Sammenhold bør disse Laster drives op en Shilling eller to.

Canada Raterne er en Del svagere. 1,000 Stds. Picou/W.B.E.I. er gjort til 62/6d., og 700 Stds. Halifax Mersey 70/-, og hvad Hvidehavet angaar, er der en Del Noteringer fra Onega; men de russiske Befragtere er først interesseret pr. 1. August.

KUL, KOKS ETC.

Enkelte smaa Laster til Danmark er sluttet med garanteret Losning; men som Helhed vil Befragterne kun underhandle paa de almindelige Betingelser, og Tonnagebehovet er ikke stort nok til at løbe nogen unødvendig Risiko. Raterne er stadig de samme — maaske lidt lavere for de større Baade — og der gøres meget lidt. Koks fra London og Østkysten noteres saa godt som ikke, og for Koks fra Mersey faas vanskelig over 7/-. Østersølasterne eller coasting kan heller ikke opvise nogen Forandring.

MIDDELHAVET

Der kommer nogle flere Kulordrer i Markedet, og Fragterne holdes oppe, men heller ikke mere. Forth/Vestitalien betaler 9/6d. 9/9d. for 3/4,000 Tonnere; Palermo 1,650 T. 10/-; Tyne/Valencia 1/1,500 T. 11/- 11/6d.; Leghorn 2,000 T. 10/-; Malta 3,000 T. 10/-; Palermo 4/5,000 T. 9/6d.; Varna og Braïla 3,500 T. 13/-; Øerne 8/9d. Noteringerne fra Wales er nogenlunde de

samme, men 9/- er betalt til Øerne; 11/3d. for 7,200 T. Alexandria; 13/9d. for 3,300 T. Alexandria; 13/10½d. og 14/- for 3 store Baade til Colombo.

De hjemgaaende Laster fra det vestlige Middelhav er lige haabløse, men der er mere Efterspørgsel efter Tonnage for Oliekager fra Sortehavet og Majs og Træ fra Donau. Oliekager U.K. noteres til 11/- option Danmark 1/6d. extra, Korn 15/6d. U.K./Cont. 17/- een dansk.

NORD-AMERIKA, GULFEN, CANADA

Kornbefragtningen, specielt fra Montreal, begynder at tage Fart; og det maa vel antages som et godt Tegn, at Raterne holdes omkring 14½ Continent med 20 Cents Danmark, 21 Cents Sverige og 22 Cents Finland, alt Basis 3 Lossehavne. Den tidligere Aabning af Sejladsen paa St. Lawrence kommer i Aar meget belejligt for mange nødlidende prompte Baade, men virker tilbage paa Raterne.

Northern range/Antwerp-Hamburg range faar Tonnage til 13½ C./14 C. heavy grain, 1½ C. mere Byg, 2½ C. mere Havre. Kul: Range/Rio er omkring 4 Doll. Vestitalien 3/2.85 Doll og Korn fra Gulfen til Continent 16½ C., pitchpine Buenos Aires eller Rosario 146/3d. Cuba/U.K.-Cont. har været helt nede i 17/- Maj/Juni.

Fra Wales er sluttet en Del Baade til Montreal à 7/- fri Losning, og Tyne/Newfoundland har faaet en 4,000 Tonner til 6/10½d.

SYD-AMERIKA

Efter at der er gjort en Del Befragtninger fra Wales og Glasgow til lower ports til 17/-, 17/1½d. (Barracas), er Markedet lidt easier, og 16/9d. 16/6d. noteres i Dag med 18/- Rosario, 19/- Santa Fè. Der maa stadig gøres Regning paa en lav Returfragt, og Maj Baade kan ikke faa stort over 16/- 17/- U.K./Cont., 20/6d. 3 skandinaviske Havne. Kornpriserne ligger endnu for højt, i Forhold til Donau & Nord Amerika, og før Differencen er udjævnet, kommer Eksporten og Fragterne ikke op. Artikler som Havre, Klid og delvis Oliekager kan konkurrere med de andre Markeder; men Køberne er meget reserverede, og de regulære Linier tager, hvad der kommer.

Chile/U.K. Juni er gjort til 27/-, U.S.A. 4½ Doll. Maj.

ØSTEN

Bombay-Karachi har faaet et Par April/Maj Baade til 22/-, 22/6d. Middelhavet-U.K.-Cont.; Indien/Marseille 25/-; Makatea/Sverige 35/- Fosfat; og til Trods for de lave Rater er der sparsomt med nye Laster.

Australien er i Markedet for baade Korn og Sukker; men de tilbudte Fragter finder ingen Reflektanter, og de faa Baade, som kan give nogenlunde prompt Lastning, risikerer intet ved at vente.

Syd Afrika/Danmark, August Lastning, er sluttet til 27/6d. Basis een Havn.

TIME CHARTER

Middelstore og smaa Baade — 2/3,000 Tons — sluttes nu og da i Vestindisk Fart paa uforandrede Betingelser.

NORTHERN SHIPPING AGENCY

(DANSK MEDINDEHAVER)

SAVONA · SPEZIA · GENUA · LIVORNO · NEAPEL

Telegram-Adresse (overalt): *Northship*.

Hvilken som helst Code

POSITIONSLISTE PR. 27. APRIL 1925

MEDDELT AF »DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Pade, afg. Frederikshavn 27.4. f. Dokn. i tysk Havn.
 s.s. *Aalborg*, Egeholm, pass. Dover 23.4.
 s.s. *Aalborgshus*, Eriksen, i København-Aalborg Ruten.
 s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i Dok i Landskrona.
 s.s. *Absalon*, Hansen, afg. Cardiff 21.4. til Teneriffa.
 m.s. *Afrika*, Svarrer, pass. Perim 19.4. p. R. t. Singapore.
 s.s. *Aggersund*, Petersen, ank. Fredericia 27.4.
 s.s. *Agnele Mærsk*, Rasmussen, afg. Greenock 11.4.
 s.s. *Aladdin*, Nielsen, pass. Ushant 17.4. p. R. t. Leningrad.
 s.s. *Alderney*, Jerne, afg. Liverpool 14.4. til Padrezeras.
 s.s. *Alexandra*, Holst, afg. Gibraltar 20.4. til Aalborg.
 s.s. *Alf*, Clausen, ank. Riga 18.4.
 s.s. *Alfa*, Christensen, ank. Rouen 27.4.
 s.s. *Algarve*, Sundvig, afg. Aarhus 27.4. til Vejle, Kolding og Odense.
 s.s. *Allsund*, Nielsen, afg. Port Talbot 25.4.
 s.s. *Amalienborg*, Hansen, ank. København 24.2.
 s.s. *Angelica Mærsk*, Rask, afg. Cardiff 22.4.
 m.s. *Annam*, Mouritzen, ank. Karskär 26.4.
 s.s. *Anna*, ank. Barcelona 26.4.
 s.s. *Anneberg*, Korff, ank. Wiborg 27.4.
 s.s. *Arabien*, Harder, afg. Port Said 26.4. til Ancona.
 s.s. *Argentina*, Wenck, afg. Hull 8.4. til Buenos Aires Roads.
 m.s. *Arizona*, Sonne, ank. Santos 26.4.
 s.s. *Arkansas*, Snedker, ank. København 23.4.
 s.s. *Arnold Mærsk*, Stabenow, ank. Westindien 18.4.
 m.s. *Asia*, Dahl, afg. Tsingtau 27.4. til Shanghai.
 s.s. *Astrid*, Bjark, ank. Swansea 23.4.
 s.s. *Allantic*, Lund, afg. Suez 16.4. til Macassar.
 m.s. *Australien*, Møller, pass. Galle 23.4. p. R. t. Suez.
 m.s. *Advance*, Andrup, ank. København 25.4.
 m.s. *Avant*, Sørensen, afg. Bilbao 25.4.
 s.s. *Ævel*, Maglebye, ank. Åbo 24.4.

B

s.s. *Beira*, Kjær, oplagt i København siden 22.3.
 s.s. *Belgien*, Hansen, Fart paa Cuba.

s.s. *Bellona*, Aggerholm, i Dok i Frederikshavn siden 29.1.
 s.s. *Benedikt*, Falk, oplagt i København siden 28.3.
 s.s. *Berghus*, Andresen, ank. København 25.4.
 s.s. *Berlin*, Vinding, pass. Gibraltar 25.4. paa Rejse til Livorno.
 s.s. *Bertha*, Lassen, afg. Newport 20.4. til Carthagera.
 s.s. *Betty Mærsk*, Nielsen, ank. Colon 24.4.
 s.s. *Birgit*, Bang, afg. Sierra Leone 24.4. til Rufisque.
 s.s. *Birle*, Christensen, ank. Caibarien 9.4.
 s.s. *Bjarke*, Pedersen, afg. Tyne 24.4.
 s.s. *Bodil*, ank. Klaksvik 22.4.
 s.s. *Bogø*, Rasmussen, ank. Riga 21.4.
 s.s. *Bolivia*, Beldring, ank. Wallsend 5.4.
 s.s. *Bornholm*, Hansen, afg. New York 24.4.
 s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Burntisland 26.4.
 s.s. *Botnia*, Lydersen, afg. Akurlyri 27.4. til Siglufjord.
 s.s. *Bottenhaven*, Vaaben-Hansen, afg. Casablanca 24.4. til Barcelona.
 s.s. *Brasilien*, ank. Buenos Aires 9.4.
 s.s. *Brattingsborg*, Larsen, afg. Cadiz 13.4.
 s.s. *Bretagne*, Hartmann, ank. Antwerpen 16.4.
 s.s. *Brelland*, Larsen, afg. København 26.4. til Blyth.
 s.s. *Britta*, ank. San Carlos 25.4.
 s.s. *Brynhild*, Huus, ank. Braila 24.4.
 s.s. *Bryssel*, Jensen, ank. Stettin 19.4.
 s.s. *Børglum*, Sørensen, pass. Dungeness 26.4.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, i København-Aarhus Ruten.
 m.s. *California*, Pedersen, ank. New York 7.4.
 s.s. *Carmen*, ank. Svendborg 24.4.
 s.s. *Charkow*, Pedersen, afg. Lissabon 27.4. til Oporto.
 m.s. *Chastine Mærsk*, Lundgreen afg. Baltimore 23.4.
 m.s. *Chile*, Hansen, afg. San Francisco 21.4.
 s.s. *Chr. I. Kampmann*, Thomsen, pass. Gibraltar 19.4.
 s.s. *Christiansborg*, Lund, afg. Newport News 15.4.
 s.s. *Cimbria*, Svan, i København-Fr.havn-Oslo Ruten.
 s.s. *Cito*, Jordt, afg. Carthagera 26.4. til Hull.
 s.s. *Copenhagen*, Nielsen, pass. Skagen 24.4. paa Rejse til Ardrossan.
 s.s. *Cornelia Mærsk*, Hansen, afg. Liverpool 20.4.
 s.s. *Cyril*, Duhn, ank. Rufisque 22.4.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Poulsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Dagmar* (J. Lauritzen), pass. Malta 20.4. paa Rejse til Liverpool.
 s.s. *Dan*, Clausen, ank. Cadiz 25.4.
 s.s. *Danfælt*, Simonsen, ank. Cardiff 16.4.
 m.s. *Danekonge*, Petersen, afg. Port Pirie 23.4. til Europa.
 s.s. *Danelag*, Stage, ank. København 25.4.

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

JOHN P. BEST & CO.
 GHENT
 ANTWERPEN-BRUGES-BRUXELLES-VLISSINGEN-TERNEUZEN
 Skibsmæglere · Befragtere
 KOMMISSIONS-, SPEDITIONS- OC ASSURANCE-AGENTER

L. SMIT & CO. INTERNATIONALE BUGSERSELSKAB

Søgaende Slæbebaade: Blaat Baand paa Skorstenen.

BUGSERING

af: FLYDEDOKKE-HAVAREDE DAMPERE-SKIBE TIL OPHUGNING · KULDEPOTER · SEJLSKIBE · MUDDERMASKINER m. m.
 Henvendelse til: **WESTPLEIN 5, ROTTERDAM**

Entrepreneurer for Assistance til Dampere i Rotterdam Havn.

TELEGR.-ADR.: »TUG«, ROTTERDAM

BJERGNINGS-AFDELING:

BJERGNING

paa Kysten af Holland og Belgien. Bjergningsdampere: Freya, Meermin, Ram, Stier, Buffel. Altid klare. Ogsaa stor Beholdning af Pumpe, Kæder, Staalrosser, Dykker-Materiel m. m. Erfaren Stab af Bjergningsofficerer.

TELEFON NR.: 30 · 31 · 3362

Egne Godsskure, Dybvandskaj, Værehuse, Flydekraner, Motorløstger og Rhin-Baade

*
 Telegram-Adresse:
VELTENÅAR, ROTTERDAM

B. VELTENAAR & CO.

F.TABLERET 1880

STEVEDORES · AUT. VEJERE · SPEDITØRER

ROTTERDAM · AMSTERDAM · ZAANDAM

HOVEDKONTOR: **ROTTERDAM MAASSTRAAT 17B**

Entrepreneurer for
 Kornelevator Kompagniet

Adm. Direktører for
 »**ACCURAAT CO., Ltd.**»
 Korporationen for ædsvorne
 Vejere, Maalere og Tællere
 i Rotterdam

Agenter: Danmark: *F. V. Greibe*, Kronprinsensg. 11, København. Sverige: *C. G. Carlström*, Helsingborg. Norge: *Anth. Sem-O'sen*, Tornøgaarden, Bergen.

s.s. *Danemark*, Hausgaard, pass. Norfolk 15.4. paa Rejse til Europa.
 s.s. *Danery*, Voss, ank. Susa 25.4.
 s.s. *Danevirke*, Nielsen, afg. Ardrossan 23.4.
 s.s. *Dania*, Bencke, afg. Sarpsborg 24.4. til Boston, Philadelphia og Baltimore.
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, pass. Prawle 26.4.
 s.s. *Delaware*, Folkenberg, ank. København 22.4.
 s.s. *Diana*, Bencke, afg. Newcastle 27.4. til København.
 s.s. *Dorrit*, afg. Swansea 21.4. til Valencia.
 s.s. *Douro*, Jørgensen, ank. Leith 26.4.
 m.s. *Drogden*, Hansen, afg. Requejada 22.4.
 s.s. *Dronning Maud*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Dublin*, Krogh, afg. Rosario 25.4. til Santos.

E

s.s. *Ebba*, ank. Kotka 26.4.
 s.s. *Ebro*, Rosenhøj, afg. København 25.4. til London
 s.s. *Effie Mærsk*, Thun, ank. Gulfen 24.4.
 s.s. *Egholm*, Tønnesen, afg. Livorno 25.4. til Neapel.
 s.s. *Eleonora Mærsk*, Mortensen, ank. Danzig 20.4.
 s.s. *Elite*, Schmidt, afg. Ziguinchor 22.4. til Caronse.
 s.s. *Elisabeth*, Jensen, pass. Gibraltar 25.4. paa Rejse til Mazarron.
 s.s. *Ella*, Boutrup Christensen, oplagt i København siden 17.2.
 s.s. *Ellen*, Poulsen, afg. Cette 25.4. til Burriana.
 s.s. *Ellensborg*, Andersen, afg. Grangemouth 25.4.
 s.s. *Elsborg*, Palm, ank. Port Talbot 17.4.
 s.s. *Emilie Mærsk*, Andersen, afg. Philadelphia 20.4.
 m.s. *Emma Mærsk*, Mærsk-Møller, ank. New York 10.4.
 s.s. *Emanuel*, Svane, ank. Amsterdam 26.4.
 s.s. *England*, Stengade, ank. New York 24.4.
 s.s. *Energi*, Jensen, ank. Riga 20.4. p. R. t. Amsterdam.
 s.s. *Enigheden*, Christensen, ank. Leith 25.4.
 s.s. *Erik*, Christensen, ank. Susa 24.4.
 s.s. *Erik B.*, Jørgensen, paa Vej til Savona.
 s.s. *Erindring*, Nielsen, ank. Riga 20.4. p. R. t. Delfzyl.
 s.s. *Esberrn Snare*, Dreyer, afg. Hamborg 27.4. til Esbjerg.
 s.s. *Esbjerg*, Nikolaisen, i Aarhus-Hamborg Ruten.
 s.s. *Ester*, ank. Kotka 23.4.
 s.s. *Esther Maria*, Vilsmark, ank. South Shields 22.4.
 s.s. *Estland*, Sørensen, afg. Las Palmas 16.4.
 s.s. *Estonia*, Christensen, ank. Danzig 19.4.
 s.s. *Expres*, Hansen, i København-Horsens Ruten.

F

s.s. *Falken*, Pedersen, i Ruten København-syddfynske m. fl. Pladser.
 m.s. *Falstria*, Sørensen, ank. Suez 26.4.
 s.s. *Fanø*, Michelsen, afg. Caibarien 21.4. til New York.
 s.s. *Ficaria*, Hansen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Fiona*, Petersen, oplagt i København siden 16.11. 24.
 m.s. *Fionia*, Skjoldam, ank. København 11.4.

SKIBS PROVIANTERINGS- HANDLERE

København:

J. Andersen & Co., Toldbodvej 7.
 Bjerch-Jensen & Co., Holbergsgade 24.

Aarhus:

Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 26.

Esbjerg:

H. P. Nielsen, Strandbygade 18.
 Th. Thygesen Kirkegade 7.

Frederikshavn:

P. Schou & Co. Telgr.-Adr. »Schou«. Stats Tlf. 17.
 P. Saxbergs Eftf., N. Mogensen. Tlf. 244 & 482.

Helsingør:

K. F. Marstrands Eftf.

Randers:

A. L. Nielsen, ogsaa aut. Forhyringskontor.

Vejle:

W. Coops, ogsaa aut. Forhyringskontor.

s.s. *Flora*, Andresen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Florida*, Holm, i Dok i Kiel siden 27.3.
 s.s. *Flynderborg*, Wendt, ank. Grangemouth 22.4.
 s.s. *Frankrig*, Parkes, afg. Burntisland 24.4.
 s.s. *Fredensborg*, Hillebranth Lund, afg. Cienfuegos 24.4.
 s.s. *Fredensbro*, Olsen, afg. New York 11.4. til Ardrossan.
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, ank. København 12.4.
 s.s. *Frederiksborg*, Larsen, afg. Newport News 24.4.
 s.s. *Frejr*, Jensen, i Aalborg-Hamborg Ruten.
 s.s. *Frieda*, Westergaard, ank. Sunderland 27.4.
 s.s. *Frigga*, Larsen, afg. København 27.4. til Leith via Odense, Aarhus og Aalborg.
 s.s. *Frode*, Juul Larsen, afg. Bermuda 25.4. til Havana.
 s.s. *Fylla*, Callesen, afg. Leith 18.4. til Sevilla.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, afg. Antwerpen 25.4. til København.
 s.s. *Gautatyr*, Nielsen, ank. Brandöhamn 23.4.
 s.s. *Gerda*, afg. Helsingfors 25.4. til Raumo.
 s.s. *Geysir*, Hansen, i Timecharter.
 s.s. *Gorm*, Christensen, afg. St. John N. B. 24.4. til Oslo og København.
 s.s. *Grønland*, Kruse, afg. Rotterdam 22.4.
 s.s. *Grønsund*, Jacobsen, afg. New York 26.3. til Leningrad.
 s.s. *Gudrun Mærsk*, Nielsen, ank. Danzig 20.4.
 s.s. *Gunver*, ank. København 1.3.

H

s.s. *H. Pontoppidan*, Aggerholm, ank. Shields 20.4.
 s.s. *Hadsund*, Hansen, afg. Preston 24.4.
 s.s. *Halfdan*, Ørbech, afg. Ghent 27.4. til Dunkirk, Havreog Bordeaux.
 s.s. *Halland*, Christiansen, ank. Kenitra 23.4.
 s.s. *Hamlet*, Skou, afg. Tyne 24.4.
 s.s. *Hammershus*, Hveissel, afg. Philadelphia 24.4.
 s.s. *Hans Broge*, Christensen, pass. Gibraltar 22.4. paa Rejse til Boucau.
 s.s. *Hans Mærsk*, Slavensky, afg. Boston 23.4.
 s.s. *Hans Tavsens*, Hansen, ank. Antwerpen 25.4.
 s.s. *Harald*, Pedersen, ank. København 26.4.
 s.s. *Harriet*, afg. Landskrona 26.4. til Memel.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, ank. København 23.4.
 s.s. *Hekla*, Bosch Kronika, oplagt.
 s.s. *Helene*, ank. Ljusne 23.4.
 s.s. *Helga*, ank. København 17.4.
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, afg. København 24.4. til Oslo.
 s.s. *Hengest*, Ingemann Andersen, oplagt i København siden 21.4.
 s.s. *Henry Tegner*, Nielsen, ank. Valencia 12.4.
 s.s. *Hermod*, Clausen, ank. Cardiff 24.4.
 s.s. *Hertha Mærsk*, Møller, ank. Odessa 21.4.
 s.s. *Hindsholm*, Møller, ank. Stettin 23.4.
 s.s. *Hjelm*, Pedersen, i København-Aabenraa-Sønderborg Ruten.
 s.s. *Hjortholm*, Christensen, ank. Danzig 23.4.
 s.s. *Holland*, Jørgensen, ank. Aarhus 24.4.
 s.s. *Hroar*, Oest Jacobsen, ank. Hull 26.4.

TLG. ADR.: "RIPPON"	TELEFONER 1762-6054-6450
W.E. RIPPON	
DAMPSKIBS AGENT	
GENOVA	
SAVONA · LEGHORN · SPEZIA ·	
ONEGLIA & PORTO MAURIZIO	
CODER: WATKINS A.B.C. 5 ^{TE} & 6 ^{TE} UDG.	CODER: BENTLEY'S SCOT'S 9 ^{TE} & 10 ^{TE} UDG.

WIESE & CO., LISSABONTELEGRAM-ADRESSE:
WIESECO**AGENCIA MARITIMA LTD., FARO**TELEGRAM-ADRESSE:
SHIPPING

DAMPSKIBSAGENTER OG MÆGLERE — BUNKERKUL ENTREPRENØRER

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 Loading af alle Arter af Værel sendes efter Anmodning.

FRANK BROWN, DIREKTØR

LONDON

BUNKER ENTREPRENØRER
FOR UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGELSK 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»
LONDON, E. C. 3.

FILIALER:

	Telegr.-Adr.:
CARDIFF, The Exchange	»Lambert»
Newport, Mon., 131, Dock Street	
Port Talbot, Exchange Buildings	
NEWCASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs.	»Lambrose»
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	»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

JOHN CARLBOM & CO. (LONDON), 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:

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

TELEGR.-ADR.: »LEITCH, DUNDEE

DUNDEE

E. VON MEHREN & CO.

GLASGOW · NEWCASTLE · GREENOCH

Telegram-Adresse: »Vonmehren»

SKIBSMÆGLERE
BUNKERKUL ENTREPRENØRER

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 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.*

s.s. *Hugo*, Thorkelin, oplagt.
s.s. *Hulda Mærsk*, Andersen, afg. Valencia 24.4.

I

s.s. *I. P. Justesen*, Jensen, pass. Cape Town 22.4. paa Rejse til Beira.
m.s. *Indien*, Jacobsen, ank. Astoria 17.4.
s.s. *Inga*, Nielsen, afg. Grangemouth 25.4. til Genoa.
s.s. *Inge Mærsk*, Hansen, ank. Kotka, 24.4.
s.s. *Inger*, ank. Mariupol 22.4.
s.s. *Irene Maria*, Lisberg, ank. London 26.4.
s.s. *Island*, Frandsen, ank. København 27.4.
s.s. *Ivar*, Nielsen, ank. Cardiff 23.4.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Schiønning, ank. København 24.4.
s.s. *J. C. la Cour*, Sandborg, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Jakob Mærsk*, Hansen, afg. Portoferraio 16.4.
s.s. *Jan*, Kurtzhals, afg. New Orleans 26.4. til Orange.
m.s. *Java*, Schmith, afg. Yokohama 25.4. til Vladivostok.
s.s. *Jelling*, Andersen, afg. Nuevitas 25.4.
s.s. *Jenny*, ank. Rønne 26.4.
s.s. *Jessie Mærsk*, Petersen, afg. New York 18.4.
s.s. *Johanne*, afg. Swansea 23.4. til San Feliu.
s.s. *Johannes Mærsk*, Rohde, afg. West Indien 24.4.
s.s. *Jolantha*, Strufve, afg. København 27.4. til Oslo m. fl. Pladset.
s.s. *Jomsborg*, Andersen, ank. Malmø 26.4.
s.s. *Josey*, Nielsen, afg. Palenque 16.4. til Montreal.
s.s. *Jungshoved*, Horn, afg. St. Thomas 22.4.
m.s. *Jullandia*, Kolls, afg. Singapore 25.4. til Penang.
s.s. *Jægersborg*, Petersen, afg. Helsingfors 25.4.

K

s.s. *Kai*, Friis, ank. Havana 14.4.
s.s. *Karen*, Brinch, ank. Valencia 14.4.
s.s. *Karla*, afg. Spjutsund 21.4. til Grimsby.
s.s. *Kasan*, Sørensen, i Esbjerg-London Ruten.
s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Windau 21.4. til Manchester, Liverpool og Swansea.
s.s. *Kejserinde Dagmar*, Uldall, ank. Valencia 3.4.
s.s. *Kentucky*, Nielsen, pass. Skagen 27.4. paa Rejse til Vejle og København.
s.s. *Kina*, Broner, ank. Frederikstad 26.4.
s.s. *Kirsten Mærsk*, Bærentzen, ank. Orleans 21.4.
s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, i København-Aarhus Ruten.
s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, ank. Mariager 11.4.
s.s. *Knud*, Clemmensen, ank. Antwerpen 26.4.
s.s. *Knud Villemoes*, Thomsen, ank. Methil 26.4.
s.s. *Koldinghus*, Roholm, i København-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
s.s. *Kong Haakon*, Rindby, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Kronborg*, Rise, ank. Danzig 21.4.
s.s. *Kronprins Frederik*, Hejlsø, ank. Trangsund 18.4.
s.s. *Kurland*, Berndsen, afg. Oran 24.4.
m.s. *København*, Mortensen, pass. Singapore 25.4.

L

s.s. *Lars Kruse*, Van Deurs, ank. Cardiff 19.4.
s.s. *Laura Mærsk*, Løber, ank. Port Talbot 24.4.
m.s. *Leise Mærsk*, Houmann, pass. Panama 7.4.
s.s. *Lexa Mærsk*, Bærentzen, afg. Oran 22.4.
s.s. *Lifland*, Haure Petersen, afg. Oran 18.4.
s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, pass. Lizard 27.4.
s.s. *Lily*, Poulsen, ank. Blyth 24.4.
s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutefart København-Limfjordsstationerne.

s.s. *Lithuania*, Knudsen, ank. New York 22.4.
s.s. *London*, Caspersen, ank. Frederikshavn 19.4.
m.s. *Louisiana*, Hyllested, laster i Port Neches til Europa.
m.s. *Lynetten*, Jensen, ank. Fowey 19.4.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i København-Oslo Ruten.
s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. Methil 24.4. til Bordeaux.
s.s. *Maine*, Andersen, ank. New Orleans 25.4.
s.s. *Maj*, Holm Nielsen, ank. Antwerpen 26.4.
s.s. *Maja*, Christensen, oplagt i København siden 31.12. 24.
m.s. *Malaya*, Kruse, ank. Antwerpen 26.4.
s.s. *Manø*, Rathje, ank. Livorno 24.4.
s.s. *Margrete*, Mathiasen, ank. Genua 21.4.
s.s. *Marie*, afg. Motril 23.4. til Bristol.
s.s. *Marie Mærsk*, Kristensen, pass. Constantinopel 16.4.
s.s. *Margit*, Jensen, ank. Dakar 20.4.
s.s. *Martin Carl*, Olsen, ank. London 16.4.
s.s. *Martin Goldschmidt*, Lauritsen, ank. Tyne 26.4.
s.s. *Mary*, Stabell, pass. Gibraltar 25.4. p. R. t. Nizza.
s.s. *Maryland*, Papa, afg. Barry 4.4. til Montevideo.
m.s. *Mexico*, Wolff Jørgensen, afg. Beaumont 22.4. til Lands End.
s.s. *Middelhavel*, Olsen, ank. Tunis 25.4.
s.s. *Minsk*, Egense, ank. Antwerpen 25.4.
s.s. *Mjølneir*, Rasmussen, afg. Siglufjord 24.4. til Narvik.
s.s. *Moskov*, Jørgensen, i Dok i Hamburg.
s.s. *Møen*, Olsen, i København-Stege og København-Nykøbing F. Ruterne.

N

s.s. *N. F. Høffding*, Klint, afg. Madeira 18.4.
s.s. *N. J. Ohlsen*, Jensen, ank. Danzig 25.4. p. R. t. Hull.
s.s. *Nancy*, afg. Pasajes 24.4. til Rotterdam.
s.s. *Natal*, Røder, afg. Port Talbot 17.4.
s.s. *Nautik*, ank. Manchester 21.4.
s.s. *Neptun*, ank. Nørresundby 26.3.
s.s. *Nerma*, afg. Penarth 23.4. til Casablanca.
s.s. *Nevada*, Fischer, ank. Norfolk Va. 25.4.
s.s. *Nidaros*, Thomsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, afg. København 28.4. til Danzig.
s.s. *Niobe*, ank. 21.4. Erith.
s.s. *Nordsøen*, afg. Kotka 26.4. til Helsingfors.
s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, afg. Rotterdam 25.4.
s.s. *Norman Isles*, Nielsen, ank. Philadelphia 26.4.

O

s.s. *Odense*, i København-Samsø-Odense Ruten.
s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-København-Göteborg Ruten.
s.s. *Olaf Danholt*, afg. Derindje 27.4. til Donau.
s.s. *Olga*, Toft, pass. Cabo Carvoiro 26.4. p. R. t. Bremen.
s.s. *Oluf Bager*, Larsen, i København-Fr.havn og København-Aalborg Ruterne.
s.s. *Oluf Mærsk*, Andreasen, ank. Genoa 17.4.
m.s. *Oregon*, Mühlendorff, ank. Moss 25.4.
s.s. *Orion*, Bendsen, ank. Tyne 25.4.
s.s. *Oscar II*, Schmidt, ank. New York 23.4.

P

s.s. *P. Madsen*, Christensen, ank. Dunston 21.4.
s.s. *P. N. Damm*, Andersen, afg. Cardiff 11.4.
s.s. *Pacific*, Mathiessen, pass. Ceyton 19.4. p. R. t. Aarhus.
s.s. *Palnatoke*, Skou, afg. Burntisland 27.4.
m.s. *Panama*, Hjernum, afg. Soerabaya 17.4. til Brisbane.
s.s. *Parana*, Heisterberg, ank. Catania 19.4.
s.s. *Paris*, Ovesen, St. John N. B. 22.4.
s.s. *Pennsylvania*, Herskind, afg. San Pedro de Macoris 22.4. til Montreal.

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

TELEGRAM-ADR.: SIVEWRIGHT
TELEFON: 8760 CITY

W. C. BACON HAROLD BACON

HOVEDKONTOR: 3 CROSS STR.,
MANCHESTER

SIVEWRIGHT, BACON & CO.

Repræsentanter for de italienske Statsbaner
og den kgl. italienske Marine

SKIBSMÆGLERE

Repræsentanter for det britiske Marineministerium
i Manchester og Liverpool

Fragt Agenter og Mæglere for ELDERS & FYFFES, Ltd.

Direkte Rute af hurtige Dampere fra Garston til de Canariske Øer.

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

BLIDBERG ROTHCHILD CO. INC.
DAMPSKIBS AGENTER OG SKIBSMÆGLERE
59-61, PEARL STREET Telegram-Adr.: BLIDBERG
NEW YORK CITY
Repræsentanter for:
BLIDBERG METCALFE & CO., GÖTEBORG

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.

PORTLAND,
MAINE

PRIVAT SIGNAL

DOCTOR F. C. WILLARDDOCTOR JOHN D. FISKES EFTFLG.
BALTIMORE, MD.**SÆRLIG BETJENING AF SKIBE**

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

BALTIMORE

BO'NESS

THE C. T. SWETT COMPANYSLAGTERE & SKIBSHANDLERE
DÆKS- & MASKIN-FORSYNING**PORTLAND, MAINE**

Telefon: 6930 · 130-132 Commercial Street · Nat-Telf.: 1520

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

m.s. *Peru*, Larsen, ank. Suez 27.4.
 s.s. *Peter Mærsk*, Knudsen, afg. New Orleans 22.4.
 m.s. *Philip*, Petersen, ank. Sølvborg 25.4.
 s.s. *Phoenix*, Nielsen, i Esbjerg-Hamburg Ruten.
 s.s. *Polaris*, Holm, afg. Newcastle 25.4. til Ghent.
 s.s. *Polly*, Fischer, ank. Cardiff 25.4.
 s.s. *Primula*, Jacobsen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
 s.s. *Prins Knud*, Sigvardt, ank. Hernösand 26.4.

R

s.s. *Randi*, ank. Barcelona 24.4.
 s.s. *Rhodesia*, Madsen, afg. Norfolk 24.4.
 s.s. *Rhone*, Thomsen, afg. London 25.4. til Aalborg og København.
 s.s. *Rigmor*, Jørgensen, pass. Gibraltar 26.4. paa Rejse til Manchester.
 s.s. *Rita*, Hav, i København-Hamburg Ruten.
 s.s. *Robert Mærsk*, Jensen, ank. Danzig 22.4.
 s.s. *Roma*, Bejer, ank. Swansea 26.4.
 s.s. *Romø*, Olesen, pass. Gibraltar 23.4. p. R. t. Garston.
 s.s. *Rosenborg*, Jans, afg. Gibraltar 16.4.
 s.s. *Rota*, Rivold, afg. Leith 27.4. til København.

S

s.s. *Saga*, Henriksen, ank. Antwerpen 27.4.
 m.s. *Sally Mærsk*, Andersen, pass. Trinidad 19.4.
 s.s. *Scandia*, Simonsen, ank. New York 22.4.
 s.s. *Seine*, Le Barzig, afg. Dunkirk 24.4. til Vejle og København.
 m.s. *Siam*, Poulsen, ank. San Francisco 20.4.
 s.s. *Sierra Leone*, Esbensen, ank. Philadelphia 17.4.
 s.s. *Sierra Morena*, Grøndal, afg. Norfolk 22.4. til New Orleans.
 s.s. *Sierra Nevada*, Eriksen, afg. Colombo 22.4. til Calcutta.
 s.s. *Sigrid*, Madsen, pass. Dungeness 27.4. paa Rejse til Hamburg.
 s.s. *Sigrun*, Jensen, i Dok i Antwerpen siden 20.4.
 s.s. *Sigvald*, Andersen, afg. Stykkisholm 21.4.
 s.s. *Silkeborg*, Christensen, ank. Willemstad 18.4.
 s.s. *Simone*, Christensen, afg. Methil 23.4. til Spezzia.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Salonika 21.4.
 s.s. *Skagerak*, Hansen, ank. Castellon 14.4.
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, ank. Swansea 18.4.
 s.s. *Skjold*, Nielsen, ank. Haderslev 26.4.
 s.s. *Skodsborg*, Grove ank. Narvik 23.4.
 s.s. *Skotland*, Iversen, ank. Riga 24.4.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, afg. Leith 27.4. til København.
 s.s. *Slesvig*, Poulsen, afg. Bordeaux 23.4.
 s.s. *Smut*, Hansen, ank. Leith 24.4.
 s.s. *Sophie*, Thomsen, afg. Carthage 25.4. til Valencia.
 s.s. *Spigerborg*, Jensen, afg. Genoa 25.4.
 s.s. *Stadion II*, ank. Stettin 27.4.
 s.s. *Stal*, Clausen, afg. Havana 23.4. til New York.
 s.s. *Stegelborg*, Nielsen, pass. Sagres 24.4.
 s.s. *Stella*, afg. Danzig 23.4. til Manchester.
 s.s. *Susan Mærsk*, Petersen, ank. Mexico 19.4.
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. Norfolk 16.4. til København.
 s.s. *Svanholm*, Ingemann Andersen, ank. København 26.4.
 s.s. *Svava*, Christensen, ank. Antwerpen 22.4.

m.s. *Svendborgsund*, Christensen, afg. Nykøbing F. 22.4. til Leningrad.
 s.s. *Svend*, Karstensen, afg. Palermo 25.4. til Sfax.
 s.s. *Søborg*, Madsen, afg. Fowey 1.4.
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, pass. Cape Palos 25.4.
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, i København-Bogense-Vejle Ruten.

T

s.s. *T. M. Werner*, Marcker, afg. Tyne 12.4.
 s.s. *Taarnborg*, Knudsen, afg. Port Talbot 21.4.
 s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Liverpool 27.4. til Swansea.
 s.s. *Taasinge*, Fjeldborg, i København-Nakskov og København-Mariagerfjord Ruterne.
 s.s. *Texas*, Dragsdahl, ank. København 25.4.
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Hull, afg. København 27.4. til Newcastle via Nakskov, Odense og Aarhus.
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Reval 25.4. til København.
 s.s. *Tjaldur*, Madsen, i København-Riga Ruten.
 s.s. *Tomsk*, Mikkelsen, afg. København 25.4. til Middelhavet via Antwerpen.
 m.s. *Tongking*, Topp, ank. København 26.4.
 s.s. *Transvaal*, Riddersborg, ank. Göteborg 24.4.
 s.s. *Trondhjem*, Pedersen, ank. Bergen 26.4.
 s.s. *Tula*, Christensen, afg. Melilla 27.4. til Oran.
 s.s. *Tyr*, Jensen, afg. København 27.4. til Hamburg.

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, ank. Antwerpen 21.4.
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, afg. Havre 27.4. til Dunkirk.
 s.s. *United States*, Meyer, i Rutefart København-Oslo-New York.
 s.s. *Uranienborg*, Rasmussen, pass. København 24.4.

V

s.s. *Vega*, Madsen, afg. Methil 25.4. til Norrköping.
 s.s. *Venus*, Terkildsen, ank. St. Thomas 18.4.
 s.s. *Vera*, Hjorth, afg. Arzew 26.4. til Preston.
 s.s. *Veratyr*, Pedersen, afg. København 8.4. til Ivigut.
 s.s. *Viborg*, Winther, pass. Sagres 21.4.
 s.s. *Vidar*, Nielsen, afg. Newcastle 28.4.
 Bark *Viking*, Ankersøe, pass. Kap Horn 28.3. paa Rejse til Europa.
 s.s. *Virginia*, Jacobsen, ank. Norfolk Va. 26.4.

W

s.s. *Wien*, Jørgensen, afg. Cadiz 18.4. til New Foundland.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. Malmø 21.4. for Reparation.

Y

s.s. *Ydun*, Jensen, i København-Randers Ruten.
 s.s. *Yokohama*, Nielsen, ank. Gefle 26.4.
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Rasmussen, i København-Hamburg Ruten.
 s.s. *Yrsa*, (Lauritzen), afg. Wales 21.4. til Palamos.

Ø

s.s. *Ørkild*, Mortensen, ank. St. Johns N. F. 14.4.
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, pass. Lundy Island 26.4.

POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE

m.s. *Alfa*, Christensen, ank. København 24.4.
 m.s. *Caroline*, Jørgensen, afg. London 24.4. til Holbæk.
 3m.Sk. *H. C. Christensen*, afg. Mobile 2.4. til Littlehampton.
 3m.Sk. *Fugle!* Schmidt, ank. Cowes 21.4.
 3m.Sk. *Hans*, Christensen, ank. Cadiz 14.4. p. R. t. Göteborg.
 3m.Sk. *Niels*, Rasmussen, ank. Blyth 22.4. p. R. t. Skagen.
Confidence, Mauritzen, ank. Helsingborg 18.4.
Cornwall, Madsen, afg. Rochefort 25.4. til Middlesbrough.
Dannebrog, Hansen, ank. Stockholm 26.4.
Flora, Nielsen, oplagt Tunø.
Kina, Jørgensen, afg. Leith 24.4. til Luleå.
Leif, Jørgensen, oplagt i København.
Ludvig, Jørgensen, afg. Thurø 25.4. til Höganäs.
Martin Nilsson, pass. Helsingør 22.4. paa Rejse til Norrköping.
Primula, Jørgensen, ank. Gravesund 18.3.
Valdemar, Christensen, afg. Setubal 14.3. til Helsingborg f. O.
Vera, Larsen, oplagt Thurø.
 3m.Sk. *Christian*, M. Rasmussen, ank. Thurø 21.4.
 3m.Sk. *Noah*, J. E. M. Jørgensen, afg. Troense 24.4. til Rønby Red.

3m.Sk. *Garibaldi*, J. Jørgensen, oplagt ved Troense.
 Skbrg. *I. M. Nielsen*, A. P. Hansen, afg. Troense 22.4. til Hernösand.
 3m.Sk. *Nauta*, Knudsen, ank. Burgeo 26.4.
 3m.Sk. *Pax*, Jensen, ank. Cadiz 26.4.
 3m.Sk. *Marna*, Boye, ank. Aalborg 25.4.
 3m.Sk. *Energi*, Stegmann, afg. Rønneby 21.4.
 3m.Sk. *Gerda*, Andersen ank. St. Johns N. F. 25.4.
Galathea, Nielsen, ank. Leith 21.4.
Haabel, Madsen, Rønneby Redd 21.4.
Noah, Groth, Rønneby Redd 22.4.
Venus, Boye, ank. Marstal 24.4.
Sine, Christensen, afg. Marstal 23.4.
Skandia, B. Harris, ank. Langesund 24.4.
Gloria, L. Kromann, afg. Fakse 23.4. til Sundsvall.
Althæa, C. Andersen, afg. Thorshavn 22.4. til Dysart.
 3m.Sk. *Sif*, Raahauge, ank. Marstal 22.4.
 3m.Sk. *Start*, Andersen, afg. Trondhjem 21.4. til Island.
 3m.Sk. *Concordia*, Henriksen, ank. W. Hartlepool 23.4.

DANSK SØFARTS TIDENDE

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

Abonnement
 i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ADMINISTRERENDE DIREKTØR:
 HANS GADE

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

Telefon 2070-12 610
 samt paa alle Postkontorer

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. ½

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. BACHEDSV. 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-
toug til Skibsbrug og Elevatorer

Oplag i København:

ANTON JENSEN · STRANDGADE 44

BOLINDERS RAAOLIE-MOTORER
FOR SKIBE OG STATIONÆR

Ingen Vandindsprøjtning.

Ingen Kompressor.

Meget ringe Brændstofforbrug.

ØJEBLIKKELIG IGANGSÆTNING VED ELEKTRISK GLØDESPIDS PAA RAAOLIE

OVER 15.000 BOLINDERMOTORER I DAGLIG DRIFT

ÆLDRE BOLINDERTYPER MODERNISERES

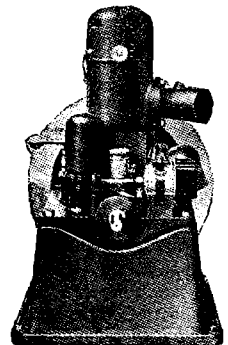
KIRKEGADE 7 ESBJERG TELEFON 266

TH. THYGENSEN
SKIBSPROVIANTERING
GRUNDLAGT 1893

FRILAGER · VARER FOR UDFØRSEL

FORLANG TILBUD

Enerepræsentant for Danmark:

HARRY LEVIN
(INGENIØRAFDLG.)FREDERIKSGADE 1
KØBENHAVNTelefon: Central 59-5995
Telegram-Adresse: »FAIRLEVIN«**AARHUS STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

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.

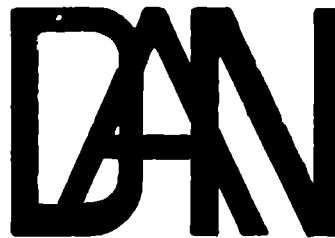
Skibsmægler
KR. KNUDSEN
*Søassurance*KRISTIANSAND. S.
NORGETelegram-Adresse:
"NESDUNK"**J. ANDERSEN & CO**
SHIPS OUTFIT

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 Fartøjer. Raadgivende ved Værftanlæg.
Tilsyn med Nybygninger.

Store Regnegade 5 III, 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 DISTRICTTelegrams: "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 »

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

FORSIKRINGS-AKTIESELSKABET

DANSKE LLOYD

STIFTET 1889

TELEFON:
CENTRAL 1160



TELEGR.-ADR.:
DANSKELLOYD

KJØBENHAVN
AMALIEGADE 20 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
INDTIL 13.600 T.
3 OPHALINGSBEDDINGER

SPECIALITET
DIESEL MOTORER
INDTIL 40.000 I. H. K.



SAMME PRIS SOM PILSNER

FORSIKRINGS-AKTIESELSKABET
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: Soreabaya, Shanghai, Hankow, Tsingtau, Tientsin, Dalny, Harbin, Vladivostok, Seattle, San Francisco, Valparaiso, Durban og Johannesburg.

Regelmæssig Rute fart paa Siam, Kina, Japan, Sydafrika, Australien, Java, Vestindien, Meksiko og Vestkysten af Nord- og Sydamerika.

Import til Evropa af østasiatiske og andre oversøiske Produkter, Teak- og andre Træsorter. Eksport 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.

STEGMANN
N.F. EDSV. SKIBSMÆGLER
TELEFONER 18 & 918 TELEGRAFER „STEGMANN“
NØRRE SUNDBY

ALFRED CHRISTENSEN

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

*Dampskibsreder
Dampskibs- og Havariagent
Befragtningsforretning*

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.

FLETCHERS (STEVEDORES) LIMITED

ETABLERET I OVER 50 AAR

TELEGRAM-ADR.
"DISCHARGE, CARDIFF"
TELEFON: 1893

*Stevedores og
Kørsel*

ROYAL STUART BLDGS.,
JAMES STREET
CARDIFF

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: SCHELLEN Antwerpen: SCHELSHIP Hamburg: SCHELLENSHIP

DAMPKIBSSELSKABET

»TORM«

Kontor: ST. STRANDSTRÆDE 9, 2. SAL · KØBENHAVN
TELEGRAMADRESSE: »TORM«
TELEFON 2437

AKTIESELSKABET
**DET DANSK-FRANSKE
DAMPSSKIBSSELSKAB**

Korresp. Rheder: **A. N. PETERSEN**

LANDMANDSBANKENS ANNEX · LAXEGADE 8
Tlf. 1243-12.843 · Telegr.-Adr. Danskfransk

A/S DAMPKIBSSELSKABET

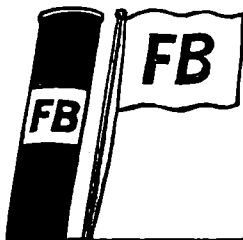
"PACIFIC"

AMALIEGADE 29A

Telefon: 4211 · Telegram-Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH

Korreponderende Reder



DE FORENEDE BUGSERSELSKABER

Telef.: Toldboddommen: Central 3914
Kontoret: Central 291 · 13101 · 10592

TELEGRAM-ADRESSE
»TUGBOATS«

Nattefon for Bugsering: Palæ 3043
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 · 19

FREDAG 8 · MAJ 1925

32 · AARG.

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

REDERNE OG TRANSPORTARBEJDERNE

Dagspressen har offentliggjort adskillige Stikprøver i Form af Taler og Skrivelser, der giver et uhyggeligt Indblik i Hr. *Lyngsie's* Mentalitet. Følgende Skrivelse fra hans Haand bekræfter i høj Grad den almindelige Opfattelse, at man staar over for et kompliceret Tilfælde af Forfølgelses- og Storhedsvanvid:

»Efter at den ærede Arbejdsgiverforenings ubændige Krigslyst den 18. Marts om Aftenen hos Statsministeren førte til, at vort fredelige Tilbud om, at baade den ærede Arbejdsgiverforening og vi holdt Sværdet i Skeden, blev afslaaet, og Krigsluen dermed tændtes paa Arbejdsmarkedet — den Lue, der som en hvæsende Ild er buldret videre, og atter den 27. Marts førte til, at den ærede Arbejdsgiverforening forkastede den da foreliggende Forligshenstilling, som De samvirkende Fagforbunds Repræsentantskab vedtog, og som sikkerligt den Gang alle Fagene havde sluttet sig til, og

efter at de Forhandlinger, som Forligsmændenes ændrede Forslag af 28. Marts fremkaldte, totalt er mislykkedes, saa kun 15 Fag dermed kom i Orden, medens 7 Fag, omfattende et lille Hundrede Tusinde Arbejdere, forkastede, og Arbejdsgiverforeningen derefter endda med kun 24 Timers Overvejelse og Beslutningstid udvidede Lock-ouren fra ca. 50,000 Mand til 130,000 Mand, og endda ved en officiel Erklæring fastslog, at alt, hvad der ved de talrige Forhandlinger mellem Parterne, ved Forligsmændenes Bestræbelser og ved Forligsmændenes 22 Forslag var tilvejebragt, nu var bortfaldet, og

efter at den af Arbejdsgiverforeningen fremtvungne Storkamp mellem dansk Kapital og Danmarks Arbejdere nu er holdt gaaende paa 7. Uge, og

efter at De samvirkende Fagforbunds ugelange, majsommelige Bestræbelser og Orienteringer Dag paa Dag fra Morgen til Aften heller ikke har ført til noget som helst andet end Snak, og

efter at vort Forbunds Formand ved det orienterende Møde hos Forligsmændene den 24. ds. Kl. 2 Eftm. klart og tydeligt erfarede, at den ærede Arbejdsgiverforening fremdeles var lige krigslysten, lige urimelig og blodtørstig med Hensyn til at udsulte ogsaa Arbejdsmændene i dette Land, er vort iøvrigt ikke ringe Forraad af Taalmodighed og Hensyntagen opbrugt, og vi kan derfor ikke længere lade Arbejdsgiverforeningens Forsøg paa ved Sultens uhyggelige Svøbe at tvinge vore Medlemmer til at lade deres fattigste og gennem de sidste 8 Aars samlede Overenskomstafslutninger i høj Grad forurettede og underbetalte Kammerater i Stikken — være ubesvaret, og da vor Kongres ved den 2 Dages saglige og rolige Debat i Vejle krævede af vor Forbundsledelse, at vi, hvis Arbejdsgivernes Overfald fortsattes, alvorligt tog Spørgsmaalet op, om ikke Tiden nu var kommen til at sætte en forsvarlig Stopper for Arbejdsgivernes i

de sidste Aar anvendte Taktik og Lock-outs-system, selv overfor Folk, som var enige med deres Arbejdsgivere, er vi kommet til det Resultat, at

Hensynet til Arbejdfreden i dette Land,

Hensynet til Arbejdernes berettigede Krav om igen, som altid tilforn, i Fred og uden fremmed Indblanding at kunne ordne deres Sager med deres Arbejdsgivere selv, og endelig

Hensynet til vort lille Samfund, der ved Industridirektørerne forbløffende Formøbling af Industriens økonomiske Konsolideringsbeholdninger er gjort valutavagt, ikke længere taaler, at en lille Flok stortalende Aktieselskabsdirektører, hvis personlige Risiko ved Kampens Ulykker og Tab er saa ringe, fortsat har Adgang til Aar efter Aar at lave Lock-outsituationer og Ufred i Landet, og da vort Forbund økonomisk, organisationsmæssigt og alliancemæssigt med Udlandets Millioner af Arbejdsmænd og deres Sammenslutninger ved vore faste og endog i de sidste Dage udvidede Gensidighedsoverenskomster er stærkt nok til at slaa et alvorligt Slag for Freden i Danmark,

tillader vi os herved at meddele, at vi agter at forelægge en kompetent Forsamling Forslag om, at der iværksættes Arbejdsstandsning hos og overfor Dansk Dampskibsrederiforening og de Medlemmer af Dansk Arbejdsgiverforening, der beskæftiger sig med Lønnings- og Losningsarbejde — i det Omfang, som den kompetente Forsamling maatte finde fornødent.

Vi bemærker, at vi er gaaet ud fra, at de fra Arbejdsgiverforeningen gentagende fremkomne ostentative Erklæringer om, at deres Igangsættelse af Krigen den 13. Marts og dennes vældige Udvidelse den 20. April er vedtaget enstemmigt, er rigtige, saaledes at de her inddragne Grupper af velsituerede Arbejdsgivere selv har været med til at rette Lock-out-Svøben mod os Arbejdsmænd i Almindelighed og den danske Arbejderklasse i Særdeleshed og saaledes intet her har at beklage sig over, jfr. det gamle danske Ordsprog, at den, der selv kaster sig ind i Legen, ogsaa maa tage sin Part af Stegen«.

Vi vægrer os stadig ved at tro paa Muligheden af en Transportarbejderstrejke rettet imod Dampskibsrederne. Som vi allerede har fremhævet, er en saadan Strejke ganske ulovlig, rent bortset fra dens Meningsløshed — Rederne har ingen Overenskomst med Transportarbejderne, og disse kan som Følge deraf ikke give Varsel til Ophævelse af noget, der ikke eksisterer.

Men, som sagt, vi tror ikke rigtig paa denne Transportarbejder-Strejke. Den gode *Lyngsie* har før forsøgt at *bluffe* og forbløffe sin Samtid — det bliver antagelig ogsaa denne Gang ved Forsøget. Der staar altfor meget paa Spil til, at Fagforeningerne vil tillade en saadan Lovløshed. Hvad de og Regeringen vilde miste i Prestige ved en saadan Strejke, har ingen af dem Raad til.

OTTE TIMERS DAGEN

I tidligere Artikler har vi henledet Opmærksomheden paa Farerne ved en otte Timers Arbejdsdag, specielt i smaa Lande uden naturlige Rigdomme, og ganske særligt for Skibsfarten. I *Dansk Søfarts Tidende* for den 24. April iaar meddelte vi, at det nu afgaaede Ministerium Herriot afsluttede en lidet glørværdig Periode i Frankrigs politiske Liv med at knæ sætte otte Timers Arbejdsdagen ombord. Nedenstaaende Citat viser, at denne Knæsættelse af en politisk Doktrin vil faa katastrofale Følger for den franske Kystfart:

En fransk Sejlskibsreder, der ejer to Skonnerter paa under 100 Nettotons hver, som om Vinteren gaar i Fart mellem Frankrig, England og Portugal og om Sommeren gør en à to Rejser til St. Pierre-et-Miquelon, hvorfra de bringer Fiskeladninger til Bordeaux og La Rochelle, har sendt *Journal de la Marine Marchande* følgende Brev dateret den 23. April:

Da mine Skibe for nogle Dage siden var klare til Afgang, henvendte Skibsfartsinspektøren sig til de to Førere og forlangte, at de skulde medføre et Arbejdsregister, hvori alt Overarbejde, som Sømandene maatte gøre, skulde indføres, og han erklærede, at Besætningen ikke skulde arbejde mere end 8 Timer om Dagen selv i Søen.

Inspektøren tilskrev endvidere en af Førerne saaledes:

»Naar Deres Skib skal paa en Oceanrejse, skal De have 2 Vagter med tre Mand paa hver Vagt, hvilket vil give Dem 4 Timers Overtid om Dagen eller tre Vagter med 2 Mand paa hver Vagt, hvilket medfører, at De maa antage en 2. Styrmand, men paa den anden Side vil faa meget ringe eller slet ingen Overtid«.

Jeg tillader mig at forespørge, om denne Inspektør er berettiget til at stille et saadant Forlangende, og om han virkelig handler i Overensstemmelse med de i det berømte »Meyer-Dekret« indeholdte Bestemmelser. Jeg var af den Formening, at der ifølge dette Dekret gaves smaa Sejlskibe visse Lempelser.

Hvis Forholdet er som Skibsfartsinspektøren hævder, vil mine Kaptajner foretrække at opgive deres nuværende Stillinger og søge Ansættelse som Styrmand paa Dampere, og hvad mig angaar, har jeg ikke andet Valg end at lægge Skibene op eller forsøge at sælge dem, og er det muligt at finde en Køber for Tiden?

Det betyder fuldkommen Ruin for og Udslettelse af fransk Kystfart.

Den første Maj introducerede det engelske Arbejderparti et Lovforslag om otte Timers Dagen, den saakaldte *Hours of Industrial Employment Bill*. Vi kan give Lovforslagets Fædre Ret i deres Paastand, at dette Lovforslag paa ingen Maade var af en revolutionær Karakter. Som Forslagsstilleren fremhævede, omfattede Forslaget ikke Sømand og Landarbejder. At skaffe dem otte Timers Arbejdsdag ansaa Arbejderpartiet altsaa selv for ganske uigennemførligt. Den engelske Regering tog imidlertid den forstandige Holdning, at en Indførelse af otte Timers Dagen vilde være ensbetydende med forøget Arbejdsløshed og forringet Konkurrence-Evne. Kun hvis samtlige Underskrivere af Washington Konventionens Forslag var villige til ogsaa at lovfæste otte Timers Arbejdsdagen, kunde der være Mening i ogsaa at lovfæste denne i England. Indtil da beklagede man at maatte stille sig afvisende. Med en Majoritet af 95 forkastede Underhuset dette Lovforslag.

Naar et Land med saa store naturlige Rigdomme som England ser sig nødsaget til at forkaste Lovforslaget om otte Timers Dagen, i hvor langt højere Grad er det saa ikke en Nødvendighed for et Land som Danmark, hvis eneste naturlige Rigdomme er dets Beboeres Hjerter og Muskler.

FAREN VED "BACK LETTERS"

Tilstaaelsen af »Back Letters« har voldet meget Bryderi, idet det har vist sig, at det var umuligt at sagsøge de Afskibere, der havde udstedt dem, naar de nægtede at gaa ind paa de Erstatningskrav, som Rederne fremsatte. Følgende i Antwerpen for kort Tid siden indtrufne Tilfælde illustrerer Forholdet klart. En Damper blev tidsbefragtet og atter fragtet fra U.S.A. til Antwerpen til Transport af bl. a. en Ladning Malm. Denne blev indtaget i meget vaad Tilstand, men Kaptajnen gik med til fra Befragteren at modtage et »Back Letter«, der fritog ham for ethvert Ansvar med Hensyn til den Skade, den vaade Malm kunde foraarsage paa Resten af Ladningen. Ved Ankomsten til Antwerpen viste det sig iflg. *Fairplay*, at Resten af Ladningen var bleven beskadiget af Malmen, og Modtageren forlangte af Skibet en Erstatning af ialt 110,000 Frcs. »Back Letters« synes ikke at have nogen juridisk Værdi i Belgien, og skønt alt er blevet forsøgt for at faa Tidsbefragteren til at vedkende sig Ansvaret, holder han sig stadig tilbage, og det ser ud til, at Rederen vil komme til at bære Ansvaret, fordi Kaptajnen gik med til Udstedelsen af et rent Konnossement.

DEN CANADISKE STATSFLAADES DRIFTSTAB

Det økonomiske Resultat af Driften af den canadiske Stats-Handelsflaade sidste Aar forklarer i hvert Fald for en Del, hvorfor den canadiske Regering nylig har stillet Forslag om at subventionere en ny transatlantisk Linje, der skal konkurrere med de allerede eksisterende Selskaber i Stedet for at forøge den canadiske Statsflaade, naar den ansaa en saadan Konkurrence for nødvendig. Naar det drejer sig om en subventioneret privat Linje, vil den canadiske Regering nemlig under alle Omstændigheder være klar over, hvormeget Omkostningerne vil beløbe sig til, medens der ikke vil kunne sættes en Grænse for de Tab, der eventuelt maa bæres ved en Linje, som Staten selv opretholder.

Selvfølgelig er Tonnagens Værdi stærkt forringet, ikke mindst fordi mange af Skibene er bygget meget dyrt. Forholdet mellem Passiver og Aktiver for Statsflaaden siges at være 7,000,000 Pd. Sterl., og det foreslaas, at en væsentlig Del af Flaadens Anskaffelsesbeløb og af Renten, Regeringen skal have, afskrives. Tabene er saa store, at intet privat Selskab vilde kunne tage dem, og det synes ikke naturligt, at den canadiske Regering nu er utilbøjelig til at inklade sig paa at forøge Tabene ved direkte at konkurrere med de eksisterende Selskaber.

Naar henses til det uheldige økonomiske Resultat af den canadiske Statsflaades Virksomhed, er det værd at lægge Mærke til, at Statsflaaden indtil den seneste Tid har faaet samme Fragtrater, som de private Selskaber, der driver Atlanterhavsfart. Under alle Omstændigheder er det forbavsende, at Selskaberne har været i Stand til at arbejde med saa godt Resultat, som de har, selv om ogsaa Canadian Pacific Railway Company i sin for kort Tid siden offentliggjorte Beretning udtaler, at Resultatet af Selskabets Skibsfart har været en Skuffelse, navnlig hvad angaar Atlanterhavsfarten. Man ved, at den canadiske Statsflaade har konkurreret skarpt paa andre Ruter, i hvilke de eksisterende Linjer er interesserede, og en saadan Konkurrence maa have forøget Vanskelighederne for Selskaberne.

Australien har indset, at Opretholdelsen af Statslinjer er uigennemførlig, og efter den nylig foreslaaede Subvention til Atlanterhavsfarten at dømme synes Canada ogsaa at have faaet Betæneligheder med Hensyn til statsdrevet Skibsfart.

Andel G. P. Falk.

DANMARKS SKIBSFART OG UNGDOMMEN

AF V. TH. SASS

PROKURIST I FIRMAET HOLM & WONSILD

Naar en Shipping-Mand bevæger sig udenfor sin egen Forretningskreds, har det sikkert mangan Gang forbavset ham, hvor lidt Kendskab Befolkningen i Almindelighed har til Skibsfarten, og hvad dertil hører. Hvor overraskende det end maa lyde for en Shipping-Mand, kan man den Dag i Dag — i vor saakaldte oplyste Tid — træffe Mennesker, der ikke har Kendskab til Skruen som Drivkraft i Skibe. Paa Steder, hvor man skulde vente Danmarks Skibsfart udførligt omtalt, saasom i Lærebøger i Geografi, er dette langt fra Tilfældet. Tager man Dagbladene, vil en Sagkyndig let komme til det Resultat, at disse kun ofrer Skibsfarten nogle faa Linier, bortset fra Positionsopgivelserne (der som Regel er vanskelige at finde, klemt inde blandt Annoncer o. lign.), medmindre der kan laves Sensation.

Omkranset af Vand paa alle Sider — kun cirka 60 km Landegrænse — og med en fortrinlig maritim Beliggenhed har Danmark alle Betingelser for at drive Skibsfart i stor Stil. Fra gammel Tid har Danskerne da ogsaa befaret Søen langt ud fra de hjemlige Kyster og har baaret Danmarks Navn viden om. I Forhold til sin Størrelse har Landet en ret betydelig Handelsflaade, som befarer alle Verdenshavene, og den danske Sømand er ikke uden Grund kendt for sin Dygtighed. Der findes Pladser i Danmark, hvis Befolkning saa godt som udelukkende ernærer sig ved Skibsfarten, og hvis Slægter igennem mange Led har faret til Søs.

Regnes knap nok som Næringsvej.

Alligevel regnes Skibsfarten næppe nok blandt Danmarks Næringsveje. Det er egentlig først under Verdenskrigen, at man i visse Kredse har faaet Opmærksomheden henvendt derpaa. Hvorfor? Fordi Danmark i den Periode blev tvunget til udelukkende selv at besørge Transporten af sine Tilførsler, og fordi det desuden kunde stille Skibe til Raadighed for andre Nationer, hvorved Skibsfarten bragte Landet en betydelig Indtægt ude fra. Derved fik man Øjnene op for, at ogsaa Skibsfarten er en Indtægtskilde for Landet.

Naar tidligere den nu i Øjeblikket saa aktuelle Handelsbalance blev drøftet, nævnedes ikke med et Ord den Indtægt Skibsfarten havde indbragt; nu er man ved at indse, at denne Indtægt ogsaa har sin Betydning, ja maaske visse Aar endda har været Tungen paa Vægtskaalen. I de nu saa hyppige Valuta-Diskussioner begynder man da ogsaa at regne med den Indtægt, Skibsfarten har indbragt Landet, og endelig er den altid i Bekneb for Penge værende Statskasse ogsaa begyndt at interessere sig lidt herfor, det vil ganske vist sige kun paa den Maade, at den vejrer et nyt Skatteobjekt.

Hvorledes kan der da i dette Land vækkes Interesse i en for Skibsfarten gavnlige Retning?

Skolernes og Pressens Mission.

Først og fremmest burde fra Skolernes Side Skibsfarten som Næringsvej gøres til Genstand for ligesaa indgaaende Omtale, som f. Eks. Landbruget, og videre kunde Pressen udføre en Mission ved baade i Dagbladene og Ugebladene jævnlige at bringe smaa populære Artikler om de danske Havne, snart den ene, snart den anden Havn (hvor Pladsen tillader det ledsaget af Illustrationer), om udenlandske Havne, om Rederier, om Skibe, Skibsbygning og Skibskonstruktion og Indretning o.s.v., om hvilke Ladninger, der transporteres i de forskellige Farter o.m.m. Dag-

bladene vil maaske paaberaabe sig Pladsmangel, men kunde man ikke uden Skade udelade blot en Brøkdelen af de mange mere eller mindre aandsforladte Noveller og Forbryderromaner, som efterhaanden optager en betydelig Plads i Bladene og i de medfølgende Søndagstillæg, til Fordel for mere gavnlige og alvorlige Formaal. Der findes utvivlsomt mange sandfærdige Oplevelser og Rejsebeskrivelser fra Skibsfarten, som ogsaa maatte kunne benyttes.

Endelig er der en Institution, som synes at have overset Skibsfarten. Det er Handelsskolerne. Til Undskyldning herfor vil sikkert blive fremført, at man mangler Undervisningsmateriale. Det er vel ogsaa rigtigt, men er dog ikke nogen Undskyldning. Hvad man ikke har, maa man søge at skaffe sig. Initiativet maa imidlertid fremkomme fra Skibsfarten selv, og desværre maa det vistnok siges, at dens Mænd ikke rigtig har haft Opmærksomheden henvendt derpaa.

Hvorfor ikke Shipping Klasser?

Der bør arbejdes hen til, at Handelsskolerne opretter specielle Shipping-Klasser, hvor de unge Mennesker, baade Lærlinge og de unge Assistenten, fra Shipping-Kontorerne kan faa Adgang til en Undervisning, der virkelig tager Sigte paa disse Menneskers faglige og saglige Uddannelse i den Branche, som de har valgt til Levevej. Den moderne travle Tid har ført med sig, at Undervisning ved Siden af de praktiske Læreaar er nødvendig, men en saadan Undervisning maa være bygget over Praksis og hvad, der virkelig er Brug for. Undervisningen maa tilrettelægges og ledes af dygtige og praktiske Mennesker, der selv besidder Kendskab til og Kundskab i, hvad der kræves.

Købmandsskolen i København gjorde i Skoleaaret 1923/24 et Tilløb i denne Retning, uden at det dog for indeværende Skoleaars Vedkommende lykkedes at føre det videre. Det er imidlertid Meningen at genoptage Sagen og til Efteraaret at oprette en særlig Shipping-Skole, som formentlig vil kunne gøres treaarig. Det vil derfor utvivlsomt være af stor Betydning, om det her fremdragne Uddannelsesspørgsmaal kan paaregne Interesse og faa den nødvendige Tilslutning fra de Ledende indenfor søfartsinteresserede Kredse. Blicher dette Tilfældet, maa Købmandsskolen (og Handelsskolerne i det hele taget netop være det rette Sted til at skabe Interesse blandt de Unge og uddanne dem, saaledes at Skibsfarten som Næringsvej betragtet kan faa mange dygtige Mænd, der ved Energi kan hæve den til en Faktor i Danmarks Næringsliv, som Landet kan være tjent med, maa regne med og se op til.

Købmandsskolen og Handelshøjskolen i København opretholdes af Foreningen for unge Handelsmænds Uddannelse. Saa vidt vides sidder der i Bestyrelsen ikke nogen Repræsentant for Skibsfarten. Burde dette Forhold ikke ændres?

Ikke alene indadtil, men ogsaa udadtil bør der gøres et Arbejde for at skabe den Interesse, som dansk Skibsfart retteligt har Krav paa, og her maa Udenrigsministeriets Pressebureau kunne gøre betydeligt.

Skibsfarten har gennem Tiderne klaret sig selv, og saa naar Tiderne var den imod, og i de gode Aar har den ydet klækkelige Bidrag til Statshusholdningen, saa netop derfor har den et særligt Krav paa, at Staten viser Hensyn til dens Tarv paa de Omraader, hvor Staten kan, uden at det risikeres, at der i Stedet paalægges Byrder, medens andre Næringsveje, som maaske retteligt burde klare sig selv, faar Lempelser og Tilskud.

BETYDNINGSFULD SØ- OG HANDELSRETSDOM

Sø- og Handelsretten har afsagt Dom i en Sag, som har overordentlig stor Interesse i Søfartskredse.

Sagen var anlagt af Skibsreder R. V. Rasmussen, Thurø, mod Firmaet *Harald Kjær & Co.*, København, og drejede sig om, hvorvidt et til en Kaptajn i Udlandet ydet Fragtforskuud skal omregnes efter Kursen den Dag, Fragten bliver udbetalt til Kaptajnen — hvilket Rederiet hævdede — eller efter Kursen den Dag, Ladningsmodtageren indfrier Forskudet hos Afladerne.

Firmaet *Harald Kjær & Co.* blev dømt i Overstemmelse med Skibsreder R. V. Rasmussens Paa-stand. Det drejede sig ikke om noget særlig stort

Beløb — ca. 200 Kr. — men Sagen har principiel Interesse. Den førtes for Skibsrederens af »Danske Sejlskibsrederiers Protection Club« som Principisag under Hensyn til, at der mellem Sejlskibsrederne og Trælastorganisationerne i de senere Aar stadig har været Konflikter om dette Spørgsmaal.

»Danske Sejlskibsrederiers Protection Club« har altsaa faaet Ret i den Opfattelse, den overalt har gjort gældende, og dette er saa meget mere tilfresstillende for Klubben som Trælastorganisationerne forud for Retssagen havde indleveret et Responsum fra Gros-serersocietetet, som delvis gav Trælastorganisationerne Medhold.

SØ- OG HANDELSRETSDOM

Sagsøgeren, Hovmester *Karl Albert Petersen*, har under nærværende Sag sagsøgt *A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab* ved dettes Bestyrelse til Betaling af 218 Kr. 50 Øre med Renter 5 pCt. p. a. fra Stævningens Dato den 19. Januar d. A., til Betaling sker. Sagsøgerens Fremstilling gaar ud paa, at han har været forhyret med de Sagsøgte Skib *S/S »Holland«* som Hovmester for en Gage, der fra 1. April 1924 at regne udgjorde 285 Kr. mdl. Forhyringen skete paa de i Sømandsloven indeholdte Bestemmelser, dog med forskellige særlige Vilkaar, herunder Dampskibsrederforeningens Forhyringsregler af Januar 1922 med Tillæg af Februar 1923. Ifølge Prgf. 1 b i disse sidste Regler ansættes Hovmesteren med 1 Maanedes gensidig Opsigelse. Den 26. April f. A. blev Sagsøgeren, der laa syg af Kopper, afmønstret i Bordeaux og har af Rederiet under Henvisning til Sømandslovens Prgf. 32 modtaget Hyre for 7 Dage. Sagsøgeren mener inidertid at have Krav paa en Maanedes Hyre, og det paastævnte Beløb udgør Differencen mellem en Maanedes og 7 Dages Hyre. Sagsøgeren gør nærmere gældende, at Sømandslovens Prgf. 32, der indeholder Bestemmelse om, at Sømanden, naar han afskediges paa Grund af Sygdom, har Krav paa Hyre for en Maaned efter Fratrædelsen, hvis han er Styrmand eller Maskinmester og ellers for 7 Dage efter Fratrædelsen, maa læses i Forbindelse med Sømandslovens Prgf. 13, der indeholder tilsvarende Bestemmelser om Opsigelsesvarsel, men udtrykkelig siger »hvis ikke andet er aftalt om Tjenesteforholdets Varighed«. I det foreliggende Tilfælde er netop aftalt en Maanedes Opsigelse, og denne Frist bør efter Sagsøgerens Mening ogsaa gælde i Tilfælde af Afskedigelse paa Grund af Sygdom. Forsaavidt Sagsøgeren ikke maatte faa Medhold heri, har han gjort gældende, at Hovmesteren maa ligestilles med Styrmand eller Maskinmester, ikke med det Mandskab, der kun har Krav paa 7 Dages Tillægshyre.

De Sagsøgte har paastaet sig frifundne. De gør gældende, at Reglerne i Prgf. 32 er selvstændige Bestemmelser, som i og for sig ikke har Forbindelse med Reglerne om det almindelige Opsigelsesvarsel. Prgf. 32 indeholder da heller ingen Henvisning til Prgf. 13. De Sagsøgte har videre bestridt, at Hovmester kan sammenstilles med Styrmand eller Maskinmester. Det er kun disse sidste, der er særlig nævnt i Prgf. 32, og der er ingen Hjemmel til at sidestille Hovmester med dem.

Retten maa give de Sagsøgte Medhold i, at Bestemmelserne om Opsigelsesfristen ikke har en saadan Forbindelse med Bestemmelserne om Tillægshyre ved Afskedigelse paa Grund af Sygdom, at det uden positiv Hjemmel kan antages, at Reglerne er fælles. Sagsøgeren har end ikke assereret, at der i Tilfælde af, at han blev afskediget paa Grund af Sygdom, er givet ham noget særligt Tilsagn. Endvidere maa der gives de Sagsøgte Medhold i, at der ikke — uden hvor særlig Aftale foreligger — haves Hjemmel til ved Anvendelse af Sømandslovens Prgf. 32 at sidestille Hovmester med Styrmand eller Maskinmester, idet der netop ikke er tillagt Hovmesteren nogen Særstilling. De Sagsøgte vil som Følge heraf være at frifinde. Sagens Omkostninger bør Sagsøgeren betale med 35 Kr.

Thi kjendes for Ret:

De Sagsøgte, *A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab*, bør for Tiltale af Sagsøgeren, Hovmester *Karl Albert Petersen*, i denne Sag fri at være.

Sagens Omkostninger betaler Sagsøgeren inden 15 Dage efter denne Doms Afgivelse til de Sagsøgte med 35 Kr.

Intet Stempelforbehold.

IPSEN.

J. Schultz.

Aage Høffding.

POSTFORSENDELSER TIL DANSKE SKIBE

Udenrigsministeriet meddeler: Postforsendelser til danske Skibe, adresseret til de danske Konsulater, bliver ofte ikke afhentet i Tide før Skibets Afgang fra vedkommende Havn. Konsulaterne gør deres bedste for at faa Posten eftersendt; men denne kan da gaa fra Havn til Havn uden maaske nogen Sinde at naa Adressaten.

Det henstilles derfor til Skibsførerne i egen og Mandskabets Interesse saa snart som muligt efter Skibets Ankomst til Havn at lade eventuel for Skibet bestemt Post afhente paa vedkommende Konsulat.

CANADAS FORHOLDSREGLER MOD MUND- OG KLOVESYGE

De canadiske Veterinærmyndigheder har paany ved det Cirkulære gjort opmærksom paa de Vanskeligheder, der opstaar, saafremt Varer indpakkede i Hø eller Halm ankommer til canadisk Havn uden at være ledsaget af de fornødne Dyr lægeattester og udtaler i dene Forbindelse, at saadanne Dyr lægeattester kun vil blive taget gyldige, saafremt de er udstedte af en Dyr læge, hvis Navn paa Forhaand er tilsendt Landbrugsdepartementet i Ottawa fra Regeringen i det Land, hvor Dyr lægen praktiserer.

Drivende Mine.

Dansk Dampner »Uffe« rapporterer over Blaavand Radio: Drivende Mine passeret den 3. ds. Kl. 8,15 G.M.T. 8 Sømil misv. N.Ø.t.N. ½ N. af Schouvenbank Fyrskib.

"HAAKON JARL" OG "KONG HAROLD" KOLLISION

Begge Kaptajner frikendt.

Lagretten i Bodø har i den sidste Tid haft til Behandling den sørgelige Ulykke, som indtraf i Vestfjord paa den norske Kyst, hvor de to Rutedampere »Haakon Jarl« og »Kong Harold« kolliderede, og flere Mennesker druknede.

Retten har nu afsagt sin Kendelse, hvorved begge Skibes Førere frifindes for Ansvar.

SPANSKE AFGIFTER

Nordisk Skibsrederforening har faaet forelagt en Sag, hvori der forekommer et Chamber of Shipping Welsh Coal Certeparti med en paaklæbet Klausul saalydende:

»Steamer to pay receivers of the cargo three pesetas and fifty centimos per 1,000 kilos in lieu of Port Dues, Charges and Transport Tax, for which the receivers agree to be responsible.«

Bestemmelsesstedet var Barcelona. »Portcharges, Dues and Transport Tax« i Barcelona beløber sig imidlertid til 3,15 Ptas, hvilket er det Beløb, som i de sidste Aar som Regel har været indført i Certepartiet som paahvilende Skibet.

Siden den nye spanske Afgift, »Quebrantos tax«, 0,35 Ptas pr. 1,000 kg i Fjor blev indført, bliver altsaa de totale Afgifter i Barcelona 3,50 Ptas. Dette Beløb er nu nævnt i den ovenanførte Klausul, hvis Ordlyd imidlertid samtidig er formet saaledes, at »Quebrantos tax« ikke inkluderer, og Skibet er blevet belastet »Quebrantos tax« udenom det nævnte Beløb paa 3,50 Ptas. Skibet kommer paa denne Maade til at betale »Quebrantos tax« 2 Gange. Afgiften beløber sig i foreliggende Tilfælde til ca. 600,00 Ptas, og vil maaske nok blive betalt af Købmanden, naar Sagen tages op, men det er tilraadeligt udtrykkeligt at tilføje i Klausulen, at »Quebrantos tax« ogsaa er dækket af de aftalte 3,50 Ptas.

VAREOMSÆTNINGEN MELLEM DANMARK OG FRANKRIG

Fra den 1. Marts d. A. er følgende Overenskomst mellem Danmark og Frankrig traadt i Kraft angaaende Oprindelsescertifikater og Konsulatsfakturaer: Oprindelsescertifikaterne vil være at udstede med dobbelt Tekst, fransk og dansk.

Certifikaterne og Konsulatetsfakturaerne vil blive viseret af de franske Konsularmyndigheder mod Erlæggelse af en Afgift, der udgør 5 Francs til Guldparitet, og saaledes at alle andre Afgifter paa de nævnte Certifikater og Konsulatsfakturaer udelukkes. For Certifikater og Konsulatsfakturaer, der ledsager danske Varer, hvis Værdi ikke overstiger 100 Francs til Guldparitet, tilstaas gratis Visering.

Ingen Tillægsafgift vil blive opkrævet af Konsularmyndighederne for Afgivelse af en Attest paa Oprindelsescertifikatet om Varens Værdi, og en saadan Attest skal kunne træde i Stedet for en viseret Konsulatsfaktura.

Den danske Regering indrømmer paa sin Side gratis Visering paa de samme Betingelser og vil ikke indføre en højere Viseringsafgift end 5 Francs til Guldparitet for Certifikater og Konsulatsfakturaer, der maatte blive forlangt for franske Varer, hvis Værdi overstiger 100 Francs til Guldparitet.

De to Regeringer tilstaar hinanden de Fordele, som senere maatte blive indrømmet en tredje Stat paa tilsvarende Omraade.

"DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING

København, den 5. Maj 1925.

Endnu er der ingen Forandring i Fragtmarkedet, hverken hvad den mere hjemlige eller den oversøiske Fart angaar.

Et Lyspunkt er det dog, at Rederne og Søfolkene kom til en Forstaaelse, og Forliget bør kunne være de øvrige stridende Parter et Eksempel til Efterfølgelse. Herfra og til de længe ventede mere taalelige Forhold for Skibsfarten er der dog et langt Spring, og der kan næppe næres begrundet Haab om en snarlig Bedring hverken paa det ene eller andet Marked, men da Arbejdsro er den første Betingelse for et Erhvervs Trivsel, er meget dog vundet ved Forliget. Dette bringer som bekendt Søfolkene et Hyretillæg paa ca. 5 pCt., og der er derfor nu yderligere een Aarsag for Skibsfarten til at efterlyse bedre Fragtrater, der er ubetinget nødvendige, ifald Baadene vedblivende skal holdes i Fart i samme Udstrækning som hidtil.

TRÆLASTMARKEDET

Dette Marked er stadig det store Spørgsmaalstegn, og hvor forskelligt der i danske Rederkredse ses paa det og dets Fremtidsudsigter, belyses bedst ved den Kendsgerning, at adskillige Redere siden Nytaar efterhaanden har dækket deres Behov for en stor Del af Sæsonen, i Særdeleshed første Halvdel, og enkelte endog for det meste af anden Halvdel, medens til Gengæld andre betydende Rederier, der utvivlsomt før eller senere vil faa mange Baade aabne fra Østersøen, endnu ikke har sluttet een eneste Ladning.

Fra Hvidehavet foretrækker Befragterne vedblivende Tonnage pr. tidligst 1. August, omend der endnu er enkelte ubefragtede Ordre pr. Juni og Juli. Derimod er der en Del Props- og Pulpwoodladninger pr. Juni/Juli, og for saadanne betales fra Archangel til Aberdeen 52/6d. med 5/- extra, ifald Losning Hull eller London, 2/3 paafølgende Rejser at begynde efter 1/6. Der ventes snart atter en Del D.B.B. Ordre i Markedet, men næppe for prompt Afskibning.

Canada-Trælastmarkedet er vedblivende svagt, og for 1,000 Stds. Baad pr. Maj/Juni betales kun 61/6d. fra Campbellton til Bristolkanalen, 2/6d. extra ifald 2 Lossepladser. Fra Dalhousie til Liverpool og Preston noteres 65/- for 1,400 Stds., Juni.

Af Afslutninger fra Østersøen kan anføres:

Ca. 650 Std. DBB Haparanda og Piteå/Antwerpen, 39/- (11); max. 875 Std. DB 1/4 Boards, 1 Hernösand/Le Havre, prompt, 39/-; ca. 700 Std. DB 2/3 Boards, 2 Söderhamn/Boulogne, Juli, 38/-; ca. 600 Std. DB 1/5 Boards Trångsund/Ostende, Maj, 36/3d.; ca. 600 Std. DB 3/5 Boards 2 Wiborg/Bjørneborg Range til 1 Plads Brest/Rochefort Range, Juli, 46/6d.; ca. 850 Fv. Pulpwood 1/2 Abo/Gl. Karleby Range-Ridham Dock, Aug., 36/3d. I. P. Fath.; ca. 950 Fv. Pulpwood 1/2 Sydfinland/Rotterdam, Maj, Hfl. 19.50 100/175 Fv. daglig

Lastning/Losning, og ca. 825 Fv. Pulpwood prompt i samme Retning og paa samme Vilkaar.

Og af Noteringerne:

750/900 Favne Pulpwood, Uleåborg/Terneuzen, f.o.w., Hfl. 20.50 (fast Anstilling til Hfl. 21.00 siges at være refuseret); 950/1,050 Favne Pulpwood, Gamle Karleby/Calais, 1/10 Juni, 36/3d., 1/- extra dersom Rouen; ca. 900 Favne Props, Kotka/Calais, ult. Juni, 36/-, 36/3d.; ca. 850 Std. DB 1/4 Boards, 4 Hernösand/Le Havre, Juni, 38/-, 38/6d.; ca. 850 Std. DB 2/5 Boards Sundsvall og Hernösand/Le Havre, September, 39/-.

Som det fremgaar af disse Afslutninger og Noteringer er der ikke »noget at give bort« i de anførte Rater, og som et talende Eksempel paa, hvor kritisk enkelte Redere tager Last op for senere Lastning, behøves kun at henvise til den først anførte Afslutning, sammenlignet med hvilken den prompte og større Ladning til Le Havre bliver en hel Gevinst for vedkommende Reder, til Trods for at 39/- fra Mellemsverige til Nordfrankrig ikke gerne skulde blive Basisrate gennem hele Sæsonen. Ladninger pr. Juli og senere bør kunne bringes adskillige shillings op, dersom der blot udvises det fornødne Sammenhold mellem Rederne og den nødvendige Tilbageholdenhed overfor de senere Positioner, saalænge Befragterne stadig mener at kunne byde Skibsfarten saa ruinerende Rater som i Øjeblikket.

KUL, KOKS ETC.

Paa Grund af de vedblivende urolige Arbejdsforhold sluttet der kun faa Baade til Danmark. En 1,450 Tonner, prompt, har akcepteret 5/3d. fra Forth til Haderslev med garanteret Losning, og samme Rate er betalt for lignende Baad til Korsør fra Tynerange.

De svenske og finske Befragtere benytter sig af Forholdene herhjemme til at trykke Fragterne. Naar Rederne ikke kan faa Returlast fra England til Danmark, bliver de jo nødsagede til enten at sende Baadene i Ballast til Østersøen eller til at tage Kullast til Sverige/Finland til lave Rater. For middelstore Baade betales kun 5/- à 5/3d. til Sundhavne eller Havne i den finske Bugt. Til Østsvrige kan faas 3d. mere, og til de nordlige Distrikter ca. 5/9d.-6/3d. efter Størrelse.

MIDDELHAVET

Kulfragterne er meget varierende, og ned til 8/9d., 9/- er betalt for 5,000 Tonner fra Tynerange til Vestitalien. Af andre Afslutninger kan nævnes: Wales/Oran, 3,000 T., 8/3d.; Vestitalien 2,500 T. 9/9d.; Neapel 4,000 T. 9/-; Grangemouth/Gibraltar 6,500 T. 7/3d.; Vestitalien 2,800 T. 9/-; Tyne/Taranto 2,600 T. 11/3d.; Immingham/Alexandria 5,500 T. 11/-; Leith/Vestitalien 4,700 T. 8/10½d.

Til Øerne betales 8/9d., og en 2,300 Tonner har faaet 9/- til St. Vincent.

Hjemgaaende sluttes en Del Orelaster til daarlige Rater, og Alexandria har taget et Par Baade — 300,000 cbf. til Hull à 10/- pr. 60 cbf. og 230,000 cbf. à 10/4½d. For ny Sæson noteres Byg Sfax-Susa-Tunis/U.K. til 11/-.

Fra Sortehavet sluttes en Del, bl. a. har en 5,000 Tonner faaet 14/- til Danmark, Oliekager, Basis een Havn; 4,500 T. Korn til U.K./Cont. 16/6d., option Danmark 17/6d.; 4,000 T. 19/6d. til 3 skandinaviske Havne.

NORD-AMERIKA, GULFEN, CANADA

Wales/Montreal betaler ca. 7/- for 2/2,400 Tonnere med fri Losning, og større Baade faar 6/6d., 6/9d.

Hjemgaaende er sluttet en Mængde Laster for Af-skibning 2. Halvdel Maj til Rater omkring 14½ Cents Antwerpen/Rotterdam/Hamburg, 16 Cents for Byg og 17 Cents for Havre. En 6,000 Tonner er sluttet Montreal/Danzig til 3/-, option Antwerpen eller Rotterdam 2/3d., Havre.

Cuba tager stadig 6/7,000 Tonnere for Sukker til 17/6d. U.K./Cont. Atlantic Range/Antwerpen eller Rotterdam 34,000 qrs. 2/7d., option Byg og Havre. Guadeloupe/Marseilles 20/-, spot.

Kul fra Northern Range ligger omkring 4 Doll. til Rio og 3/2.80 Doll. Vestitalien.

Gulf/Australien, 180,000 cases oil, 32 Cents, Basis een Lossehavn, Juni/Juli.

SYD-AMERIKA

Udgaaende er atter sluttet mange Baade, bl. a. Wales/Buenos Aires 16/9d., Bahia Blanca 16/9d.; Cardiff/Santos 15/9d., 8. Maj. Markedet er i Øjeblikket svagere, da Befragterne har dækket det mest pres-serende Behov.

Den forløbne Uge har udvist en forøget Aktivitet med Hensyn til hjemgaaende Befragtninger; men det er fortrinsvis mindre og »handy« Baade, der fandt Beskæftigelse, og Tonnageoverfloden har ganske umu-

liggjort en væsentlig Forbedring af Raterne, men der er Tegn til Opgang.

Fra Chile er sluttet 5,600 Tonner til Bordeaux/Hamburg range til 26/6d., Option Nordspanien 27/6d., Alexandria 29/-, 1/10 Juni.

ØSTEN

Indian Government melder om en daarligere Hvedehøst end i Fjor, saa dette Marked tegner ikke godt.

Australien udviser derimod en mindre Stigning i Raterne: 39/- er belalt fra Sydney til Middelhavet/U.K./Cont. for Maj Lastning, medens Raten var nede i 36/6d., 36/3d. for nogle Ugers Tid siden.

Af Afslutninger kan bl. a. nævnes: Cape Town-Beira/U.K.-Cont. 6,600 T. 26/- med danske Optioner, August/September; Bombay/Middelhavet/U.K.-Cont. 4,500 T. 20/- d.w., Maj/Juni.

TIME CHARTER

I vestindisk Fart sluttes en Del Baade til uforandrede Rater. I canadisk Fart er bl. a. sluttet en 2,250 Tonner for £1,050 pr. Maaned i 7/8/9 eller 10 Maaned; Levering og Tilbagelevering i U.K.

UDVIDELSE AF AKTIEKAPITALEN

Dampskibsselskabet »Svendborgs« Bestyrelse har vedtaget at benytte den Bemyndigelse, som Vedtægterne giver den, til Udvidelse af Aktiekapitalen inden for en Grænse af 3 Mill. Kr., saaledes at Kapitalen forøges med 920,000 Kr. til 2,760,000 Kr.

Ogsaa for det andet A. P. Møllerske Selskab, Dampskibsselskabet af 1912, foreligger der nu Meddelelse om en Udvidelse af Kapitalen i Henhold til den tidligere givne Bemyndigelse. Selskabets Kapital er paa 3,200,000 Kr. og Bestyrelsens Beslutning gaar ud paa at udvide med 800,000 Kr., saaledes at den fremtidige Kapital bliver paa 4 Mill. Kr. Aktierne tilbydes de gamle Aktionærer til Pari Kurs, saaledes at 2,000 Kr. gamle Aktier giver Ret til Tegning af 1 ny Aktie paa 500 Kr. Tegningen sker igennem Københavns Handelsbank.

Ny Rotorbaad.

Paa »Weser Schiffsbau« har man paabegyndt Bygningen af en 3,000 Tons Rotorbaad.

VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og
Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.

Telegram-Adr.: VINKECO · Codes: Scotts, Watkins, Bentleys.

Wiltons ENGINEERING & SLIPWAY CO

SKIBSBYGGERE
MARINE, ELEKTRISKE OG ALMINDELIGE
INGENIØRARBEJDER

KEDELSMEDIE · JERN- OG MESSINGSTØBERIER
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 „		

Sidebeddinger for Dampere paa indtil 300 Fods Længde

TELEGR.-ADR.:

WILTON, ROTTERDAM

TELEFON-NR.:

7303, 7304, 7305, 7325, 6707, 6708

L. SMIT & CO.'s INTERNATIONALE BUGSERSSELSKAB

Søgaende Slæbebaade: Blaåt Baand paa Skorstenen.

BUGSERING

af: FLYDEDOkke HAVAREREDE DAMPERE-SKIBE TIL OPHUGNING · KULDEPOTER · SEJLSKIBE · MUDDERMASKINER m. m.

Henvendelse til: WESTPLEIN 5, ROTTERDAM

Entrepenører for Assistance til Dampere i Rotterdam Havn.

TELEGR.-ADR.: »TUG«, ROTTERDAM

BJERGINGS-AFDELING:

BJERGNING

paa Kysten af Holland og Belgien. Bjergningsdampere: Freya, Meermin, Ram, Stier, Buffel. Aldrig klare. Ogsaa stor Beholdning af Pumpe, Kæder, Ståltrosser, Dykker-Materiel m. m. Erfaren Stab af Bjergningsofficere.

TELEFON NR.: 30 · 31 · 3362

Egne Godsskure, Dybvandskaj,
Varehuse, Flydekraner,
Motorlæssere og
Rhin-Baade

Telegram-Adresse:
VELTENAAAR, ROTTERDAM

B. VELTENAAR & CO.

ETABLERET 1880

STEVEDORES · AUT. VEJERE · SPEDITØRER

ROTTERDAM · AMSTERDAM · ZAANDAM

HØVEDKONTOR: ROTTERDAM MAASSTRAAT 17B

Entrepenører for
Kornelævator Kompagniet

Adm. Direktører for
»ACCURAAAT« CO., Ltd.
Korporationen for Edsvorne
Vejere, Målere og Tællere
i Rotterdam

Agenter: Danmark: F. V. Greibe, Kronprinsensg. 11, København. Sverige: C. G. Carlström, Helsingborg. Norge: Anth. Sem-O'sen, Torngården, Bergen.

F R A S Ø, H A V N O G V Æ R F T

Stigende Trafik i Københavns Havn.

I Havnebestyrelsens Møde Fredag forelaa Havnens Regnskab for 1923 til Decision.

Under Behandlingen af denne Sag gav Havnedirektor Borg nogle Oplysninger om, hvorledes Forholdene har stillet sig i 1924. Der er i 1924 indgaaet ca. 17,000 Skibe med ca. 5 Mill. Netto Reg.-Tons i Havnen, og Trafiken er hermed naaet op til at blive større end i 1913. Den omsatte Godsmængde er 5½ Mill. Tons, hvilket er ca. ½ Mill. mere end i 1923.

Regnskabet stiller sig omtrent lige saa godt som i 1923 — Driftsindtægterne har været godt 6 Mill. Kr., Driftsudgifterne ca. 3,600,000 Kr. Henlæggelsen til Reservefondet bliver noget mindre end Aaret forud, hvilket dels skyldes Taksternes Nedsættelse, dels den haarde Isvinter.

Det vedtoges at indstille til Ministeriet, at Fartøjstakstens Gyldighed, der udløber i Aar, forlænges paa ubestemt Tid.

Nye Opmaalingsfartøjer.

De gamle, fhv. Kanonbaade »Willemoes« og »Marstrand« er i disse Dage blevet udrustet og bemanded som Opmaalingsfartøjer.

De afsejler i de nærmeste Dage paa Opmaalingsstogt i de danske Farvande.

Ny Grønlandsdamper.

Den grønlandske Handel har afsluttet Udarbejdelsen af Tegninger og Planer til en ny Damper, som skal indlemmes i Handelens Flaade. Materialet er udsendt til alle danske Skibsværfter, som herefter indsender Tilbud til Styrelsen for Kolonierne.

Den nye Damper bliver i enhver Henseende moderne indrettet med Plads til 40 Passagerer. Den faar naturligvis kraftige Isforstærkninger, men bliver ikke af »Hans Egedek-

Typen, idet denne Baad i Forhold til sin Størrelse laster alt for lidt. Snarere kommer den til at ligne de Baade, der gaar paa Island.

Den nye Damper bliver en kombineret Last- og Passagerbaad med en Længde paa 220 Fod, Bredde paa 35,6 Fod og en Dybde paa 16 Fod. Maskinerne bliver paa 700 indicerede Hestekræfter, der kan give Skibet en Fart af 9 Knob. Lastevnen bliver paa 1400 Tons, mens for Eksempel »Hans Egedek« kun tager 500 Tons.

60-Aar.

En i Søfartskredse meget kendt Mand, Fuldmægtig Ad. Fibiger i Antwerpen, fejrede 2. Maj sin 60 Aars Fødselsdag.

Under Verdenskrigen opholdt Fuldmægtig Fibiger, der er en Broder til Sognepræsten ved Eliaskirken, sig herhjemme og vil fra den Tid være kendt af en Mængde Mennesker, idet han da Landet overholdt mere end 700 Foredrag om belgiske Forhold og Antwerpens Bombardement, som han med sin Familie overværede.

Efter Krigen vendte Fibiger tilbage og blev af Kong Albert dekoreret med Ridderkorset af Leopoldordenen og den belgiske Fortjenstmedaille af 1. Grad.

Motorbaad solgt til Grønlandske Handel.

Motorbaaden »Stafet« af Rudkøbing, P. Hansen, er solgt til Kgl. grønlandske Handel. Skibet, der skal i Fart paa Grønland, overtages straks og afleveres i København.

Vanskelighederne for Fangsten i Hvidehavet.

Fiskedamperen »Frithjof« af Hammerfest ankom for nogle Dage siden til Vardø med kun Kaptajnen og Maskinmesteren om Bord. Under stærk Isskruning paa Fangstpladsen i Hvidehavet forlod Resten af Besætningen, 14 Mand, Skibet. De er senere naaet ind til Kanin Noss paa Østkysten af Hvidehavet, hvorfra de vil blive afhentede.

P O S I T I O N S L I S T E P R. 4. M A J 1 9 2 5

MEDDELT AF »DANSK DAMPSKIBSREDERFORENING«

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Aalborg*, Egeholm, pass. Gibraltar 30.4.
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i København-Aalborg Ruten.
s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i København-Aarhus Ruten.
s.s. *Absalon*, Hansen, ank. Teneriffa 30.4.
m.s. *Afrika*, Svarrer, ank. Singapore 2.5.
s.s. *Aggersund*, Petersen, ank. Fredericia 27.4.
s.s. *Agnete Mærsk*, Rasmussen, ank. Halifax 28.4.
s.s. *Aladdin*, Nielsen, pass. Holtenu 2.5. p. R. t. Leningrad.
s.s. *Alderney*, Jerne, ligger i Philadelphia.
s.s. *Alexandra*, Holst, ank. Aalborg 2.5.
s.s. *Alf*, Christensen, afg. Riga 29.4.
s.s. *Alfred Hage*, Danielsen, afg. Saloum 24.4.

s.s. *Algarve*, Sundvig, ank. Kolding 2.5.
s.s. *Allsund*, Nielsen, afg. Port Talbot 25.4.
s.s. *Amalienborg*, Hansen, ank. København 24.2.
s.s. *Angelica Mærsk*, Rask, ank. Marocco 29.4.
m.s. *Annam*, Mouritzen, ank. Hargshamn 29.4.
s.s. *Anna*, ank. Marseilles 3.5.
s.s. *Anneberg*, Korff, ank. Wiborg 28.4.
s.s. *Arabien*, Harder, ank. Ancona 1.5.
s.s. *Argentina*, Wenck afg. Hull 8.4. til Buenos Aires Roads.
m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Santos 3.5. til Bahia via Rio de Janeiro.
s.s. *Arkansas*, Snedker, afg. Newport News 5.5. til Malmø f. Dokning.
s.s. *Arnold Mærsk*, Stabenow, ank. New Orkeans 28.4.
m.s. *Asia*, Dahl, ank. Hongkong 4.5.
s.s. *Astrid*, Bjark, afg. Swansea 29.4. til Catania.
s.s. *Atlantic*, Lund, afg. Aden 23.4. til Macassai.
m.s. *Australien*, Møller, pass. Perim 1.5. p. R. t. Port Said.
m.s. *Avance*, Andrup, afg. Methil 2.5. til København.
m.s. *Avant*, Sørensen, afg. Bilbao 25.4. til Rotterdam.
s.s. *Axel*, Maglebye, ank. Atlu 24.4.

B

s.s. *Beira*, Kjær, oplagt i København siden 22.3.
s.s. *Belgien*, Hansen, Fart paa Cuba.
s.s. *Benedikt*, Falk, oplagt i København siden 28.3.

**Compagnie Française
de Marine et de Commerce**
4—6, rue de Sèze, Paris.

Specialitet: *Middelhavets, Malmø og Østersø-Befragtning*
Telegram-Adr.: SHIKARI

D. A. KNUDSEN & CO.

SKIBSMÆGLERE · HAVARI AGENTER · SKIBSHANDLERE · STEVEDORER

Agenter for: *Nordisk Skibsrederforening**Danske Rederes Retsvern Reassuranceforeningen Skuld
Danske Sejlskibsrederiets Protection Club*CAES DO SODRÉ, 8, **LISSABON** TELEGR.: »KNUDSEN«**PEDRO NIELSEN***Skibsmægler og Befragter*

VALENCIA (COLON 64)

*Som den eneste danske Skibsmægler i Spanien
haaber jeg paa Støtte ved danske Rederes Tillid*Telegram-Adresse: PENIELSEN. Telefon No. 403.
Coder: Watkins 1881 og TIII. 1884. Scott's 10. Udg. 1906**JOHN P. BEST & CO.**
GHENT

ANTWERPEN-BRUGES-BRUXELLES-VLISSINGEN-TERNEUZEN

Skibsmægler · Befragter

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS- OC ASSURANCE-AGENTER

GINO & EGIDIO SALVAGNOEtableret 1870 **VENEZIA** Etableret 1870

SKIBSMÆGLERE

DAMPSKIBS-AGENTER · DAMPSKIBS-REDERE
ASSURANCE-AGENTER

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

AKTIESELSKABET

FRICHS
AARHUS

DAMPKEDLER/DAMPMASKINER
DIESELMOTORER
RAAOLIEMOTORER
for Skibe og Landanlæg

Etableret 1854

Telefon 3030

ENHAVN

BALTICA SØ OG
TRANSPORT
FORSIKRING

— Aktiekapital: 17 Millioner Kroner —

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



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.

ENHAVN

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 SKIBSBUNDE

Eneforhandling for Danmark:
Telefon 8210 **EMIL A. SCHNEIDER** Nørregade 40
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 Telegrafi og Telefoni

TELEFON CENTRAL
7281 · 7282

DAMPFÆRGEVEJ 3 · KØBENHAVN Ø.

VØLUND
RAAOLIEMOTORER

AKTIESELSKABET

»VØLUND«

ØRESUNDSVEJ 147 · KØBENHAVN S
TELEF. C. 5522 · STATSTELEF. 903

s.s. *Bergenhus*, Andresen, ank. Bergen 3.5.
 s.s. *Berlin*, Vinding, ank. Livorno 20.4.
 s.s. *Bertha*, Lassen, ank. Valencia 3.5.
 s.s. *Betty Mærsk*, Nielsen, pass. Panama 28.4.
 s.s. *Birgit*, Bang, ank. Vest Afrika 28.4.
 s.s. *Birte*, Christensen, afg. Matanzas 28.4. til New York.
 s.s. *Bjarke*, Petersen, ank. Algier 4.5.
 s.s. *Bodil*, ank. Vaag 1.5.
 s.s. *Bogø*, Rasmussen, ank. Riga 21.4.
 s.s. *Bolivia*, Beldring, ank. Wallsend 5.4.
 s.s. *Bornholm*, Hansen, afg. Liverpool N. S. 30.4.
 s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Aarhus 3.5.
 s.s. *Botnia*, Lydersen, afg. Reykjavik 2.5. til København via Thorshavn og Leith.
 s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, ank. Barcelona 28.4.
 s.s. *Brasilien*, ank. Buenos Aires 9.4.
 s.s. *Brattingsborg*, Larsen, ank. St. Johns N. F. 30.4.
 s.s. *Bretagne*, Hartmann, afg. Antwerpen 29.4.
 s.s. *Brelland*, Larsen, ank. København 3.5.
 s.s. *Britta*, pass. Gibraltar 2.5. paa Rejse til Åbo.
 s.s. *Brynhild*, Huus, ank. Braila 25.4.
 s.s. *Bryssel*, Jensen, ank. Danzig 29.4.
 s.s. *Børglum*, Møllerup, pass. Ushant 28.4.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, i København-Aarhus Ruten.
 m.s. *California*, Pedersen, afg. New York 30.4. til København.
 s.s. *Carmen*, afg. Helsingfors 3.5. til Sundsvall.
 s.s. *Charkow*, Pedersen, pass. Ushant 2.5. p. R. t. København.
 m.s. *Chastine Mærsk*, Lundgreen, ank. New York 25.4.
 m.s. *Chile*, Hansen, afg. San Francisco 21. 4. til Hamburg.
 s.s. *Chr. I. Kampmann*, Thomsen, pass. Gibraltar 2.5.
 s.s. *Christiansborg*, Lund, ank. Bremen 1.5.
 s.s. *Cimbria*, Svan, i København-Frederikshavn-Oslo Ruten.
 s.s. *Cito*, Jordt, afg. Carthagen 26.4. til Hull.
 s.s. *Copenhagen*, Nielsen, afg. Ardrossan 1.5. U. S. A.
 s.s. *Cornelia Mærsk*, Hansen, afg. Hampton 29.4.
 s.s. *Cyril*, Duhn, ank. Vest Afrika 22.4.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Poulsen, i Dok i Kiel 2.5.
 s.s. *Dagmar* (J. Lauritzen), pass. Gibraltar 26.4. paa Rejse til Liverpool.
 s.s. *Dan*, Clausen, afg. Cadiz 30.4. til Fogo Island.
 s.s. *Danefjell*, Simonsen, afg. Cardiff 29.4. til Rabat.
 m.s. *Danekonge*, Petersen, afg. Port Pirie 23.4. til Europa.
 s.s. *Danelag*, Stage, afg. København 1.5. til Grønland.
 s.s. *Danemark*, Hausgaard, ank. Liverpool 3.5.
 s.s. *Danery*, Voss, ank. Malaga 3.5.
 s.s. *Danevirke*, Nielsen, ank. Genoa 4.5.
 s.s. *Dania*, Bencke, afg. Ardrossan 29.4. til Boston, Philadelphia og Baltimore.
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, afg. Fowey 2.5.
 s.s. *Delaware*, Folkenberg, afg. Helsingborg 4.5. til Wales.
 s.s. *Diana*, Tramp, ank. København 1.5.
 s.s. *Dorrit*, ank. Valencia 29.4.
 s.s. *Douro*, Jørgensen, ank. København 1.5.
 m.s. *Drogden*, Hansen, ank. Dordrecht 1.5.
 s.s. *Dronning Maud*, Rindby, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Dublin*, Krogh, afg. Monte Video 1.5. til Santos.

E

s.s. *E. M. Dalgas*, Bloch, pass. Las Palmas 27.4.
 s.s. *Ebba*, afg. Kotka 2.5. til Larne.
 s.s. *Ebro*, Rosenhøj, afg. London 1.5. til København via Aalborg.
 s.s. *Efte Mærsk*, Thun, afg. Gulfen 25.4.
 s.s. *Egholm*, Tønnesen, afg. Palermo 2.5. til Tarragona.
 s.s. *Eleonora Mærsk*, Mortensen, ank. Venedig 25.4.
 s.s. *Elie*, Schmidt, pass. Gibraltar 3.5. p. R. t. Port de Bouc.
 s.s. *Elisabeth*, Jensen, ank. Valencia 3.5.
 s.s. *Ella*, Boutrup Christensen, oplagt i København siden 17.2.
 s.s. *Ellen*, Poulsen, afg. Burrianna 2.5. til Newcastle.
 s.s. *Ellensborg*, Andersen, afg. Grangemouth 25.4.
 s.s. *Elsborg*, Palm, afg. Port Talbot 28.4.
 s.s. *Emilie Mærsk*, Andersen, ank. West Indien 26.4.
 m.s. *Emma Mærsk*, Mærsk-Møller, ank. New York 10.4.
 s.s. *Emanuel*, Svane, ank. Amsterdam 26.4.
 s.s. *Energi*, Jensen, ank. Amsterdam 3.5.

s.s. *England*, Stengade, afg. New York 30.4.
 s.s. *Enighed*, Christensen, afg. Burntisland 29.4. til Sundsvall.
 s.s. *Erik*, Christensen, ank. Algier 1.5.
 s.s. *Erik B.*, Jørgensen, pass. St. Vincent 26.4. p. R. t. Savona.
 s.s. *Erik Boye*, ank. Port Talbot 29.4.
 s.s. *Erindring*, Nielsen, afg. Riga 29.4. til Delfzyl.
 s.s. *Esbarn Snare*, Dreyer, afg. Esbjerg 5.5. til Bremen.
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Aarhus-Hamburg Ruten.
 s.s. *Esther*, pass. Brunsbüttel 3.5. paa Rejse til Thames.
 s.s. *Esther Maria*, Vilsmark, ank. South Shields 2.4.
 s.s. *Estland*, Sørensen, ank. Rotterdam 29.4.
 s.s. *Estonia*, Christensen afg. Newcastle on Tyne 1.5. til New York.
 s.s. *Expres*, Hansen, i København-Horsens Ruten.

F

s.s. *Falken*, Pedersen, i Ruten København-sydfynske m. fl. Pladser.
 m.s. *Falstria*, Sørensen, afg. Alexandria 30.4. til Genoa.
 s.s. *Fanø*, Michelsen, ank. New York 27.4.
 s.s. *Ficaria*, Hansen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Fiona*, Petersen, oplagt i København siden 16.11. 24.
 m.s. *Fionia*, Skjoldam, ank. København 11.4.
 s.s. *Flora*, Andresen, afg. Grimsby 4.5. til Esbjerg.
 s.s. *Florida*, Holm, ank. Cardiff 3.5.
 s.s. *Flynderborg*, Wendt, pass. Ushant 1.5.
 s.s. *Frankrig*, Parkes, afg. Vejle 1.5.
 s.s. *Fredensborg*, Hillebrant Lund, ank. New York 2.5.
 s.s. *Fredensbro*, Olsen, ank. København 4.5.
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, i Rutefart København-Oslo-New York.
 s.s. *Frederiksborg*, Larsen, afg. Newport News 24.4.
 s.s. *Frej*, Jensen, i Aalborg-Hamburg Ruten.
 s.s. *Frieda*, Westergaard, ank. Nørresundby 5.5.
 s.s. *Frigga*, Larsen, ank. Leith 2.5.
 s.s. *Frode*, Juul Larsen, ank. Havana 1.5.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, afg. København 2.5. til Antwerpen.
 s.s. *Gautatyr*, Nielsen, ank. Brandöhamn 23.4.
 s.s. *Gerda*, afg. Raumo 27.4. til Hull.
 s.s. *Geysir*, Hansen, i Timecharter.
 s.s. *Gorm*, Christensen, afg. St. John 24.4. til Oslo og København.
 s.s. *Grønland*, Kruse, ank. Sevilla 1.5.
 s.s. *Grønsund*, Jacobsen, ank. Leningrad 28.4.
 s.s. *Guðrun Mærsk*, Mortensen, ank. Danzig 20.4.
 s.s. *Gunver*, ank. København 1.5.

H

s.s. *Hadsund*, Hansen, afg. Port Talbot 1.5.
 s.s. *Halldan*, Ørbech, afg. Havre 2.5. til Bordeaux.
 s.s. *Halland*, Christiansen, afg. Kenitra 27.4.
 s.s. *Hamlet*, Skou, ank. Oran 4.5.
 s.s. *Hammershus*, Hveissel, afg. Philadelphia 24.4.
 s.s. *Hans Broge*, Christensen, ank. Boucau 3.5.
 s.s. *Hans Mærsk*, Slavensky, afg. Norfolk 27.4.
 s.s. *Hans Tausen*, Hansen, ank. Burntisland 4.5.
 s.s. *Harald*, Pedersen, afg. København 1.5. til Tynen.
 s.s. *Harriet*, pass. Brunsbüttel 3.5. p. R. t. Antwerpen.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, afg. Newcastle 5.5. til København.
 s.s. *Helene*, ank. Ljusne 23.4.
 s.s. *Helga*, ank. København 17.4.
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, afg. Oslo 25.4. til New York.

SKIBS- PROVIANTERINGS- HANDLERE

København:

J. Andersen & Co., Toldbodvej 7.
 Bjerch-Jensen & Co., Holbergsgade 24.

Aarhus:

Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 26.

Esbjerg:

H. P. Nielsen, Strandbygade 18.
 Th. Thygesen Kirkegade 7.

Frederikshavn:

P. Schou & Co. Telgr.-Adr. »Schous«. Stats Tlf. 17.
 P. Saxbergs Eftf., N. Mogensen. Tlf. 244 & 482.

Helsingør:

K. F. Marstrands Eftf.

Randers:

A. L. Nielsen, ogsaa aut. Forhyringskontor.

Vejle:

W. Coops, ogsaa aut. Forhyringskontor.

DOMINION SHIPPING COMPANY

(S. A. FOLDEN)

Skibsmæglere & Befragtnings-Agenter

Eneste skandinaviske Skibsmæglerfirma i Montreal.

TELEGRAM-ADRESSE:
"DOUBLEDECK"

14, PLACE ROYALE
MONTREAL, CANADA

LONDON

BUNKER ENTREPRENØRER
FOR UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGBLSKE KUL-AFSKIDNINGSHAVNE
BEFRAGNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE
KULEKSPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER
FLYDENDE BRÆNDELSE

LAMBERT BROTHERS LIMITED

TELEGRAM-ADR.: 85, GRACECHURCH STREET,
LONDON E.C. 3.
LONDON

FILIALER:

CARDIFF, The Exchange	} Lambert	Telegr.-Adr.:
Newport, Mon., 131, Dock Street		
Port Talbot, Exchange Buildings		
NEWCASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs.	} Lambrose,	
Tyne Dock, 67, Hudson Street		Newcastle.
Blyth, 19, Ridley Street		
West Hartlepool, Victoria Terrace	} Lamberte	
GLASGOW, 78, St. Vincent Street		
Methil, 82, East High Street		
Burntisland, 20, High Street	} Lamberte	
HULL, Prudential Buildings		Lambrose
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road	} Lambrose,	
Immingham, Dock Offices		Grimby

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

JOHN CARLBOM & CO. (LONDON), 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)
Baltic "Carlbon, Hull" Immingham: Central 38
"Carlbon, 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 Dampere altid kan flyde), der er udstyret med elektriske Kraner og alle moderne Lossningsapparater.
Alle Oplysninger og Takster for Lossning af alle Arter af Varer sendes efter Anmodning.

FRANK BROWN, DIRECTOR

LONDON

Telefoner (Grimby 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

GRIMSBY

GLASGOW

NORTH EASTERN MARINE ENGINEERING CO., LTD

WALLSEND-ON-TYNE SUNDERLAND
Telegr.-Adr.: »News, Wallsend« & »News, Sunderland«

Maskinbyggeri

Kedelsmedie · Jernstøberi · Metalstøberi · Kobbersmedie

Krumtapaksler og Skruetakslers leveres fuldt færdige.

Smedearbejde af enhver Art
udføres.

*

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og
Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde

WALLSEND-ON-TYNE

DUNDEE

E. VON MEHREN & CO.

GLASGOW · NEWCASTLE · GREENOCH

Telegram-Adresse: »Vonnmehren«

SKIBSMÆGLERE
BUNKERKUL ENTREPRENØRER

ANDREW LEITCH & CO.

KUL EKSPORTØRER
SKIBSMÆGLERE · SPEDITØRER · BUNKERKUL
BUNKERKUL ENTREPRENØRER

DUNDEE & GLASGOW

TELEGRAM-ADR.: »LEITCH, DUNDEE«

GOOLE

Cameron's

SKIBSFORSYNING/FARVER
OG PATENT BUND-MALING

Alex. Cameron & Sons Ltd.
Sunderland / England

SUNDERLAND

T. SHERBURN

BEFRAGTNINGS-AGENT
SKIBSMÆGLER OG STEVEDORE

TELEGRAM-ADR.: "DORA, GOOLE"
BANK CHAMBERS,
GOOLE

s.s. *Hengest*, Ingemann Andersen, oplagt i København siden 21.4.
 s.s. *Henry Tegner*, Nielsen, ank. Valencia 12.4.
 s.s. *Hermod*, Clausen, ank. Cardiff 24.4.
 s.s. *Hertha Mærsk*, Møller, ank. Braila 30.4.
 s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Stettin 29.4. til Manchester, Liverpool og Swansea.
 s.s. *Hjelm*, Pedersen, i København-Haderslev-Aabenraa-Sønderborg Ruten.
 s.s. *Hjortholm*, Christensen, afg. Windau 5.5. til København og Vestengland.
 s.s. *Holland*, Jørgensen, ank. Boston 2.5.
 s.s. *Hroar*, Oest Jacobsen, ank. København 4.5.
 s.s. *Hugo*, Thorkelin, oplagt.
 s.s. *Hulda Mærsk*, Andersen, afg. Spanien 29.4.

I

s.s. *I. D. S. Adolph*, Krøyer, afg. Shields 24.4.
 s.s. *I. P. Justesen*, Jensen, pass. Durban 1.5. p. R. t. Beira.
 m.s. *Indien*, Jacobsen, afg. Portland Ore 27.4. til Sydney.
 s.s. *Inga*, Nielsen, pass. Cap Finisterre 3.5. p. R. t. Genua.
 s.s. *Inge Mærsk*, Hansen, afg. Kotka 29.4.
 s.s. *Inger*, ank. Pera 3.5.
 s.s. *Irene Maria*, Lisberg, ank. Newport Mon 4.5.
 s.s. *Island*, Frandsen, ank. København 27.4.
 s.s. *Ivar*, Nielsen, afg. Cardiff 1.5. til Las Palmas.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Schiønning, i Dok i Lübeck siden 30.4.
 s.s. *J. C. la Cour*, Sandberg, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jakob Mærsk*, Hansen, ank. Dieppe 29.4.
 s.s. *Jan*, Kurtshals, afg. Orange 3.5. til Tampico.
 m.s. *Java*, Schmith, ank. Vladivostock 29.4.
 s.s. *Jelling*, Andersen, afg. Mercedita 30.4.
 s.s. *Jenny*, ank. Råfsø.
 s.s. *Jessie Mærsk*, Petersen, ank. West Indien 25.4.
 s.s. *Johanne*, ank. San Feliu 3.5.
 s.s. *Johannes Mærsk*, Rohde, afg. Hampton 29.4.
 s.s. *Jolantha*, Strufve, ank. København 3.5.
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, pass. Skagen 1.5.
 s.s. *Josey*, Nielsen, ank. Montreal 2.5.
 s.s. *Jungshoved*, Horn, ank. Hampton Roads 28.4.
 m.s. *Jyllandia*, Kolls, afg. Penang 27.4.
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, ank. Koivisto 26.4.

K

s.s. *Kai*, Friis, afg. Havana 30.4. til Nuevas.
 s.s. *Karen*, Brinch, afg. Castellon 4.5. til Hull.
 s.s. *Karla*, ank. Goole 1.5.
 s.s. *Kasan*, Sørensen, i Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Manchester 4.5. til Liverpool og Swansea.
 s.s. *Kejserinde Dagmar*, Uldall, afg. Valencia 27.4. til Hamburg.
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, ank. København 1.5.
 s.s. *Kina*, Broner, afg. Oslo 2.5.
 s.s. *Kirsten Mærsk*, Bærentzen, ank. New Orleans 21.4.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, i Dok i Landskrona siden 29.4.
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, ank. Mariager 11.4.
 s.s. *Knud*, Clemmensen, afg. Antwerpen 5.5. til Levanten.
 s.s. *Knud Villemoes*, Thomsen, afg. Esbjerg 3.5. til Blyth.
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, i København-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Posselt, i Dok i Kiel siden 2.5.
 s.s. *Kronborg*, Sørensen, ank. Danzig 21.4.
 s.s. *Kronprins Frederik*, Hejlsø, afg. Trangsund 29.4. til London.
 s.s. *Kurland*, Berndsen, ank. Huelva 26.4.
 m.s. *København*, Mortensen, ank. Bangkok 3.5.

L

s.s. *Lars Kruse*, Van Deurs, pass. Gibraltar 30.4.
 s.s. *Laura Mærsk*, Løber, afg. Port Talbot 29.4.
 m.s. *Leise Mærsk*, Houmann, pass. Panama 7.4.
 s.s. *Lexa Mærsk*, Bærentzen, ank. Barcelona 30.4.
 s.s. *Lifland*, Haure Petersen, afg. Oran 18.4.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, ank. Port Talbot 28.4.
 s.s. *Lily*, Poulsen, afg. Blyth 29.4. til Malaga.
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutefart København-Limfjordsstationerne.
 s.s. *Lithuania*, Knudsen, afg. New York 28.4. til Danzig.
 s.s. *London*, Caspersen, afg. Frederikshavn 28.4. til Dortrecht.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, ank. New York 2.5.
 m.s. *Lynetten*, Jensen, ank. Boness 4.5.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i København-Oslo Ruten.
 s.s. *Magnus*, Nielsen, ank. Bordeaux 29.4.
 s.s. *Maine*, Andersen, afg. New Orleans 29.4. til København m. fl. Pladser.
 s.s. *Maj*, Holm Nielsen, afg. Tyne 30.4. til Bastia.
 s.s. *Maja*, Christensen, oplagt i København siden 31.12. 24.
 m.s. *Malaya*, Kruse, afg. Antwerp 1.5. til Lissabon.
 s.s. *Manø*, Rathje, ank. Porto Empedocle 3.5.
 s.s. *Margrete*, Mathiasen, afg. Genua 28.4. til Valencia.
 s.s. *Marie*, ank. Bristo 2.5.
 s.s. *Marie Mærsk*, Kristensen, afg. Oran 25.4.
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Dakar 20.4.
 s.s. *Martin Carl*, Olsen, ank. Rotterdam 30.4.
 s.s. *Martin Goldschmidt*, Lauritsen, afg. Tyne 4.5. til Porto Vecchio de Piombino.
 s.s. *Mary*, Stabell, ank. Nice 29.4.
 s.s. *Maryland*, Pape, ank. Montevideo 30.4.
 m.s. *Mexico*, Wolff Jørgensen, afg. Baumont 22.4. til Lauds End.
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, ank. Livorno 2.5.
 s.s. *Minsk*, Egense, afg. Antwerpen 4.5. til Nordafrika.
 s.s. *Mjølner*, Rasmussen, ank. Narvik 1.5.
 s.s. *Moskov*, Jørgensen, ank. Esbjerg 2.5.
 s.s. *Møen*, Olsen, i København-Stege og København-Nykøbing F. Ruterne.

N

s.s. *N. F. Høfding*, Klint, ank. Dakar 23.4.
 s.s. *N. J. Ohlsen*, Jensen, ank. Danzig 25.4. p. R. t. Hull.
 s.s. *Nancy*, afg. Rotterdam 2.5. til København.
 s.s. *Natal*, Røder, afg. Port Talbot 17.4. til Christobal.
 s.s. *Nautik*, afg. Manchester 29.4. til San Carlos.
 s.s. *Neptun*, ank. Nørresundby 26.3.
 s.s. *Nerma*, ank. Casablanca 1.5.
 s.s. *Nevada*, Fischer, afg. Norfolk Va 27.4. til Europa.
 s.s. *Nidaros*, Thomsen, i Esbjerg-Grimby Ruten.
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, afg. Danzig 4.5. til København.
 s.s. *Niobe*, ank. København 30.4.
 s.s. *Nordsøen*, pass. Brunsbüttel 4. 5. paa Rejsé til Calais.
 s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, afg. Rotterdam 25.4.
 s.s. *Norman Isles*, Nielsen, afg. Liverpool 14.4. til Cuba.

O

s.s. *Odense*, i København-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-København-Göteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, Danholt, ank. Sulina 30.4.
 s.s. *Olga*, Toft, ank. Bremen 4.5.
 s.s. *Oluf Bager*, Larsen, i København-Frederikshavn og København-Aalborg Ruterne.
 s.s. *Oluf Mærsk*, Andreasen, afg. Genoa 29.4.
 m.s. *Oregon*, Mühlendorff, ank. Stavanger 28.4.
 s.s. *Orion*, Bendsen, ank. Antwerpen 2.5.
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, afg. New York 30.4.

BLIDBERG ROTHCHILD CO. INC.
 DAMPSKIBS AGENTER OG SKIBSMÆGLERE
 59-61, PEARL STREET Telegram-Adr.: BLIDBERG
 NEW YORK CITY

Repræsentanter for:
BLIDBERG METCALFE & CO., GÖTEBORG

COOMBS, MARSHALL & CO. L^{td}.
 DAMPSKIBS-REDERE
 SKIBS OG ASSURANCE-MÆGLERE
 KUL OG KOKS-EKSPORTØRER
MIDDLESBROUGH

Coder: Telegr. Adr.
 Watkin's & Scott's Coomarco, Middlesbrough

TELEGRAM-ADR.: SIVEWRIGHT
 TELEFON: 8760 CITY

W. C. BACON HAROLD BACON

HOVEDKONTOR: 3 CROSS STR.,
MANCHESTER

SIVEWRIGHT, BACON & CO.

Repræsentanter for de italienske Statsbaner
 og den kgl. italienske Marine

SKIBSMÆGLERE

Repræsentanter for det britiske Marineministerium
 i Manchester og Liverpool

Fragt Agenter og Mæglere for ELDERS & FYFFES, Ltd.

Direkte Rute af hurtige Dampere fra Garston til de Canariske Øer.

V ORLEANS

JOHN S. SAREUSSEN · FINN SILCHENSTEDT
INDEHAVERE AF:
NEW ORLEANS SHIPSHANDLERY 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

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

LADELFIA

JONATHAN MAY & SØNNER

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

DAMPKIBSFORSYNINGER · 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

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., Maskinolle 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-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

LIGT OVERFOR DOCK-PORTEN

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.: »Steam« · Telefon: 59 & 189, Privat 59 a

P

s.s. *P. Madsen*, Christensen, pass. Gibraltar 2.5.
 s.s. *P. N. Damm*, Andersen, afg. Las Palmas 30.4.
 s.s. *Pacific*, Matthiessen, pass. Ceylon 19.4. p. R. t. Aarhus.
 s.s. *Palnatoke*, Skou, ank. Gefle 4.5.
 m.s. *Panama*, Hjernerum, afg. Brisbane 2.5. til Sydney.
 s.s. *Parana*, Heisterberg, ank. Catania 19.4.
 s.s. *Paris*, Ovesen, afg. Norfolk 2.5. til Three Rivers.
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, afg. Norfolk Va 29.4. til Montreal.
 m.s. *Peru*, Larsen, pass. Perim 2.5. paa Rejse til Singapore.
 s.s. *Peter Mærsk*, Knudsen, ank. Mexico 26.4.
 s.s. *Phoenix*, Nielsen, i Esbjerg-Hamborg Ruten.
 s.s. *Polaris*, Holm, ank. Blyth 1.5.
 s.s. *Polly*, Fischer, afg. Avonmouth 4.5 til Kambo.
 s.s. *Primula*, Jacobsen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
 s.s. *Prins Knud*, Sigvardt, afg. Hernösand 2.5. til W. Hartlepool.

R

s.s. *Randi*, afg. Barcelona 3.5. til Liverpool.
 s.s. *Rhodesia*, Madsen, afg. Philadelphia 3.5.
 s.s. *Rhone*, Thomsen, afg. København 1.5. til London.
 s.s. *Rigmor*, Jørgensen, ank. Manchester 4.5.
 s.s. *Rita*, Hav, i København-Hamborg Ruten.
 s.s. *Robert Mærsk*, Jensen, ank. London 1.5.
 s.s. *Roma*, Bejer, afg. Swansea 30.4. til Marseilles.
 s.s. *Romø*, Olesen, ank. Garston 1.5.
 s.s. *Rosenborg*, Jans, afg. Gibraltar 16.4.
 s.s. *Rota*, Rivold, afg. København 4.5. til Leith via Odense-Aarhus og Aalborg.

S

s.s. *Saga*, Henriksen, i København-Antwerpen Ruten.
 m.s. *Sally Mærsk*, Andersen, ank. West Indien 29.4.
 s.s. *Scandia*, Simonsen, pass. Cape Race 30.4. p. R. t. Nyborg.
 s.s. *Seine*, Le Barzig, afg. København 2.5. til Danzig-Riga-Reval.
 m.s. *Selandia*, Himmelstrup, pass. Perim 26.4. paa Rejse til Colombo.
 m.s. *Siam*, Poulsen, ank. Portland 30.4.
 s.s. *Sierra Leone*, Esbensen, afg. Norfolk 27.4. til Curacao.
 s.s. *Sierra Morena*, Grøndal, ank. New Orleans 30.4.
 s.s. *Sierra Nevada*, Eriksen, ank. Calcutta 29.4.
 s.s. *Sigrid*, Madsen, afg. Hamburg 4.5. til Riga.
 s.s. *Sigrun*, Jensen, ank. Antwerpen 20.4. i Dok.
 s.s. *Sigvald*, Andersen, ank. Drag 29.4.
 s.s. *Silkeborg*, Christensen, afg. Willemstad 27.4.
 s.s. *Simone*, Christensen, pass. Gibraltar 3.5. p. R. t. Spezzia.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Tabasco 1.5.
 s.s. *Skagerak*, Hansen, afg. Valencia 30.4. til Antwerp.
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, pass Gibraltar 30.4.
 s.s. *Skinfaxe*, Nielsen, afg. Korsør 2.5. til Kuivisto.
 s.s. *Skodsborg*, Grove, pass. Cape Wrath 1.5.
 s.s. *Skotland*, Iversen, ank. Riga 24.4.
 s.s. *Slesvig*, Poulsen, afg. Penarth 1.5.
 s.s. *Smul*, Hansen, ligger i Blyth.
 s.s. *Sophie*, Thomsen, ank. Valencia 26.4.
 s.s. *Spigerborg*, Jensen, ank. Huelva 2.5.
 s.s. *Stadion II*, i Stettin-København-Oslo Ruten.
 s.s. *Stal*, Clausen, ank. New York 30.4.
 s.s. *Stegelborg*, Nielsen, ank. Amsterdam 3.5.
 s.s. *Stella*, ank. Manchester 1.5.
 s.s. *Susan Mærsk*, Petersen, ank. Mexico 29.4.
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, ank. København 4.5.
 s.s. *Svanholm*, Ingemann Andersen, afg. Aalborg 2.5. til Danzig.

s.s. *Svava*, Christensen, ank. Antwerpen 22.4.
 s.s. *Svend Pii*, afg. Port Talbot 30.4.
 s.s. *Svend*, Karstensen, afg. Sfax 2.4. til Bordeaux.
 s.s. *Søborg*, Madsen, ank. Baltimore 27.4.
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, afg. Gibraltar 29.4.
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, i København-Bogense-Vejle Ruten.

T

s.s. *T. M. Werner*, Marcker, ank. Las Palmas 20.4.
 s.s. *Taarnborg*, Knudsen, ank. Porto Vecchio 1.6.
 s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Swansea 2.5. til København, Horsens, Odense, Kalundborg og Danzig.
 s.s. *Taasinge*, Fjeldborg, i København-Nakskov og København-Mariagerfjord Ruterne.
 s.s. *Texas*, Dragsdahl, afg. Randers 5.5. til Montreal.
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Hull, afg. Newcastle 4.5. til København.
 s.s. *Thyra* (Progress), Schmidt, afg. Swansea 29.4. til Cette.
 s.s. *Tiber*, Sonne, ank. Dunkirk 4.5.
 s.s. *Tjaldur*, Madsen, i København-Riga Ruten.
 s.s. *Tomsk*, Mikkelsen, ank. Antwerpen 28.4.
 m.s. *Tongking*, Topp, ank. København 26.4.
 s.s. *Transvaal*, Riddersborg, ank. Frederikstad 3.5.
 s.s. *Tronhjem*, Pedersen, ank. København 1.5.
 s.s. *Tula*, Christensen, afg. Tunis 4.5. til Marseilles.
 s.s. *Tyr*, Jensen, afg. Hamburg 4.5. til København.

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, afg. Antwerpen 2.5. til Aarhus, Randers, Aalborg og København.
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, afg. Dunkirk 2.5. til København.
 s.s. *Ulla*, Jessen, ank. Bristol 2.5.
 s.s. *Ulrik Holm*, Toft, pass. Oran 3.5. paa Rejse til Dakar.
 s.s. *United States*, Meyer, ank. København 28.4.
 s.s. *Uraniensborg*, Rasmussen, ank. Leningrad 27.4.

V

s.s. *Valborg*, Hansen, pass. Dungeness 4.5. p. R. t. London.
 s.s. *Vega*, Madsen, ank. Norrkøping 25.4.
 s.s. *Venus*, Terkildsen, ank. St. Thomas 18.4.
 s.s. *Vera*, Hjorth, pass. Gibraltar 25.4. p. R. t. Preston.
 s.s. *Veratyr*, Pedersen, afg. Methil 13.4. til Ivigut.
 s.s. *Viborg*, Winther, ank. Bergen 2.5.
 s.s. *Vidar*, Nielsen, afg. København 4.5. til Newcastle via Nakskov, Odense og Aarhus.
 Bark *Viking*, Ankersøe, afg. Port Victoria, Spencer Gulf 2.2. til Europa.
 s.s. *Virginia*, Jacobsen, afg. Norfolk Va 27.4. til Nørre Sundby, København og Randers.

W

s.s. *Wien*, Jørgensen, afg. Cadiz 18.4. til New Foundland.
 s.s. *Wilh. Colding*, Østergaard, ank. Marseilles 28.4.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. Wear 1.5.

Y

s.s. *Ydun*, Jensen, i København-Randers Ruten.
 s.s. *Yokohama*, Nielsen, afg. København 30.4. til Ardrossan.
 s.s. *Yrsa*, (D.F.D.S.), Rasmussen, i København-Hamborg Ruten.
 s.s. *Yrsa* (Lauritzen), ank. Palamos 30.4.

Ø

s.s. *Ørkild*, Mortensen, ank. St. Johns N. F. 19.4.
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. Newport Mon 27.4.

POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE

m.s. *Alfa*, Christensen, ank. København 24.4.
 m.s. *Caroline*, Jørgensen, ank. Holbæk 28.4.
 H. C. *Christensen*, Christensen, afg. Mobile 2.4. til Littlehampton.
Fuglen, Schmidt, afg. Cowes 2.5. til Fowey.
Hans, Christensen, afg. Cadiz 20.4. til Gøteborg.
Niels, Rasmussen, ank. Skagen 4.5.
 3m.Sk. *Pax*, Jensen, afg. Cadiz 2.5.
 3m.Sk. *Maagen*, Mortensen, ank. Harbomuffel 2.5.
 Sk. *Poseidon*, Rasmussen, ank. Halmstad 3.5.
 3m.Sk. *Arielis*, Jensen, afg. Halmstad 30.4. til Husavik.
 m.s. *C. Castenschield*, Christensen, ank. Bristol 25.4.
 3m.Sk. *Activ*, Christensen, afg. Halmstad 28.4. til Island.
Astræa, P. Dam, afg. Cadix 1.5. til St. Johns N. F.

Athæa, C. Andersen, ank. Dysart 27.4.
Fylla, Kromann, ank. Leith 28.4.
Hertha, Christoffersen, ank. Leith 28.4.
Meta, Andersen, ank. Rabat 2.5.
Polarstjernen, Hansen, ank. Køge 29.4.
Emanuel, Kromann, afg. Havre 29.4.
Gertrud, Rasmussen, afg. Rønne 2.5.
San, Pedersen, afg. Halmstad 27.4.
Sine, Christensen, pass. Dungeness 3.5.
Venus, Hansen, ank. Cadiz 30.4.
N. E. Schmidt, Rasmussen, ank. Cadiz 28.4.
Ofelia, Petersen, afg. Trangisvaag 30.4. til St. Johns (New Foundland).

DANSK SØFARTS TIDENDE

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

Abonnement
 i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ADMINISTRERENDE DIREKTØR:
 HANS GADE

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

Grundlagt
1848

M. B. COHN

TOLDBODV. 22. TELEFON · 1403

Telegr.-Adr.:
Amiante

København K.

STORES

Import og Lager a

Maskiner · Værktøjer · Staal · Olier

samt tekniske Rekvizitter for Damp- og Motorskibe

PUMPER

INJEKTØRER

REDUKTIONSVENTILER



INDENBORDS

UDENBORDS

J. ANDERSEN & CO**SHIPS OUTFIT**

TOLDBODVEJ 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

AKTIESELSKABET

KJØBENHAVNS FLYDEDOK OG SKIBSVÆRFTMASKIN- OG
SKIBSBYGGERIFLYDEDOKKER
TØRDOKKER

TELEFON 559

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

HOWALDTSWERKE KIEL

SKIBSVÆRFT

MASKINFABRIK · KEDDELSMEDIE · STØBERI

PASSAGER- OG FRAGTSKIBE · MOTORSKIBE

TANKSKIBE · BUGSERBAADE · ISBRYDERE

MUDDERMASKINER · FLYDEDOKKE

DIESELMOTORER,

TYPE:

Sulzer

DOKNING OG REPARATION AF SKIBE
Flydedok for Skibe indtil 400 Fods Længde

KONTOR:

KØBENHAVN. K · AMALIEGADE 34

OVERINGENIØR

CARL HOLTERMANN

Telefon Nr. 10140

Statstelefon : 393

Telegtam Adresse : »Carlholtermann«

FREDERIKSHAVNS VÆRFT & FLYDEDOK A/S

MASKIN- & SKIBSBYGGERI

*

Enerepræsentant i Danmark for

HOWDENS
VANDRØRSKEDLER

*

TELEGRAM: VÆRFTET

STATSTELEFON

4

2 TØRDOKKER · 2 FLYDEDOKKER



SAMME PRIS SOM PILSNER

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, Tsingtau, Tientsin, Dalny, Harbin, Vladivostok, Seattle, San Francisco, Valparaiso, Durban og Johannesburg.

Regelmæssig Rutefart paa Siam, Kina, Japan, Sydafrika, Australien, Java, Vestindien, Meksiko og Vestkysten af Nord- og Sydamerika.

Import til Evropa af østasiatiske og andre oversøiske Produkter, Teak- og andre Træsorter. Eksport 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.

VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og
 Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.

Telegram-Adr.: VINKECO · Codes: Scotts, Watkins, Bentleys.

L. SMIT & CO.'s INTERNATIONALE BUGSERSELSKAB

Søgaende Slæbebaade: Blaat Baand paa Skorstenen.

BUGSERING

af: FLYDEDOKKE · HAVAREREDE · AMPERE · SKIBE TIL OPHUGNING · KULDEPOTER · SEJLSKIBE · MUDDERMASKINER m. m.

Henvendelse til: WESTPLEIN 5, ROTTERDAM

Entrepenører for Assistance til Dampere i Rotterdam Havn.

TELEGR.-ADR.: »TUG«, ROTTERDAM

BJERGNINGS-AFDELING:

BJERGNING

paa Kysten af Holland og Belgien. Bjergningsdampere: Freya, Meermin, Ram, Stier, Buffel. Altid klare. Ogsaa stor Beholdning af Pumper, Kæder, Staalrosser, Dykker-Materiel m.m. Erfaren Stab af Bjergningsofficerer.

TELEFON NR.: 30 · 31 · 3362

FLETCHERS (STEVEDORES) LIMITED

ETABLERET I OVER 50 AAR

TELEGRAM-ADR.:
 "DISCHARGE, CARDIFF"
 TELEFON: 1893

*Stevedores og
 Kørsel*

ROYAL STUART BLDGS.,
 JAMES STREET
 CARDIFF

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.: "Holmald"

Amaliegade 36

JOHS. UTZON

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

AALBORG

Telefon 2075 & 2200
 Statstelefon 2

Telegram-Adresse:
 »UTZON«

SKIBE

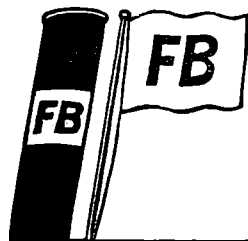
C. P. JENSEN

St. Annæ Plads 6 TELEFON 6430 KØBENHAVN K.

Telegram-Adr.: "FREIHTS"

A/S DAMPSKIBSSELSKABET

ORION



DE FORENEDE BUGSERSELSKABER

Telef.: Toldbodbommen: Central 3944
 Kontoret: Central 291 · 13101 · 10592

TELEGRAM-ADRESSE
 »TUGBOATS«

Nattelefon for Bugsering: Palæ 3043
 Natlif. i Strandingsstilfælde: Strand 1302

Bugsering · Bjerkning · 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 · 20

FREDAG 15 · MAJ 1925

32 · AARG.

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

MASKINMESTRENE SKABER KONFLIKT

I gennem Forligsinstitutionen bragtes for nogen Tid siden en Overenskomst i Stand mellem Dansk Dampskibsrederiforening og Sømændene og Fyrbøderne. Denne Overenskomst var langtfra ideel, tværtimod et typisk Eksempel paa det nationaløkonomisk slette Grundlag, hvorpaa Forligsinstitutionen lever og arbejder. Men den var dog en Overenskomst, der sikrede, eller tilsyneladende sikrede Arbejdsro ombord i hele to Aar. Paa det Tidspunkt var Forholdet til Maskinmestre og Styrmand ganske vist endnu ikke bragt i Orden, men man var gennemgaaende af den Opfattelse, at det vilde glide i Leje uden Konflikt. Her stod Rederne jo nemlig overfor Folk, der ikke kunde skyde sig ind under, at de ikke forstod de allersimpleste økonomiske Principper. Enhver Maskinmester og Styrmand ved udmærket godt, at da de sidst — i 1923 — sluttede Overenskomst med Rederne, stod Fragtindexet i 134, ligesom de udmærket godt ved, at det ved Nytaarstid stod i 109 og siden er blevet endnu lavere paa Grund af det fortvivlede Fragtmarked. Ikke desto mindre vælger de Herrers Repræsentanter at skabe Konflikt paa et Tidspunkt, hvor alt tyder paa, at den store Arbejdsstandsning er ved at ophøre.

Hvad der ogsaa tydeligt fremgaar af Udtalelserne til Dagspressen, er som sædvanlig Maskinmestrenes Repræsentanter de mest krigerske og mest uforsonlige. Ifølge disse Udtalelser er Redernes Forslag »ikke alene ganske uantageligt for os, men maa nærmest opfattes som en Udfordring«. Hvad gaar Redernes Forslag da ud paa? Har de forlangt, at Maskinmestrenes Lønning skulde reduceres, saa den nogenlunde svarede til Faldet i Fragtkonjunkturerne og til Kronens stigende Købeværdi? Tværtimod, de er for Arbejdsfredens Skyld gaaet med til at tilbyde Maskinmestrene og Styrmandene en ca. tre Procents Lønforhøjelse paa et Tidspunkt, hvor Udsigterne for dansk Skibsfart er mørkere og mere truende end nogensinde før. Har Rederne forlangt, at Mestre og Styrmand skulde arbejde under daarligere Betingelser end Udlandets? Tværtimod, danske Mestre og Styrmand har mindst lige saa gode Betingelser som Udlandets, endda betydelige bedre end deres Kolleger i norske og tyske Skibe, dansk Skibsfarts værste Konkurrenter.

Ingen kan fortænke Rederne i, at de ikke vil gaa med til at give Mestre eller Styrmand 10 Procent Lønningforhøjelse i udeneuropæisk Fart, eller at de ikke vil akceptere Kravet om tre Maaneders Opsigelse for Undermestres og Understyrmands Vedkommende. Det sidstnævnte Krav vilde i høj Grad lamme Redernes Handlefrihed; de vilde praktisk talt ikke være i Stand til at lægge et Skib op uden først at tage et betydeligt Tab — og Meningen med Oplæggelser er jo at undgaa Tab. Forhaabentlig vil Mestre og Styrmand indse dette og derved undgaa en langvarig Konflikt.

NEDSÆTTES PROVINSHAVNE-TAKSTERNE?

Vi har tidligere udtalt Frygt for, at Provinshavnes altfor høje Takster ikke skulde blive nedsat. Denne Frygt viste sig tilsyneladende at være begrundet, da Sammenslutningen af Provinshavne for nogen Tid siden holdt Møde her i København og bestemte sig til at fortsætte med de gamle Takster til Trods for, at adskillige Havne — ganske særlig Aarhus — fremsatte Ønske om Revision og Nedsættelse af Taksterne. Det viste sig endda, at de Havnetakster, som Sammenslutningen foreslog Regeringen at faa stadfæstet for de kommende fem Aar, paa enkelte Punkter er højere end de gamle.

Heldigvis lader det nu til, at vor Frygt for en Ikke-Nedsættelse af Havnetaksterne i Provinsen har været noget overdreven. Ganske vist har Regeringen givet Tilladelse til, at de gamle Takster maa gælde indtil videre, men denne Tilladelse er, erfarer vi, langtfra ensbetydende med, at Regeringen vil stådfæste hverken dem eller de af Sammenslutningen foreslaaede Takster for det kommende Femaar. Tværtimod, Regeringen har efter fornøden Overvejelse besluttet sig til at lade Sagkyndige undersøge, hvormeget disse Havnetakster bør nedsættes og vil træffe Afgørelse i Overensstemmelse med de Sagkyndiges Udsagn.

Denne Beslutning tjener i allerhøjeste Grad Regeringen til Ære. Det er af vital Nødvendighed for vor Skibsfart, at vi har billige Havne.

INTERNATIONAL SKIBSFARTSKONFERENCE

Efter hvad vi erfarer har der fundet skriftlige Forhandlinger Sted mellem skibsfart-interesserede Kredse i Amerika og Chamber of Shipping i Storbritannien angaaende to Spørgsmaal, der i den senere Tid har beskæftiget Offentligheden en Del. Det første Spørgsmaal angaar Olie-Tankbaade og deres Fribord, det andet Forurening af territoriale Farvande ved Olie. Sidstnævnte Spørgsmaal blev paa ingen Maade endelig afgjort ved den Betænkning, som en om Sagen nedsat Kommission for nogen Tid siden afgav, idet den er af international Natur og meget indviklet. Det førstnævnte Spørgsmaal er, saavidt vi ved, blevet rejst af Amerikanerne, der har stillet Forslag om, at det skulde være Olie-Tankskibe tilladt at have mindre Fribord, end de efter de nu gældende Bestemmelser skal have.

Begge Spørgsmaal er blevet diskuteret paa et ekstraordinært Møde i International Shipping Conference i London den 12. og 13. ds., og en Beretning om de stedfundne Forhandlinger vil antagelig fremkomme i Løbet af de nærmeste Dage.

STRENGE BESTEMMELSER OM AFMØNSTRING AF SØFOLK I HAMBORG

Kaptajn *Olsen*, Fører af den danske Damper »Martin Carl« af København, der var kommet til Hamborg fra Spanien, mødte den 27. Marts d. A. paa Generalkonsulatet og anmodede om Bistand i følgende Anledning:

Efter at Skibet havde forladt Carthagena opdagede Kaptajnen, at der i denne Havn uden hans Vidende havde sneget sig en Mand om Bord. Den Paagældende var ikke i Besiddelse af Legitimationspapirer af nogen Art og kunde kun tale spansk. Ved Ankomsten til Hamborg vilde Kaptajnen sætte Manden i Land, men blev forhindret heri af Politiet, som i Henhold til Bestemmelserne i den hamburgske Havnelov nægtede Manden Tilladelse til at gaa i Land, da han ikke var i Besiddelse af behørig Legitimationspapirer. Da Kaptajnen gerne vilde være af med Manden, medens Skibet lossede, blev den Paagældende indsat i Havnepolitiets Arrest imod Garanti fra Kaptajnen for at ville betale 3 Mk. om Dagen til Forplejning. Det blev samtidig meddelt Kaptajnen, at han maatte tage Manden med, naar Skibet atter forlod Hamborg.

Da Skibet ikke foreløbig vilde foretage nogen Rejse til Spanien, og der desuden ingen Køjleplads fandtes til Manden om Bord, befandt Kaptajnen sig i en vanskelig Situation og forespurgt, om det ved Generalkonsulatets Foranstaltning

maatte være muligt at udvirke, at han blev fri for at tage Manden med, naar Skibet afsejlede fra Hamborg.

Generalkonsulatet satte sig i Forbindelse med Politiet, som imidlertid udtalte, at det ifølge de gældende Bestemmelser ikke kunde give den paagældende Mand Tilladelse til at gaa i Land. Overfor Generalkonsulatets Bemærkning om, at der ofte her indfandt sig danske Søfolk, som var gaaet i Land i Hamborg, skønt de slet ingen Papirer havde, udtalte den paagældende Politiinspektør, at Forskriften ikke blev overholdt saa strengt med Hensyn til Søfolk fra de skandinaviske Lande, idet det var Myndighederne bekendt, at disse Landes Konsulater tog sig af deres Søfolk og om fornødent drog Omsorg for Hjemsendelse. Dette gjorde derimod de fleste andre Konsulater ikke, og Politiet beklagede derfor ikke at kunne afstaa fra Fordringen om, at Skibet skulde tage Manden med igen, medmindre den spanske Konsul afgav en Erklæring om at ville overtage Mandens Hjemsendelse.

Generalkonsulatet henvendte sig derefter til det spanske Konsulat. Efter en Afvisning opnaaede man ved Forhandling Tilsagn om, at Konsulatet vilde forsyne Manden med et spansk Pas og hjemsende ham med det første spanske Skib, der afgik fra Hamborg til Spanien. Et saadant Skib vilde formentlig afgaa om ca. 10 Dage. Efter at man telefonisk havde meddelt Politiet denne Besked, erklærede dette sig rede til at lade Skibet sejle uden at tage Manden med.

KØBENHAVNS MASKINISTSKOLE

har udsendt Beretning for 1924. Byggefondets Formue er ved tilskrevne Renter 5,734.25 Kr. og ved et overført Tilskud fra Erhvervsministeriet paa 4,030.95 Kr. steget til 125,363.76 Kr.

I Aarets Løb har Direktionens Formand og Byggeudvalgets Medlemmer gentagne Gange henvendt sig til Ministeriet for at opnaa den fornødne Hjælp til Byggesagens Realisation. Ministeriet har givet Tilsagn om, at der fra Statens Side kan ydes Garanti for et Laan paa indtil 250,000 Kr. mod Sikkerhed i 2den Prioritet i Bygningen, og dette Forslag er nu tiltraadt af Rigsdagen.

Paa Grund af den store Velvilje, som i Aarenes Løb er vist Skolen af Københavns Kommune, Dampskibsrederne og som ovenfor nævnt ogsaa af Staten, staar man altsaa nu ved Maalet at kunne paabegynde en Skolebygning, som kan danne en værdig Ramme om Maskinistundervisningen og muliggøre dens videre Udvikling.

Skolen havde i første Semester 1924 390 Elever, i andet Semester 396 Elever, der forberedtes til:

1. a) Den almindelige Maskinisteksamen (153 indstillede 121 bestaaede Elever), b) Den udvidede Maskinisteksamen (69 indstillede, 63 bestaaede Elever), c) Motorpasserprøven (24 indstillede, 22 bestaaede Elever).

2. Kedelpasserprøven (10 indstillede, 8 bestaaede Elever).

3. Den kommunale Elektro-Installatørprøve (29 indstillede, 22 bestaaede Elever).

ERFARINGER MED MÆGLERE

I SALONIKI

Det Dansk-Franske Dampskibsselskabs Damper »Skaane« har nylig været i Saloniki, hvor, som bekendt, Forholdene i det hele taget er lidt unormale. Ifølge Certepartiets Betingelser var Befragternes Mæglere paatvunget Skibet, men denne ydede ikke Skibets Kaptajn nogen Assistance. Kaptajnen henvendte sig da til en anden Mægler, Monsieur *Maurice A. Raphael*, der derefter tog Affære for Kaptajnen paa en særdeles tilfredsstillende Maade, hvilket Kaptajnen har fundet Anledning til særligt at fremhæve, ogsaa i Betragtning af, at Mægleren ikke ønskede nogen Betaling for sin Ulejlighed, da Skibet allerede var bundet til en anden Mægler.

JAPANSKE

SAMMENSLUTNINGSPLANER

I Japan omgaaes man for Tiden med Planer om at imødegaa den udenlandske Konkurrence paa Stillehavet ved Dannelsen af en Sammenslutning, der skal overtage Kontrollen med og Ledelsen af de Linjer mellem Japan og Nordamerika, som drives af Nippon Yusen Kaisha, Toyo Kisen Kaisha og Osaka Shosen Kaisha. Gennemførelsen af Planen vil dog paa Grund af den indenfor den japanske Skibsart herskende Depression tage ret lang Tid, men man haaber at kunne fremskynde Gennemførelsen af Sammenslutningsplanen for de førstnævnte to Selskaber, der allerede i nogen Tid har været under Overvejelse.

Imidlertid har en af den japanske Skibsbyggerforening nedsat Komité fremsat en Plan om Bygning af tre første Klasses Baade til Ruten Japan-San Francisco. Baadene skal have en Længde af 575 Fod, en Bredde af 72 Fod og en Dybde af 46 Fod. Bruttotonnagen bliver 17,000 Tons, og Baadene skal forsynes med Dieselmotorer paa 20,000 HK.

Man paatænker at gøre Farten ugentlig, og det menes, at hvert af Skibene vil behøve en aarlig Statsstøtte af 1,200,000 Yen.

SKIBSFARTEN PAA FRANSKE HAVNE I 1924

Ifølge det franske Tidsskrift *Journal de la Marine Marchande* har den samlede ind- og udgaaede Tonnage i franske Havne i 1924 udgjort 107 Mill. Tons (1923 103½ mill., 1922 88½ Mill.). Vægten af de ad Søvejen indførte Varer beløb sig til 35 Mill. Tons (1923 37 Mill., 1922 30 Mill.) og af udgaaede til 10 Mill. Tons (1923 8½ Mill., 1922 8 Mill.).

Skibstrafiken var, maalt efter Tonnage, størst i Marseille, Cherbourg, Le Havre, Dunkerque, Rouen, Bordeaux, og maalt efter Varemængde i Rouen, Marseille, Le Havre, Bordeaux og Dunkerque i den angivne Rækkefølge. I visse Havne saasom Dunkerque, Rouen, Caen, St. Nazaire, Nantes, Marseille m. fl. var Importen langt større end Eksporten.

Sammenlignet med 1923 er Tonnagen af indgaaede Skibe steget med 1.9 Mill. Tons. Vareimporten er formindsket med 1.9 Mill. Tons, medens Vareeksporten samtidig er forøget med 1.3 Mill. Tons.

ERHVERVSLIVET OG ARBEJDERNES LØNKRAV

SKIBSREDER A. P. MØLLER UDTALER SIG

Angaaende Situationen paa Arbejdsmarkedet fremsætter Skibsreder A. P. Møller nedenfor sit Syn paa Forholdene, som de i Øjeblikket er. Den objektive Bedømmelse af Situationen, som Udtalelsen giver Udtryk for, kan sikkert gøre Regning paa at blive mødt med almindelig Interesse, og det Forslag til en Løsning af Konflikten, som Skibsrederen fremsætter i Slutningen af sin Udtalelse, synes efter vor Mening vel at være en Overvejelse værd, saafremt de i Øjeblikket stedfindende Forhandlinger, hvad der vel er størst Udsigt til, skulde føre til et negativt Resultat.

Efter min Mening, udtaler Skibsreder A. P. Møller, beror hele den Situation, vi er drevet ud i, paa et forkert Syn baade hos Arbejderne og hos Forligsmændene, hvilket netop nu er meget farligt.

Den danske Krone har nu en Værdi af 70.17 pCt. af Guldpariteten. Den 15. August, da den sidste Lønregulering fandt Sted, var Værdien kun 60.79 pCt., og der er altsaa sket en effektiv Forhøjelse af 15.43 pCt. Hvis man antager, at den Del af dansk Erhvervsliv, der konkurrerer direkte med Udlandet, omtrent var paa konkurrencemæssigt Niveau den 15. August — og da vi paa det daværende Tidspunkt havde henved 15,000 Arbejdsløse, eller 6 pCt. af den samlede organiserede Arbejderstand, vil man ikke kunne paastaa, at vor Konkurrenceevne dengang var særlig stærk — saa er det klart, at Mulighederne for at konkurrere med uforandret Løniveau er forringet med de samme 15-16 pCt., som vor Kronens internationale Værdi er steget med.

I Stedet for at tage Konsekvenserne af Kronens Stigning og ændre Løniveauet derefter, saaledes at Produktionen kan fortsættes, begaar man nu den Taabelighed at kræve Lønforhøjelse, og vor kortsynede Forligsinstitution har givet de Parter Medhold, der fremsatte disse uforstandige Krav.

Er noget saadant overhovedet forsvarligt, og hvad vil det føre til, hvis man afslutter Overenskomster paa dette Grundlag? Ud fra mine egne Iagttagelser kan jeg oplyse følgende:

En Del af mit Arbejde er at producere Skibe i Konkurrence med Udlandet, og det er hidtil lykkedes mig at holde min Virksomhed i Gang med en Stab af 550-600 Mand. Resultatet heraf for ifjor var, at Værftet, med de Priser, der er opnaaet, har betalt Arbejdsløn, Materialer og en vistnok ualmindelig lidet bekostelig Administration samt imellem $\frac{1}{3}$ og $\frac{1}{2}$ af de Afskrivninger, Skattevæsenet tillader. Til Forrentning af Kapital er der intet blevet tilovers, ejheller nogen Godtgørelse for den betydelige Indsats, jeg selv har gjort for hos mine mange Forbindelser i Udlandet at skaffe Ordre. Hvis jeg skulde forhøje Arbejdslønnen, vilde det betyde, at Værftet gik istaa, og at saavel mine Folk som et tilsvarende Antal, der indirekte er beskæftiget gennem mine Virksomheder, blev arbejdsløse.

Udlandets Konkurrence.

Hvad mine Rederier angaar, har vi i de sidste Par Aar af nationale Hensyn lagt næsten alle vore Reparationer her i Landet, og Prisniveauet har stillet sig saaledes, at dette nogenlunde har kunnet forsvares. I den senere Tid er Forholdet imidlertid forrykket, og det staar mig klart, at min Virksomhed ikke for mit Vedkommende vil kunne lade Reparationer udføre her i Landet, før det nuværende Misforhold mellem Lønniveauet og Kronens internationale Værdi er bortelimineret.

Et af vore største Rederier meddelte mig i Dag, at Virksomheden havde haft en større Ændring af et af Skibene under Overvejelse. Man tog Tilbud fra to ydedygtige Værfter og fra Udlandet. Det billigste danske Tilbud var ca. 40,000 Pund Sterling, det udenlandske ca. 28,000 Pund Sterling. At Arbejdet ikke gaar til Danmark er da selvsagt. Lederen af et af vore større Reparationsværksteder har ogsaa i disse Dage fortalt mig, at han umiddelbart før Arbejdskampens Begyndelse havde et Tilfælde, hvor han for en dansk Baad konkurrerede intensivt med Holland, men at han fandt sig ganske ude af Stand til at udføre Arbejdet til den Pris, Hollænderne kunde tilbyde. Dette er da heller ikke saa mærkeligt, thi i Holland arbejdes der 9 Timer, i Tyskland 9 Timer.

For Værftsindustrien vil Forholdet utvivlsomt blive det, at Virksomhederne i stor Udstrækning affolkes, og jeg kan ikke tro andet, end at det samme ogsaa maa blive Tilfældet i en stor Del af dansk Virksomhed, der konkurrerer med Udlandet.

Jeg er tilbøjelig til at tro, at endog de fleste Arbejdsgivere ikke er klar over Situationen. Men Forholdene vil sikkert meget snart belære dem derom. De længes ganske naturligt efter Fred for atter at se Hjulene gaa rundt, men de forstaar ikke, at de kort efter Freden vil se sig ude af Stand til at holde Produktionen vedlige og bibeholde deres Tag i deres respektive Markeder. Og ustraffet mister et Lands Erhvervsliv ikke sit Marked.

Misforholdet kommer vistnok af, at en stor Del af vore Erhverv ikke konkurrerer direkte med Udlandet. Arbejderne

tror sig berettiget til at stille et hvilket som helst Krav, og Arbejdsgiverne er nogenlunde ligeglade, da de lægger det paa Priserne. For en ikke ringe Del holdes Arbejdet jo direkte i Gang med Statens Hjælp, og da navnlig Byggeriet. Lønningerne i denne Del af vort Erhvervsliv indvirker imidlertid meget stærkt paa Priserne, og derigennem, samt ved den naturlige Sammenligning paa det Løniveau, som Arbejderne mener sig berettiget til at faa ogsaa i den Del af vort Erhvervsliv, som konkurrerer direkte med Udlandet. Men et forhøjet Niveau straffer sig her meget hurtigt. Virksomhederne gaar i Staa eller indskrænkes, og det Marked, der gennem ihærdige Bestræbelser er vundet, gaar atter tabt, saaledes at der muligvis skal anvendes mange Aar for at genvinde det.

Den naturlige Indflydelse, som den herved forårsagede Arbejdsløshed øjeblikkelig vilde udøve, udviskes i ikke ringe Grad ved vort Understøttelses-System, og vi oplukker en mere eller mindre permanent Arbejdsløshed.

En fejlagtig Vej.

Efter mit Syn er det en ganske fejlagtig Vej, vi gaar. Den Del af Erhvervslivet, hvis Løniveau indgaar i Pristallet, bør kun betale rimelige Lønninger, der staar i Forhold til vore Konkurrencemuligheder udadtil, og disse Lønninger bør ikke, som nu i ret stor Udstrækning være baseret paa, at Folkenes Arbejdsevne ikke udnyttes paa rimelig, fuldstændig Maade. Dette rimelige Løniveau i den paagældende Del af vort Erhvervsliv vil igen afføde rimeligt billige Boliger, billige Transportomkostninger, billige Fødemidler o. s. v. Den Del af vor Befolkning, der maa beskæftiges i direkte Konkurrence med Udlandet — og denne Del af vor Befolkning kan vi nu en Gang ikke komme af med — vil dermed sættes i Stand til at acceptere relativt lavere Lønninger, uden at deres Levestandard samtidig forringes.

Prisniveauet maa ikke urimeligt fordyres.

En Forudsætning maa det naturligvis være, at Mellemhandlerstanden ikke urimeligt fordyrer Prisniveauet, og den Henstilling, som Valutakonferencen i sin Tid rettede til Regering og Rigsdag om at forbyde Prisaftaler, var vistnok paa sin Plads. De Konservative gaar nødt i Gang hermed, fordi de har saa mange Vælgere blandt Handlende og Haandværkere, og selv Socialdemokraterne holder sig tilbage, idet de er bange for, at man i anden Instans skal lovgive imod de Prisaftaler, de gennem deres Fagforbund lovtvinger deres Medlemmer. Dette er imidlertid efter min Mening et Fejlsyn. Fagforbundenes Løntvang overfor deres Medlemmer er nemlig ikke nær saa farlig for Samfundet som de mere eller mindre hemmelige Prisaftaler, som ingen vil erkende findes, men som sikkert eksisterer paa mangfoldige Omraader. Fagforbundene har jo nemlig en anden Part, Arbejdsgiverne, at strides med, og det Løniveau, der fastsættes, er offentligt bekendt. De forskellige Prisaftaler mellem Handlende, Haandværkere, Vaskerier etc. er derimod i Reglen hemmelige, og de grunder sig paa Udnyttelsen af et praktisk Monopol, der fordyrer hele vort Prisniveau — dermed vort Løniveau og igen forringet vor Konkurrence udadtil.

Overpræsidenten som Voldgiftsmand.

Skulde jeg paa nuværende Stadium anvise en Vej til en relativ hurtig og gavnlig Løsning, vilde det være følgende:

Anmod Socialdemokratiets klogeste Mand, Hr. Overpræsident Jensen, om at voldgive for de forskellige Fag, idet det udtrykkelig fra begge Sider erklæres, at han skal være ganske frit stillet uden Hensyntagen til Partidisciplin eller Partiprestige, men blot skal tage Hensyn til det, der er det erhvervsmæssigt bedste. Jeg har den Tro til ham, at han til Fulde erkender alle Momenter, derunder Arbejdsløshedsproblemet, Valutaproblemet og det ønskelige i snarest at skaffe en Mulighed for sunde og stabile Forhold, der som første Betingelse har et sundt Pengevæsen, saaledes at kun Konjunkturer, ikke vor Møntsorts Stigen eller Falden, kan blive afgørende for Dagens og Aarets stadige, største Problem, Lønniveauet.

Overpræsidenten er en aldrende Mand, og hans Arbejdskraft er formodentlig ikke, hvad den tidligere har været. Den vanskelige Opgave vil sikkert tage ham en Del Tid at løse, men Ordningen kunde gøres effektiv for de enkelte Fag, efterhaanden som han blev færdig med disse, og det synes mig — slutter Skibsreder A. P. Møller, langt vigtigere at faa en sund Ordning end en hurtig Ordning.

OVERLIGGEDAGE VED TIMECHARTER

En italiensk Tankdamper blev efter Ordre af de Russiske Myndigheder tvunget til i nogen Tid at forlade sin Lasteplads ved Batum, efter at Lastetiden var begyndt at løbe. Damperen afgik til Konstantinopel, hvorfra den efter 2-3 Ugers Forløb vendte tilbage til Batum og fortsatte Indtagningen af Olielasten. Befragterne havde forpligtet sig til at laste Skibet indenfor et Tidsrum af 216 Liggetimer ved Kaj eller paa Red, og Skibets Liggetid skulde ifølge Certepartiet begynde at løbe 6 Timer efter, at der var givet Varsel om, at Skibet var klart til at modtage Lasten.

Der opstod nu Tvist om, hvorvidt Skibet var berettiget til Overliggedagspenge for ca. 24 Dage eller kun for 3-4 Dage. Befragterne hævdede, at Skibet ikke kunde gøre Krav paa nogen Erstatning for Overliggedage, men ved en Voldgiftsdom fik Skibet tilkendt Erstatning for Overliggedage for et Tidsrum af 24 Dage og 9 Timer til et Beløb af 3,168 Pd. Sterl. Voldgiftskendelsen blev nu appelleret til Domstolen, der kom til det Resultat, at Befragterne kun skulde betale Erstatning for 4 Dage til et Beløb af 411 Pd. Sterl. Domstolen begrundede sin Kendelse med, at Skibet ikke

var blevet tvunget til at forlade sin Lasteplads som Følge af, at Befragteren havde været forsømmelig med Levering af Lasten, men paa Grund af Aarsager, paa hvilke Befragteren ikke havde og ikke kunde have Indflydelse.

Appellationsdomstolen giver Rederen Ret.

Rederiet appellerede Dommen til Appellationsretten, der afgjorde Sagen i Overensstemmelse med Voldgiftsdomstolens Kendelse paa det Grundlag, at naar Befragteren havde forpligtet sig til at laste Skibet indenfor en bestemt Tid, var han ogsaa ansvarlig, naar Overenskomsten ikke blev overholdt, af hvilken Natur Forhindringen end var, saafremt der ikke i Certepartiet var taget Forbehold i den Retning, eller Forhindringen var opstaaet paa Skibets Foranledning. Der er intet, udtalte Appellationsretten, der kan motivere en Afbyrdelse i Overliggedagenes Løb, saafremt Skibet, efter at det er ankommet til Lastehavnen og Liggedagene er begyndt at løbe, tvinges til at afgaa derfra af Grunde, som ikke kan tilskrives det.

ESTLANDS UDENRIGSHANDEL I JANUAR 1925

Nedenstaaende Tal giver en samlet Opgørelse af Estlands Vareomsætning med Udlandet i Januar 1925 sammenlignet med den tilsvarende Maaned det foregaaende Aar:

	Januar 1925		Januar 1924	
	1,000 kg	Mill.Emk.	1,000 kg	Mill.Emk.
Indførsel	22,966	762.8	28,419	638.1
Udførsel	22,781	750.3	29,639	624.5

Som Tallene viser, overstiger Værdien af Indførslen Udførselsværdien med henholdsvis 12.5 og 13.6 Mill. Emk. Værdien af Vareomsætningen er steget i Januar 1925, medens Varemængden er lidt mindre.

Levnedsmidler udgør den betydeligste Post paa Indførselssiden, og U.S.A. var den største Leverandør, idet Indførslen derfra androg 136.5 Mill. Emk. Fra England indførtes for 28.4 Mill. Emk. og fra Rusland for 12.7 Mill. En anden vigtig Post blandt de importerede Varer var Raastoffer for Tekstilindustrien, af

hvilke ogsaa langt den største Import skete fra U.S.A., nemlig for et Beløb af 144.2 Mill. Emk.

Indførslen fra U.S.A. androg ialt 37.8 pCt. af Landets samlede Indførsel, fra Tyskland indførtes 21.5 pCt. og fra England 11.9 pCt.

Blandt Udførselsartiklerne fra Estland i Januar 1925 kom Hamp og Hør i første Række. Af disse Varer udførtes til England for 81.6 Mill. Emk., til Belgien for 55.4 Mill., til Tyskland for 50.4 Mill. og til Finland for 50.0 Mill. Nærmest i Betydning herefter kom Tømmervarer, hvoraf England tog for 121.3 Mill. Emk., men ogsaa Udførslen af Tekstilvarer, der androg 16.4 pCt. af den samlede Udførsel, og af Fødemidler, der beløb sig til 16.1 pCt., var betydelig. Tekstilvarerne udførtes hovedsagelig til Tyskland, der tog for 46.8 Mill. Emk., og til Danmark, der indførte for 40.0 Mill. Fødemidlerne gik overvejende til Tyskland, der tog for 92.5 Mill. Emk.

ANSVARET FOR SKIBETS SØDYGTIGHED

Den tyske Statsdomstol har nylig afsagt en interessant Dom i en Sag om »Afsenderens Ansvar med Hensyn til Skibets Sødygtighed».

A/S Controll Co., Hamburg, var ifølge Konnossement Modtager af en Ladning Linfrø, der ankom til Hamburg med Hugo Stinnes-Damperen »Hindenburg« fra Santa Fe. Paa Grund af Beskadigelse af en Del af Ladningen ved Vand forlangte Controll Co. Erstatning af Rederen, og dette Krav blev anerkendt af Landsretten og Overlandsretten i Hamburg.

Da Sagen derefter blev appelleret til Statsdomstolen, afviste denne Appellen idet det var ubestridt, at Ladningen var kommet om Bord i Santa Fe i ubeskadiget Stand og var blevet beskadiget paa Rejsen fra Buenos Aires til Hamburg ved Indtrængen af Vand i Lasten. Dette skyldtes, at man i Buenos Aires havde bygget Kvægstalde over Peilrøret, saaledes at det var umuligt for Besætningen at kontrollere Vandets Stigning i Lasten og derigennem at beskytte Ladningen. Skibet blev herved uanvendeligt til Transport af denne og delvis søudygtigt. Ansvar for faldt paa Rederiets Skibsinspektør i Buenos Aires, idet han som dets Tilsynshavende havde fundet sig i Bygningen af de ovennævnte Stalde.

STEMPELAGIFT PAA CERTEPARTIER SLUTTET I ESTLAND

Nordisk Skibsrederforening citerer i sit Cirkulære for Marts et Tilfælde, hvor et Skib blev befragtet til estniske Befragtere, og Certepartiet blev afsluttet og undertegnet i Estland. Det viser sig, at der i saadanne Tilfælde tilkommer den estniske Regering en Stempelafgift paa 1 pCt. af Bruttofragten. Foreningen har indhentet Oplysninger om denne Afgift fra sin Agent i Reval, som meddeler:

»Den omhandlede Stempelafgift paa Certepartiet opkræves af Regeringen og beløber sig til 1 pCt. af den Bruttofragt, som tjenes af Rederiet. Den bliver i Almindelighed delt mellem Reder og Befragter. Vi plejer som Regel at indsætte i Certepartierne følgende Klausul:

Stamp-duty payable mutually by contracting parties i. e. half each.

Afgiften skal kun betales, naar Skibets Certeparti bliver sluttet her og vedrører ikke Baade, som gaar i fast Rute fart eller som anlægges for Lastning »on berth«.

Ved Slutninger fra Estland bør man altsaa sørge for, at Certepartiet udstedes i et andet Land eller tage Forbehold om, at Afgiften skal paahvile Befragterne.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

11. MAJ 1925

London	25,70	Madrid	77,30
New York	531,00	Amsterdam	213,50
Berlin	126,20	Stockholm	141,90
Paris	27,80	Christiania	89,50
Antwerpen	26,95	Helsingfors	13,37
Zürich	102,75	Prag	15,74
Rom	21,95	Wien	74,90

“DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

København, den 12. Maj 1925.

Der er tre Hovedmarkeder, som viser Bedrings-tegn: La Plata, Donau og Nord Amerika. La Plata og Donau har i Aar været en Skuffelse og det første Marked nærmest en Katastrofe for Skibsfarten. La Plata er jo som Regel et nogenlunde sikkert Marked fra Januar til December, rigtignok med smaa og store Svingninger; men Last har der da altid været.

I Aar har en urimelig stor Del af de Baade, som har søgt syd over, maattet skifte i Ballast eller lægge op, og de, som har faaet Last, kan ikke opvise andet end Tab. Nu lader der til at være et velkomment Op-sving i Anmarch, men nogen Boom kan det vanskeligt blive.

Det vilde imidlertid være paa Tide at faa alle Baadene væk fra River Plate, og nogen Sandsynlighed for en større Tilgang af ny Tonnage er der ikke. Rig-tignok udviser den sidste Uge mindst 20 Slutninger med Kul fra England alene; men disse Baade, og de, som er paa Vej, kan først laste i Juni/Juli, og til den Tid behøver La Plata sikkert en Masse Tonnage.

De europæiske Markeder og Østen er stadig upaa-agtede, dog nogen Indflydelse maa de før nævnte Mar-keder faa paa de andre, før eller senere. Glemmes maa det imidlertid ikke, at Verdenstonnagen endnu er for stor i Forhold til Efterspørgslen, og de oplagte Baade faar sandsynligvis mange Efterfølgere, og ad-skillige Baade finder vel ogsaa Vejen til Ophugnings-pladserne.

De hjemlige Vanskeligheder er desværre fremdeles uløste, og de første Dages Forhandlinger vil blive fulgt med den største Interesse og vil faa en uover-skuelig Indflydelse paa Danmarks Næringsliv, — ikke Skibsfarten alene.

TRÆLASTMARKEDET

Rater, som for kort Tid siden syntes uantagelige, bliver nu akcepterede glat væk, og selv for August/September Lastning faar Befragterne uden Vanskelig-hed Tonnage til meget smaa Rater. Nedennævnte Af-slutninger vil lettest illustrere dette Marked:

6,200 Tonner Sydfinland/ECCP, 36/-, Props; 4,850 Tonner Sydfinland/ECCP, 36/-, Props; 900 Stds. Råfsö/London, 41/6d.; 700 Stds. Frederikshavn & Wiborg/London, 41/-; 650 Stds. 4 Hernösands/London, 42/-; 500 Stds. Trångsund/Kings Lynn Docks, 43/6d.; 950 Stds. Trångsund/Hull, 43/6d. old Scanfin; 800 Stds. Kotka & Papvik/Hull, 43/6d., old Scanfin; 700 Stds. Uleåborg/Grimbsby, 45/6d., old Scanfin; 700 Stds. Söder-hamn/Le Havre, 39/-, August; 1,200 Favne Piteå & Hernösand/Ghent, 43/3d.; 500 Stds. Hernösand/Ant-werpen, 36/6d.; 450 Stds. Jacobstad/Antwerpen, 37/3d.; 485 Stds. Brahestad/Antwerpen, 39/-; 650 Favne 1/2 Skellefteå/ECCP, 38/-; 675 Favne og 900 Favne Uleå-borg/Terneuzen, Hfl. 21.00; 560 Stds. 2 Kemis/Leith, 41/-; 540 Stds. Hargshamn & Carlholm/Grangemouth, 32/9d.; 310 Stds. Hargshamn & Carlholm/Grangemonth, 36/-; 500 Favne Wiborg/Grangemouth, 35/-; 600 Stds. Skellefteå/Hull, 47/6d., old Scanfin.

Af Noteringer bemærkes:

Windau/Calais, 700 Favne, 26/-; Windau/Ghent, 350 Favne, 22/-; 2 Söderhamn/London, 39/-.

Alle de Baade, som er paa Vej til Rusland og Fin-land med Mel og Korn, vil gerne have en udgaaende Last; og saa længe Rusland er et importerende Korn-land i Stedet for exporterende, kan Træ- & Masse-Befragterne dominere. At saa store Baade som 5/6,000 Tonnere gaar i Nord-Østersø Fart, skal selvfølgelig ikke hjælpe; men heldigvis er disse Undtagelser, og det er mest Propslaster til Østkysten, som kan komme i Betragtning.

Det nye Scanfin Certeparti er stadig vanskeligt at

faa gennemført, og især volder Klausul 10 mange Kvaler. Enkelte Redere er gaaet med til 1/- à 2/- mindre for Dækslast, hvilket ikke maa gentages.

Hvidehavet har taget:

1,075 Stds., f.o.w., Archangel/London, 52/-; 900 Stds. ult. Maj, Onega/Sharpness, 59/-; 1,000 Stds., 15. Juni, Onega/London, 54/-; og Canada er en Del svagere. For DBB noteres nu kun 60/-, forsøger 62/6d. Vaad-masse fra Port Alfred til Tyne eller Grimsby, Juni, noteres i 14/-, forsøger 15/-, og Rouen per September i 14/-, f.o.b. og stuvet.

KUL, KOKS ETC.

Før Arbejdsforholdene er helt klaret, kan der ikke blive nogen større Forandring. Selv smaa Baade som 13/1,500 Tonnere maa nu sejle for 5/- 5/3d. for i det hele taget at faa en Last, og til Sverige er det ikke bedre. Vanskeligheden ligger ikke alene i at finde en Befragter, men nok saa meget i at faa Stem — især for prompte Baade.

London og Østkysten noteres næsten ikke, og flere Baade er gaaet i Ballast fra London til Østersøen. Coasting er svagere; Tyne/Hamburg-Rotterdam 3/9d.; Rouen 3/6d. 3/9d.; Tyne/Bordeaux er fast, omkring 5/3d. 5/6d. med 1 Frc. Losning.

MIDDELHAVET

Tonnagetilgangen for Kul ud er ikke saa rigelig, men der slutes mange Baade, og Raterne er svært springende. Slutninger som: Forth/Genoa Range 8/9d. 9/- og Glasgow/Genoa 8/- (6,800 Tonner) er ikke op-muntrende.

For en Del specielle Laster er der derimod betalt forholdsvis gode Rater, f. Eks.; 11/3d. Taranto; 11/- Palermo; 13/- Barcelona.

Erts, Fosfat, Frugt etc. er lige daarlig. Saloom har taget en 2,000 Tonner til Continent 23/-; 24/- hvis Dun-kirk. Trapani/Nord Norge 2,700 T. 16½ Kr., og Cadiz/Kristianssund 15 Kr., 1,100 Tons.

Det eneste oplivende Moment er Korn fra Donau, og imod 15/- 15/6d. Continent, 17/- 17/6d. tre Danske for kort Tid siden, betales der nu 17/- 17/6d. og 19/6d. 20/- henholdsvis. Da der er faa passende Baade for Maj/Juni Lastning, ventes disse Rater at komme endnu 1/- eller 2/- op. Nicolajeff Genoa er sluttet til 8/-, Rot-terdam 10/-.

NORD-AMERIKA, GULFEN, CANADA

Korn- og Sukkerbefragtingen har været til Dels meget livlig, og endskønt de opnaaede Rater ikke viser nogen nævneværdig Bedring, er det glædeligt at kunne notere en større Efterspørgsel.

Montreal kan beskæftige en stor Flaade; men her saavel som i andre Markeder har Tonnagen let ved at tage Overhaand, og der skal meget lidt til at øde-lægge. For Korn fra Pacific er der gjort enkelte Be-fragtninger pr. Septbr./Oktbr. 34/-, 35/- U.K.-Cont.

SYD-AMERIKA

Som nævnt er der sluttet mange Kulbaade i de sidste Dage. Heldigvis er Raterne endnu ikke gaaet under 15/- lower ports, og de fleste har faaet 15/6d. op til 16/6d. Naar nu Kornafslutningerne kan tage Fart, og 20/- bør der nok kunne gøres Regning med, kan Rundreisen give et lille Overskud. Prompte Baade er det endnu vanskeligt at placere, og over 16/- 17/- up river eller Bahia Blanca full terms, faas ikke. Santa Fé/Le Havre, 5,000 T. Quebracho Juni/Juli, 23/-.

Fra Chile rapporteres en 8,000 Tonner sluttet til Galveston-Boston range, Lastning Juli, til Dol. 4.10.

ØSTEN

Australien og Indien er meget stille. Saa lavt som 20/- er akcepteret Bombay/Middelhavet, Maj/Juni, og der er sidst betalt 30/- for en 8,000 Tonner, Vest Australien/Middelhavet-U.K.-Cont., prompt, og 36/3d. fra Syd Australien.

TIME CHARTER

En 5-6 Baade, 8/1,200 Stds., søges for Baltic & White Sea trade. For 5,200 Tonner, 4/6 Mdr., er betalt 4/-.

SEJLSKIBE

700 Stds. sluttet Campbelton/Adelaide 93/9d. & Danzig/Melbourne Aug./Sept. 12/1,300 Stds. 82/6d., hovedsagelig DBB. 3,000 T. Hull.Santos 17/6d., Kul.

OPBEVARING AF VARER "FOR ORDRE"

Panama Jernbaneselskabet har iflg. Meddelelse fra Guvernøren over Panamakanalen besluttet fra 1. April at ville opbevare ikke-fordærvelige og ufarlige Varer »for Ordre« paa Selskabets Moler og i dets Varehuse i Christobal og Balbao i Kanalzonen mod en vis Afgift i Pladsleje og Arbejdspenge.

FIRMA OVERTAGET AF DEN FINSTE STAT

I følge en fra Helsingfors til Rederiet *Torben Nielsen*, København, indløbet Meddelelse, er Firmaet O. Y. Hangan Vapaasatama — Hangö Frihamn A/B — den 30. April d. A. i sin Helhed overtaget af den finske Stat.

Tvangsauktion over en Bugser-Skruedamper og en Muddermaskine.

Efter Begæring af en Udlægshaver bortsælges ved Tvangsauktion, som holdes i Teglgårdshavnen i Aalborg om Bord paa nedennævnte Skruedamper, Torsdagen d. 4. Juni 1925 Eftm. Kl. 2¼, den hos Ingeniør H. Denver af Aalborg udlagte Skruedamper „Jeanette“, der ifølge Udskrift af Skibsregistret tilhører Rekvizitus og maaler Reg. Tons Brutto 46,76, Kubikmeter 132,33, og er forsynet med Compound

Maskine af 20 nom. 130 indic. H.K. Samtidig bortsælges den hos samme udlagte Muddermaskine „Limfjorden“ med tilhørende Materiel.

Skibene anvises og alle nærmere Oplysninger om dem kan faas ved Henvendelse til Sagfører Kleisby, Aalborg.

Konditioner og øvrige Salget vedrørende Dokumenter ligger til Eftersyn her paa Kontoret.

Civildommeren i Aalborg Købstad m. v., den 5. Maj 1925.

J. VOGELIUS

POSITIONSLISTE PR. 12. MAJ 1925

MEDDELT AF DANSK DAMPSKIBSREDERFORENING.

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Aalborg*, Egeholm, ank. l'Estaque 10.5.
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i København-Aalborg Ruten.
s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i København-Aarhus Ruten.
s.s. *Absalon*, Hansen, ank. Saloum 11.5.
m.s. *Afrika*, Svarrer, ank Hongkong 11.5.
s.s. *Aggersund*, Petersen, ank. Fredericia 27.4.
s.s. *Agnete Mærsk*, Rasmussen, ank. Halifax 28.4.
s.s. *Aladdin*, Nielsen, ank. Kotka 10.5.
s.s. *Alderney*, Jerne, afg. Chaparra 9.5. til Tapara, Nuevitas.
s.s. *Alexandra*, Holst ank. Horsens 11.5.
s.s. *Alf*, Clausen, ank. Grangemouth 5.5.
s.s. *Alfa*, afg. Wales 6.5. til Barcelona.
s.s. *Alfred Hage*, Danielsen, ank. Dunkirk 7.5.
s.s. *Algarve*, Sundvig, ank. Odense 7.5.
s.s. *Alssund*, Nielsen, ank. Carloforte 10.5.
s.s. *Amalienborg*, Hansen, ank. København 24.4.
s.s. *Angelica Mærsk*, Rask, afg. Marokko 8.5.
m.s. *Annam*, Mouritzen, ank. Gøteborg 9.5.
s.s. *Anna*, ank. Barcelona 7.5.
s.s. *Anneberg*, Korff, afg. Koivusaari 9.5. til Rouen.

s.s. *Arabien*, Harder, ank. Ancona 1.5.
s.s. *Argentina*, Wenck, ank. Buenos Aires 5.5.
m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Bahia 9.5. til Skandinavien via Madeira.
s.s. *Arkansas*, Snedker, afg. Malmø 12.5. til Christianiafjord.
s.s. *Arnold Mærsk*, Stabenow, ank. Gulfen 1.5.
m.s. *Asia*, Dahl, afg. Hongkong 4.5.
s.s. *Astrid*, Bjark, pass. Gibraltar 6.5. p. R. t. Catania.
s.s. *Atlantic*, Lund, pass. Sunda Str. 8.5. p. R. t. Menado.
m.s. *Australien*, Møller, afg. Suez 7.5. til Marseilles.
m.s. *Avance*, Andrup, ank. London 11.5.
m.s. *Avant*, Sørensen, afg. Bilbao 25.4.
s.s. *Ævel*, Maglebye, ank. Amsterdam 11.5.

B

s.s. *Beira*, Kjær, oplagt i København siden 22.3.
s.s. *Belgien*, Hansen, Fart paa Cuba.
s.s. *Bellona*, Thrane, i Dok i Frederikshavn siden 29.1.
s.s. *Benedikt*, Falk, oplagt i København siden 28.3.
s.s. *Bergenhuis*, Andresen, ank. Bergen 10.5.
s.s. *Berlin*, Vinding, ank. Bona 9.5.
s.s. *Bertha*, Larsen, ank. Valencia 3.5.

Ægde Godsskure, Dybvandskaj,
Varehuse, Flydekraner,
Motorlægtøer og
Rhin-Baade
*
Telegram-Adresse:
VELTENÅAR, ROTTERDAM

B. VELTENAAR & CO.

ETABLERET 1880

STEVEDORES · AUT. VEJERE · SPEDITØRER

ROTTERDAM · AMSTERDAM · ZAANDAM

HOVEDKONTOR: ROTTERDAM MAASSTRAAT 17b

Entrepreneur for
Kornlevator Kompagniet
Adm. Direktører for
»ACCURAAAT« CO., Ltd.
Korporationen for ædsvorne
Vejere, Maalere og Tællere
i Rotterdam

Agenter: Danmark: F. V. Greibe, Kronprinsensg. 11, København. Sverige: C.G. Carlström, Helsingborg. Norge: Anth. Sem-Olsen, Tornøsgården, Bergen.

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«

s.s. *Betty Mærsk*, Nielsen, pass. Panama 28.4.
 s.s. *Birgit*, Bang, afg. Rufisque 9.5. til Bremen.
 s.s. *Birte*, Christensen, afg. New York 8.5. til Baltimore.
 s.s. *Bjarke*, Petersen, ank. Huelva 9.5.
 s.s. *Bodil*, ank. Greenock 8.5.
 s.s. *Bogø*, Rasmussen, ank. London 9.5.
 s.s. *Bolivia*, Beldring, ank. Wallsend 5.4.
 s.s. *Bornholm*, Hansen, ank. Weymouth 9.5.
 s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Frederikshavn 10.5.
 s.s. *Botnia*, Lydersen, ank. København 11.5.
 s.s. *Bottenhavel*, Vaaben Hansen, ank. Marseilles 9.5.
 s.s. *Brasilien*, afg. Buenos Aires 5.5. til Bahia Blanca.
 s.s. *Brattingsborg*, Larsen, ank. St. Johns N. F. 30.4.
 s.s. *Bretagne*, Hartmann, ank. Trangsund 8.5.
 s.s. *Bretland*, Larsen, ank. Tyne Dock 9.5.
 s.s. *Britta*, pass. Ushant 9.5. p. R. t. Åbo.
 s.s. *Brynhild*, Huus, afg. Braila 9.5. til Gibraltar.
 s.s. *Bryssel*, Jensen, afg. Danzig 11.5. til Manchester.
 s.s. *Børglum*, Mollerup, ank. Torre d'Annunziata.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, i København-Aarhus Ruten.
 m.s. *California*, Pedersen, afg. New York 30.4. til København.
 s.s. *Carmen*, ank. Wistavarf 6.5.
 s.s. *Charkow*, Pedersen, ank. København 6.5.
 m.s. *Chastine Mærsk*, Lundgreen, afg. New York 2.5.
 m.s. *Chile*, Hansen, pass. Panama Canal 4.5.
 s.s. *Chr. I. Kampmann*, Thomsen, ank. Cardiff 7.5.
 s.s. *Christiansborg*, Lund, ank. Dunston 8.5.
 s.s. *Cimbria*, Svan, afg. Oslo 11.5. til København via Frederikshavn.
 s.s. *Cito*, Jordt, afg. Blyth 11.5. til Nykøbing F.
 s.s. *Copenhagen*, Nielsen, afg. Ardrossan 1.5. til U. S. A.
 s.s. *Cornelia Mærsk*, Hansen, pass. Lødingen 10.5.
 s.s. *Cyrl*, Duhn, afg. Rufisque 6.5. til Dunkirk.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Poulsen, i Dok i Kiel siden 2.5.
 s.s. *Dagmar* (J. Lauritzen), ank. Glasgow 9.5.
 s.s. *Dan*, Clausen, afg. Cadiz 30.4. til New Foundland.
 s.s. *Danefjell*, Simonsen, ank. Kenitra 8.5.
 m.s. *Danekonge*, Petersen, afg. Port Pirie 23.4. til Europa.
 s.s. *Danelag*, Stage, pass. Burntisland 4.5. paa Rejse til Grønland.

s.s. *Danemark*, Hausgaard, ank. Swansea 11.5.
 s.s. *Danery*, Voss, afg. Malaga 9.5. til Vest Afrika.
 s.s. *Danevirke*, Nielsen, ank. Genoa 4.5.
 s.s. *Dania*, Bencke, afg. Ardrossan 29.4. til Boston, Philadelphia og Baltimore.
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, afg. Fowey.
 s.s. *Delaware*, Folkenberg, afg. Helsingborg 5.5. til Cardiff.
 s.s. *Diana*, Tramp, afg. Newcastle 11.5. til København.
 s.s. *Dorrit*, ank. Valencia 29.5.
 s.s. *Douro*, Jørgensen, oplagt i København siden 9.5.
 s.s. *Drogden*, Hansen, afg. Dordrecht 4.5.
 s.s. *Dronning Maud*, Rindby, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Dublin*, Krogh, ank. Santos 6.5.

E

s.s. *E. M. Dalgas*, Bloch, afg. Bordeaux 9.5.
 s.s. *Ebba*, ank. Bristol 10.5.
 s.s. *Ebro*, Rosenhøj, afg. København 8.5. til London.
 s.s. *Effe Mærsk*, Thun, afg. Hampton 4.5.
 s.s. *Egholm*, Tønnenes, pass. Gibraltar 9.5. paa Rejse til Lissabon.
 s.s. *Eleonora Mærsk*, Mortensen, pass. Palermo 9.5.
 s.s. *Elie*, Schmidt, ank. Port du Bouc 7.5.
 s.s. *Elisabeth*, Jensen, ank. Valencia 3.5.
 s.s. *Ella*, Boutrup Christensen, oplagt i København siden 17.2.
 s.s. *Ellen*, Poulsen, afg. Burrianna 2.5. til Newcastle.
 s.s. *Ellensborg*, Andersen, ank. Palermo 11.5.
 s.s. *Elsborg*, Palm, ank. Civita Vecchia 8.5.
 s.s. *Emanuel*, Svane, afg. Boness 9.5. til Haderslev.
 s.s. *Emilie Mærsk*, Andersen, ank. New Orleans 5.5.
 m.s. *Emma Mærsk*, Mærsk-Møller, afg. New York 2.5.
 s.s. *Energi*, Jensen, ank. Amsterdam 3.5. p. R. t. Seaham.
 s.s. *England*, Stengade, ank. Nuevitas Cuba 7.5.
 s.s. *Enigheden*, Christensen, ank. Sundsvall 6.5. paa Rejse til Poale.
 s.s. *Erik*, Christensen, afg. Algier 5.5. til London.
 s.s. *Erik B.*, Jørgensen, pass. Gibraltar 9.5. paa Rejse til Savona.
 s.s. *Erik Boye*, afg. Port Talbot 5.5.
 s.s. *Erindring*, Nielsen, afg. Delfzyl 8.5. til Leith.
 s.s. *Esbern Snare*, Dreyer, afg. Esbjerg 12.5. til Bremen.
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Aarhus-Hamborg Ruten.
 s.s. *Ester*, ank. Antwerpen 9.5.
 s.s. *Esther Maria*, Vilsmark, ank. South Shields 2.4.
 s.s. *Estland*, Sørensen, afg. Rotterdam 8.5.

Montreal Ship Supply Company

AGENTER FOR SKANDINAVIEN:
 FERD. PHILIPSON & CO.
 AMALIEGADE 29 B
 KØBENHAVN

MONTREAL (CANADA)
 TLG.-ADR.: SUPPLYCO·MONTREAL

LONDON AGENT:
 C. P. FRESHWATER
 101, LEADENHALL ST.
 LONDON E. C.

Proviertering, Dæks- & Maskinforsyninger

TLG. ADR.:
 "RIPPON"
 TELEFONER
 1762-6054-6450

W.E. RIPPON
 DAMPSKIBS AGENT

GENOVA

· SAVONA · LEGHORN · SPEZIA ·
 ONEGLIA & PORTO MAURIZIO

CODER:
 WATKINS
 A.B.C. 5^{TE} & 6^{TE} UDG.

CODER:
 BENTLEY'S
 SCOTT'S 9^{TE} & 10^{TE} UDG.

DOMINION SHIPPING COMPANY

(S. A. FOLDEN)

Skibsmæglere & Befragtnings-Agenter
 Æneste skandinaviske Skibsmæglerfirma i Montreal.

TELEGRAM-ADRESSE:
 "DOUBLEDECK"

14, PLACE ROYALE
 MONTREAL, CANADA

NORTHERN SHIPPING AGENCY

(DANSK MEDINDEHAVER)

SAVONA · SPEZIA · GENUA · LIVORNO · NEAPEL

Telegram-Adresse (overall): Northship.

Hvilken som helst Code

WIESE & CO., LISSABON

TELEGRAM-ADRESSE:
 WIESECO

AGENCIA MARITIMA LTD., FARO

TELEGRAM-ADRESSE:
 SHIPPING

DAMP SKIBSAGENTER OG MÆGLERE - BUNKERKUL ENTREPRENØRER

ROTTERDAM

**KJØBENHAVNS
HANDELSBANK**

ETableret 1873
 Aktiekapital (fuldt indbetalt) Kr. 50.000.000
 Reservefond Kr. 29.865.988

HOVEDKONTOR: HOLMENS KANAL 2

Afdelinger:

Amagervej 29 · Bredgade 77 · Frederiksberggade 1
 Gl. Kongevej 98 · Nørrebrogade 26 · Store Kongens-
 gade 58 · Strandvej 96 · Sølvgade 84 · Østerbrogade 29

Filialet 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 »

Sidebeddinger 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 JERNSTØBERIER

AKTIESELSKAB
 HOLMBLADSG. 47 · KØBENHAVN S.



TELEFON: 1630

KABYS-KOMFURER OG SKIBS-ØVNE
 I ALLE STØRRELSER TIL KUL OG OLIEFYRING

H. P. NIELSEN

Strandbygade 18 · Esbjerg
 Skibshandler

Telefon: 197 Telegr.-Adr.: Skibsn Nielsen

**ESBJERG JERNSTØBERI
& MASKINFABRIK**

JENSEN & OLSEN
 ESBJERG

Telegr. »Thor« Telef. 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.: »Harkristensen« · Statstelefon 14 · Jydsk Telefon 10

SKIBSREPARATIONER

VIGGO JENSEN A/S
 MASKINFABRIK

TELFON: 2437

AARHUS

AARHUS

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.YDEBOKKEN

STATSTELEFON 21

SVENDBORG

s.s. *Estonia*, Christensen, afg. Halifax 9.5.
s.s. *Expres*, Hansen, i København-Horsens Ruten.

F

s.s. *Falken*, Pedersen, i Ruten København-syddynske m. fl. Pladser.
s.s. *Fanø*, Michelsen, afg. Newport News 8.5. til Guantano.
s.s. *Ficaria*, Hansen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Fiona*, Petersen, oplagt i København siden 16.11. 24.
m.s. *Fionia*, Skjoldam, ank. København 11.4.
s.s. *Flora*, Andresen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Florida*, Holm, ank. Cardiff 3.5.
s.s. *Flynderborg*, Wendt, pass. Gibraltar 6.5.
s.s. *Frankrig*, Parkes, ank. Bjørkø 5.5.
s.s. *Fredensborg*, Hillebranth Lund, afg. New York 9.5.
s.s. *Fredensbro*, Olsen, ank. Leningrad 9.5.
s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, afg. Halifax 9.5. til New York.
s.s. *Frederiksborg*, Larsen, afg. Newport News 24.4.
s.s. *Frejr*, Jensen i Aalborg-Hamburg Ruten.
s.s. *Frieda*, Westergaard, ank. Kuevisto 5.5.
s.s. *Frigga*, Larsen, afg. København 11.5. til Leith via Odense-Aarhus og Aalborg.
s.s. *Frode*, Juul Larsen, ank. Galveston 10.5.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, afg. Antwerpen 9.5. til København.
s.s. *Gautatyr*, Nielsen, pass. København 8.5. paa Rejse til Zaandam.
s.s. *Gerda*, ank. Leith 8.5.
s.s. *Geysir*, Hansen, i Timecharter.
s.s. *Gorm*, Christensen, afg. Oslo 11.5. til København.
s.s. *Grønland*, Kruse, afg. Sevilla 6.5.
s.s. *Grønsund*, Jacobsen, afg. Leningrad 10.5.
s.s. *Gudrun Mærsk*, Mortensen, pass. Cape Wrath 9.5.
s.s. *Gunver*, ank. København 1.3.

H

s.s. *H. Pontoppidan*, ank. Yxpila 9.5.
s.s. *Hadsund*, Hansen, afg. Port Talbot 1.5.
s.s. *Haljdan*, Ørbech, afg. Bordeaux 11.5. til La Rochelle, Havre, Dunkirk, Vejle, Aabenraa og København.
s.s. *Halland*, Christiansen, ank. Kaolack 5.5.
s.s. *Hamlet*, Skou, ank. Huelva 8.5.
s.s. *Hammershus*, Hveissel, pass. St. Michaels 7.5.
s.s. *Hans Broge*, Christensen, ank. Bilbao 9.5.
s.s. *Hans Mærsk*, Slavensky, afg. West Indien 7.5.
s.s. *Hans Tavsén*, Hansen, afg. Burntisland 4.5.
s.s. *Harald*, Pedersen, afg. Newcastle 12.5. til Taranto.
s.s. *Harriet*, afg. Dunkirk 7.5. til Bilbao.
s.s. *Hebe*, Lauritzen, ank. København 7.5.
s.s. *Hekla*, Bosch Kronika, ank. Gøteborg 10.5.
s.s. *Helene*, pass. Brunsbüttel 9.5. p. R. t. London.
s.s. *Helga*, ank. København 17.4.
s.s. *Hellig Olav*, Peronard, ank. New York 5.5.
s.s. *Hengest*, Ingemann Andersen, oplagt i København siden 21.4.
s.s. *Henry Tegner*, Nielsen, afg. Carthage 5.5. til Manchester.
s.s. *Hertha Mærsk*, Møller, ank. Braila 30.4.
s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Manchester 12.5. til Liverpool og Swansea.
s.s. *Hjelm*, Pedersen, i København-Haderslev-Aabenraa-Sønderborg Ruten.

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. Schou & Co. Telgr.-Adr. »Schou«, Stats Tlf. 17.
P. Saxbergs Eff., N. Mogensen. Tlf. 244 & 482.

Helsingør:

K. F. Marstrands Eff.

Randers:

A. L. Nielsen, ogsaa aut. Forhryingskontor.

Vejle:

W. Coops, ogsaa aut. Forhryingskontor.

s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. København 7.5. til Manchester, Liverpool og Swansea.
s.s. *Holland*, Jørgensen, ank. København 8.5.
s.s. *Hroar*, Oest Jacobsen, ank. Hull 10.5.
s.s. *Hugo*, Thorkelin, oplagt.
s.s. *Hulda Mærsk*, Andersen, pass. Dungeness 8.5.

I

s.s. *I. D. S. Adolph*, Krøyer, ank. Bordeaux 10.5.
s.s. *I. P. Justesen*, Jensen, ank. Beira 5.5.
m.s. *Indien*, Jacobsen, afg. Portland Ore 27.4. til Sydney.
s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Genoa 8.5.
s.s. *Inge Mærsk*, Hansen, pass. Skagen 6.5.
s.s. *Inger*, ank. Piraeus 8.5.
s.s. *Irene Maria*, Lisberg, afg. Newport Mon 8.5. til Vestafrika.
s.s. *Island*, Frandsen, afg. København 9.5. til Island via Leith.
s.s. *Ivar*, Nielsen, ank. Las Palmas 8.5.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Schiønning, i Dok i Lübeck siden 30.4.
s.s. *J. C. la Cour*, Sandberg i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Jakob Mærsk*, Hansen, afg. Dieppe 5.5.
s.s. *Jan*, Kurtzhals, ank. Tampico 5.5.
m.s. *Java*, Schmith, afg. Dalny 9.5. til Chimvanta.
s.s. *Jelling*, Andersen, afg. Mercedita 30.4.
s.s. *Jenny*, afg. Råfsø 8.5. til Guernsey.
s.s. *Jessie Mærsk*, Petersen, afg. Hampton 11.5.
s.s. *Johanne*, afg. San Feliu 9.5. til Barcelona.
s.s. *Johannes Mærsk*, Rohde, ank. Montreal 8.5.
s.s. *Jolantha*, Strufve, ank. Stettin 7.5.
s.s. *Jomsborg*, Andersen, afg. Methil 8.5.
s.s. *Josey*, Nielsen, ank. Montreal 2.5.
s.s. *Jungshoved*, Horn, afg. Newport News 6.5.
m.s. *Jyllandia*, Kolls, afg. Colombo 5.5. til Suez.
s.s. *Jægersborg*, Petersen, afg. Koivisto 8.5.

K

s.s. *Kai*, Friis, afg. Havana 30.4. til Nuevitas.
s.s. *Karen*, Brinch, pass. Cabo Carvoiro 7.5. paa Rejse til Hull.
s.s. *Karla*, afg. Goole 8.5. til Aarhus.
s.s. *Kasan*, Sørensen, i Esbjerg-London Ruten.
s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Liverpool 11.5. til Swansea.
s.s. *Kejserinde Dagmar*, Uldall, ank. Hamburg 10.5.
s.s. *Kentucky*, Nielsen, afg. København 9.5. til Antwerpen.
s.s. *Kina*, Bronér, ank. Port Talbot 11.5.
s.s. *Kirsten Mærsk*, Bærentzen, afg. Hampton 8.5.
s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, i Dok i Landskrona siden 29.4.
s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, ank. Mariager 11.4.
s.s. *Knud Clemmensen*, afg. Antwerpen 6.5. til Piræus.
s.s. *Knud Villemoes*, Thomsen, afg. Blyth 8.5. til København.
s.s. *Koldinghus*, Roholm, i København-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
s.s. *Kong Haakon*, Posselt, i Dok i Kiel siden 2.5.
s.s. *Kronborg*, Sørensen, pass. Brunsbüttel 10.5.
s.s. *Kronprins Frederik*, Hejlsø, ank. London 5.5.
s.s. *Kurland*, Berndsen, afg. Huelva 9.5.
m.s. *København*, Mortensen, ank. Bangkok 3.5.

L

s.s. *Lars Kruse*, Van Deurs, ank. Palma 2.5.
s.s. *Laura Mærsk*, Løber, ank. Algier 7.5.
m.s. *Leise Mærsk*, Hounmann, ank. Wellington 10.5.
s.s. *Lexa Mærsk*, Bærentzen, afg. Barcelona 7.5.
s.s. *Lifland*, Haure Petersen, afg. Newport News Wa. 9.5.
s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, afg. Port Talbot 5.5.

JOHN P. BEST & CO.

GHENT

ANTWERPEN-BRUGES-BRUXELLES-VLISSINGEN-TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS- OC ASSURANCE-AGENTER

**Compagnie Française
de Marine et de Commerce**

4-6, rue de Sèze, Paris.

Specialitet: Middelhavs-, Malm- og Østersø-Befragtning
Telegram-Adr.: SHIKARI

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-AFSKIBNINGSHAVNE
BEFRAGNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE
KULEKSPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER
FLYDENDE BRÆNDELSE**LAMBERT BROTHERS
LIMITED**TELEGRAM-ADR.: 85, GRACECHURCH STREET,
LAMBERT STOCK, LONDON

FILIALER:

Telegr.-Adr.:

CARDIFF, The Exchange }
Newport, Mon., 131, Dock Street }
Port Talbot, Exchange Buildings }
} »Lambert»NEWCASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs. }
Tyne Dock, 67, Hudson Street }
Blyth, 19, Ridley Street }
West Hartlepool, Victoria Terrace }
} »Lambrose,
Newcastle.
} »Lambert»GLASGOW, 78, St. Vincent Street }
Methil, 82, East High Street }
Burntisland, 20, High Street }
} »Lambert»HULL, Prudential Buildings }
} »Lambrose»GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road }
Immingham, Dock Offices }
} »Lambrose,
Grimsby

NEW YORK: 17, STATE ST. · BILBAO: ESTACION 5

PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA

LONDON

LONDON

LONDON

HARALD ISACHSEN & CO., Ltd.

Skibsmæglere og Befragtningsagenter

TELEGRAM-ADRESSE: "AVANCEUR", LONDON
CODER: SCOTT'S & WATKINS

101, LEADENHALL STREET, LONDON E.C.3

JOHN CARLBOM & CO. (LONDON), 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.

J. A. FINZI & YOUNG8, FENCHURCH BLDGS.
LONDON, E.C.3
TELEFON: AVENUE 8289

SKIBSMÆGLERE OG BEFRAGTERE

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

GRIMSBY

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

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: »Vonmehren»

SKIBSMÆGLERE
BUNKERKUL ENTREPRENØRERTelegrams: »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 Maskinforsyninger

C. A. G. FYHNSKIBSHANDLER OG KREDITOPLAG
EAST HIGH STREET
METHILFørste Klasses Varer i Skinker, Smør, The, Ost, Mel, Konserver etc.
Agent for W. B. Dick & Co., Ltd., Maskinolie etc.

s.s. *Lily*, Poulsen, ank. Malaga 8.5.
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i København-Limfjordsstationerne.
 s.s. *Lithuania*, Knudsen, pass. København 10.5.
 s.s. *London*, Caspersen, ank. Dordrecht 5.5.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, ank. New Orleans 2.5.
 m.s. *Lynetten*, Jensen, afg. Methil 11.5.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i København-Oslo Ruten.
 s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. Havre 12.5. til Dunkirk.
 s.s. *Maine*, Andersen, afg. Norfolk Va. 6.5. til København, Aalborg og Aarhus.
 s.s. *Maj*, Holm Nielsen, pass. Oitavos 7.5. paa Rejse til Bastia.
 s.s. *Maja*, Christensen, oplagt i København siden 31.12. 24.
 m.s. *Malaya*, Kruse, pass. Gibraltar 7.5. paa Rejse til Port Said.
 s.s. *Manø*, Rathje, afg. Porto Empedocle 7.5.
 s.s. *Margrete*, Mathiasen, ank. Valencia 2.5.
 s.s. *Margrethe*, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Marie*, ank. Cardiff 5.5.
 s.s. *Marie Mærsk*, Kristensen, afg. Oran 25.4.
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Dakar 20.4.
 s.s. *Martin Carl*, Olsen, ank. Tyne 11.5.
 s.s. *Martin Goldschmidt*, Lauritsen, pass. Cabo Carvoiro 10.5. paa Rejse til Porto Vecchio.
 s.s. *Mary*, Stabell, ank. San Nicolas 7.5.
 s.s. *Maryland*, Pape, ank. Montevideo 30.4.
 m.s. *Mexico*, Wolff Jørgensen, pass. Cape Race 5.5. paa Rejse til Lands End.
 s.s. *Middelhaven*, Olsen, ank. Livorno 2.5.
 s.s. *Minsk*, Egense, pass. Ushant 9.5. p. R. t. Tanger.
 s.s. *Mjølner*, Rasmussen, afg. Narvik 8.5. til Reykjavik.
 s.s. *Møen*, Olsen, i København-Stege og København-Nykøbing F. Ruterne.

N

s.s. *N. F. Høfding*, Klint, afg. Dakar 4.5.
 s.s. *N. J. Ohlsen*, Jensen, ank. Hull 10.5. paa Rejse til Immingham.
 s.s. *Nancy*, ank. Abo 10.5.
 s.s. *Natal*, Røder, pass. Panama 8.5. paa Rejse til San Francisco.
 s.s. *Nautik*, ank. San Carlos 8.5.
 s. *Neptun*, ank. Nørre Sundby 26.3.
 s.s. *Nerma*, ank. Porto Pi 8.5.
 s.s. *Nevada*, Fischer, afg. Mobile 9.5. til New Orleans.
 s.s. *Nidaros*, Thomsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, afg. København 12.5. til Danzig.
 s.s. *Niobe*, ank. København 6.5.
 s.s. *Nordsøen*, ank. Nantes 11.5.
 s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, afg. Las Palmas 9.5.
 s. i *Norman Isles*, Nielsen, afg. Hampton Roads 9.5. til Cuba el. San Domingo.

O

m.s. *Odense*, i København-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-København-Gøteborg Ruten.

s.s. *Olaf*, Danholt, ank. Sulina 30.4.
 s.s. *Olga*, Toft, afg. Hamburg 9.5. til Gloucester.
 s.s. *Oluf Bager*, Larsen, i København-Fr.havn og København-Aalborg Ruterne.
 s.s. *Oluf Mærsk*, Andreasen, pass. Gibraltar 6.5.
 m.s. *Oregon*, Mühlendorff, afg. Stavanger 6.5. til Wales.
 s.s. *Orion*, Bendsen, afg. Antwerpen 8.5. til Björkö.
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, afg. Oslo 11.5. til København.

P

s.s. *P. Madsen*, Christensen, ank. Tunis 6.5.
 s.s. *P. N. Damm*, Andersen, afg. Las Palmas 30.4.
 s.s. *Pacific*, Matthiessen, afg. Port Said 5.5. til Aarhus.
 s.s. *Palnatoke*, Skou, ank. Sundsvall 9.5.
 m.s. *Panama*, Hjernum, ank. Sydney 5.5.
 s.s. *Parana*, Heisterberg, afg. Catania 10.5. til Algiers.
 s.s. *Paris*, Ovesen, ank. Three Rivers 11.5.
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, ank. Montreal 7.5.
 m.s. *Peru*, Larsen, pass. Perim 2.5. p. R. t. Singapore.
 s.s. *Peter Mærsk*, Knudsen, ank. Mexico 8.5.
 m.s. *Philip*, Petersen, ank. Riga 4.5. paa Rejse til Portkunda og Harrebæksminde.
 s.s. *Phønix*, Nielsen, i Esbjerg-Hamburg Ruten.
 s.s. *Polaris*, Holm, afg. Blyth 8.5. til Helsingfors.
 s.s. *Polly*, Fischer, afg. Kambo 12.5. til Skoghall.
 s.s. *Primula*, Jacobsen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
 s.s. *Prins Knud*, Sigvardt, ank. W. Hartlepool 9.5.

R

s.s. *Randi*, pass. Carvoeiro 7.5. paa Rejse til London.
 s.s. *Rhodesia*, Madsen, ank. Montreal 9.5.
 s.s. *Rhone*, Thomsen, afg. Frederikshavn 11.5. til København.
 s.s. *Rigmor*, Jørgensen, pass. Cap Wrath 12.5. paa Rejse til Danzig.
 s.s. *Rila*, Hav, i København-Hamburg Ruten.
 s.s. *Robert Mærsk*, Jensen, ank. Newcastle 7.5.
 s.s. *Roma*, Bejer, ank. Marseilles 11.5.
 s.s. *Romø*, Olesen, ank. Swansea 8.5.
 s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. Wilmington 7.5.
 s.s. *Rota*, Rivold, afg. Leith 11.5. til Odense.

S

s.s. *Saga*, Henriksen, i København-Antwerpen Ruten.
 m.s. *Sally Mærsk*, Andersen, afg. West Indien 9.5.
 s.s. *Scandia*, Simonsen, pass. Cape Race 30.4. paa Rejse til Nyborg.
 s.s. *Seine*, Le Barzig, i Reval 10.5.
 m.s. *Selandia*, Himmelstrup, afg. Penang 10.5. til Port Swettenham.
 m.s. *Siam*, Poulsen, ank. Vancouver 5.5.
 s.s. *Sierra Leone*, Esbensen, ank. Curacao 5.5.
 s.s. *Sierra Morena*, Grøndal, afg. New Orleans 9.5. til Sabine Pass.
 s.s. *Sierra Nevada*, Eriksen, ank. Bassein 9.5.
 s.s. *Sigrid*, Madsen, ank. Riga 8.5.
 s.s. *Sigrun*, Jensen, i Dok i Antwerpen siden 20.4.

T. SHERBURN

BEFRAGNINGSGAGENT
 SKIBSMÆGLER OG STEVEDORE
 TELEGRAM-ADR.: "DORA, GOOLE"
 BANK CHAMBERS,
 GOOLE

GUSTAV METZLER

SKIBSMÆGLER · BEFRAGNING OG BUNKER
 STETTIN & SWINEMÜNDE

P. A. Metzler

Agent for: D. F. D. S., København · Finska Ångfartygs A/B,
 Helsingfors · Neptun, Bremen.

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

TELEGRAM-ADR.: SIVEWRIGHT
 TELEFON: 8760 CITY

W. C. BACON HAROLD BACON

HOVEDKONTOR: 3 CROSS STR.,
 MANCHESTER

SIVEWRIGHT, BACON & CO.

Repræsentanter for de italienske Statsbaner
 og den kgl. italienske Marine

SKIBSMÆGLERE

Repræsentanter for det britiske Marineministerium
 i Manchester og Liverpool

Fragt Agenter og Mæglere for ELDERS & FYFFES, Ltd.

Direkte Rute af hurtige Dampere fra Garston til de Canariske Øer.

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

BLIDBERG ROTHCHILD CO. INC.
 DAMPSKIBS AGENTER OG SKIBSMÆGLERE
 59-61, PEARL STREET Telegram-Adr.: BLIDBERG
 NEW YORK CITY
 Repræsentanter for:
 BLIDBERG METCALF & CO., GÖTEBORG

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.

PORTLAND,
MAINE

PRIVAT SIGNAL

DOCTOR F. C. WILLARDDOCTOR JOHN D. FISKES EFTFLG.
BALTIMORE, MD.

*

SÆRLIG BETJENING AF SKIBE

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

BALTIMORE

BO'NESS

THE C. T. SWETT COMPANYSLAGTERE & SKIBSHANDLERE
DÆKS- & MASKIN-FORSYNING**PORTLAND, MAINE**

Telefon: 6930 · 130-132 Commercial Street · Nat-Telf.: 1520

TELEFON Nr. 51

TELEGRAM-ADR.: JOYCE, BO'NESS

JOYCE & CO.Skibsforsyninger fra Lager og Frilager
8 KINNEIL STREET
BO'NESS

LIG OVERFOR DOCK-PORTENS

ETABLERET 1875

GRANGE-
MOUTH

NORSK VICEKONSULAT SHIPPING FEDERATION LTD.

JAMES MITCHELL
SKIBSMÆGLER OG SPEDITØR
BURNTISLANDTelegram-Adr.: »Mitchell«
Telf. Nr. 15

BEFRAGTNINGS AGENT FOR FORSKELLIGE KULGRUBER I FIFESHIRE

BURNTISLAND

BUCHAN & HOGGSkibsredere · Skibsmæglere · Speditører
GRANGEMOUTH

Faste Ruter: Grangemouth, Middlesbro', Antwerp

Telegr.-Adr.: »Steam« · Telefon: 59 & 189, Privat 59 a

Skibsbyggere · Ingeniører

KOLBEWERFT KIEL

Beddinge · Dokke

Bygning af Fragt- og Passagerbaade op til 2,000 Tons, Dampere eller Motorskibe, Bugser- og Bjergningsdampere, Sejlskibe og Lægtene, forskellige Fartøjer af enhver Størrelse for Eksport. Sejl- og Motor-Yachts med 1. Klasses Udstyr.

NÆR VED INDSEJLINGEN TIL KIELERKANALEN

Hurtigst og billigst Reparation af Skibe og Maskiner. *Sejlskibe udrustes med Motor paa 3 Uger.*

Direkte Sporvogns- og Dampfærge-Forbindelser.

Telf.: Kiel 82 · Telegr.-Adr.: Kolbwerft, Kiel.

DISPACHEURER

s.s. *Sigvald*, Hansen, afg. Narvik 5.5.
 s.s. *Silkeborg*, Christensen, afg. Paramaribo 6.5.
 s.s. *Simone*, Christensen, ank. Spezzia 8.5.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Lissabon 7.5.
 s.s. *Skagerak*, Hansen, ank. Antwerpen 10.5.
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, ank. Livorno 5.5.
 s.s. *Skinfaxe*, Koch, ank. Kuevisto 6.5.
 s.s. *Skjold*, Nielsen, ank. Antwerpen 9.5.
 s.s. *Skodsborg*, Grove, afg. Glasgow 9.5.
 s.s. *Skolland*, Iversen, ank. Riga 24.4.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, ank. Leith 11.5.
 s.s. *Slesvig*, Poulsen, ank. Teneriffa 9.5.
 s.s. *Smut*, Hansen, ank. København 10.5.
 s.s. *Sophie*, Thomsen, pass. Capo Carvoiro 11.5. paa Rejse til Bristol.
 s.s. *Spigerborg*, Jensen, afg. Gibraltar 9.5.
 s.s. *Stadion II*, afg. Neustadt 9.5. til Stettin.
 s.s. *Stal*, Clausen, afg. New York 7.5. til Tampico.
 s.s. *Stegelborg*, Nielsen, afg. Hook of Holland 10.5.
 s.s. *Stella*, ank. Liverpool 7.5.
 s.s. *Susan Mærsk*, Petersen, ank. New Orleans 4.5.
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, ank. København 4.5.
 s.s. *Svanholm*, Ingemann Andersen, afg. Libau 12.5. til København via Windau.
 s.s. *Svava*, Christensen, i Dok i Antwerpen.
 s.s. *Svend Pii*, ank. Nice 10.5.
 s.s. *Svend*, Karstensen, afg. Sfax 5.5. til Bordeaux.
 m.s. *Svendborgsund*, E. Christensen, ank. Portkunda 1.5. til Aarhus.
 s.s. *Søborg*, Madsen, afg. Newport News 4.5.
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, pass. Flores 5.5.
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, i København-Bogense-Vejle Ruten.

T

s.s. *T. M. Werner*, Marcker, ank. Bizzao 10.5.
 s.s. *Taarnborg*, Knudsen, ank. Marseilles 6.5.
 s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Horsens 12.5. til Kalundborg, Odense og Danzig.
 s.s. *Taasinge*, Fjeldborg, i København-Nakskov og København-Mariagerfjord Ruterne.
 s.s. *Texas*, Dragsdahl, afg. Newcastle 9.5. til Montreal.
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Hull, afg. København 11.5. til Newcastle via Nakskov, Odense og Aarhus.
 s.s. *Thyra*, (Progress), Schmidt, ank. Valencia 11.5.
 s.s. *Tiber*, Sonne, ank. Bordeaux 10.5.

s.s. *Tjaldur*, Madsen, i København-Riga Ruten.
 s.s. *Tomsk*, Mikkelsen, ank. Antwerpen 28.4.
 m.s. *Tongking*, Topp, ank. København 26.4.
 s.s. *Transvaal*, Riddersborg, ank. Port Talbot 11.5.
 s.s. *Trondhjem*, Pedersen, ank. København 8.5.
 s.s. *Tula*, Christensen, afg. Genua 11.5. til Livorno.
 s.s. *Tyr*, Jensen, afg. København 9.5. til Königsberg, Memel og Libau.

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, afg. Randers 12.5. til Aalborg og København.
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, afg. København 11.5. til Danzig, Riga og Reval.
 s.s. *Ulla*, Jessen, ank. Cardiff 8.5.
 s.s. *Ulrik Holm*, Toft, pass. Oran 3.5. p. R. t. Dakar.
 s.s. *United States*, Meyer, afg. Oslo 9.5. til New York.
 s.s. *Uranienborg*, Rasmussen, ank. Wiborg 9.5.

V

s.s. *Valborg*, Hansen, ank. Hartlepool 9.5.
 s.s. *Vega*, Madsen, ank. Björkö 7.5.
 s.s. *Venus*, Terkildsen, afg. San Pedro de Macoris.
 s.s. *Vera*, Hjorth, ank. Swansea.
 s.s. *Veratyr*, Pedersen, ank. Ivigtut 30.4.
 s.s. *Vidar*, Nielsen, afg. Newcastle 11.5. til Nakskov.
 s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), Jacobsen, afg. Norfolk Va. 27.5. til Nørre Sundby, København og Randers.

W

s.s. *Wien*, Jørgensen, ank. Burin 11.5.
 s.s. *Wilh. Colding*, Østergaard, ank. Bougie 8.5.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. København 8.5.

Y

s.s. *Ydun*, Jensen, i København-Randers Ruten.
 s.s. *Yokohama*, Nielsen, afg. Ardrossan 6.5. til U. S. A.
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Rasmussen, i København-Hamburg Ruten.
 s.s. *Yrsa* (Lauritzen), ank. Barcelona 6.5.

Ø

s.s. *Ørkild*, Mortensen, ank. St. John N. B. 9.5.
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, afg. Newport Mon. 8.5.

POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE

Alfa, Christensen, afg. København 7.5. til Kotka.
Caroline, Jørgensen, ank. Gefle 10.5. paa Rejse til Grangemouth.
H.C. Christensen, Christensen, afg. Mobile 2.4. til Littlehampton.
Fuglen, Schmidt, ank. Fowey 5.5. p. R. t. Raumo.
Hans, Christensen, afg. Cadiz 20.4. til Göteborg.
Niels, Rasmussen, ank. Skagen 4.5.
 3m.Sk. *Cornwall*, Madsen, ank. Middlesborough 7.5. paa Rejse til Nørresundby.
 3m.Sk. *Martin Nisson*, Jensen, ank. Norrköping 1.5.
 3m.Sk. *Dannebrog*, Hansen, ank. Stockholm paa Rejse til Söderhamn.
 3m.Sk. *Kurl*, Jørgensen, p. R. t. Luleå.
 3m.Sk. *Confidence*, Mauritzen, ank. Höganäs 4.5. paa Rejse til Åbo.
 3m.Sk. *Ludvig*, Jørgensen, ank. Höganäs 28.4. paa Rejse til Brahestad.
 3m.Sk. *Valdemar*, Christensen, afg. Setubal 14.5. til Helsingborg.
 3m.Sk. *Primula*, Jørgensen, afg. London 1.5. til Sundswall.
 3m.Sk. *Vera*, Larsen, afg. Thurø 9.5. til Yxpila.
 3m.Sk. *Leif*, oplagt København.
 3m.Sk. *Flora*, oplagt Thurø.
 Sk. *Uranus*, Stegmann, ank. Lissabon 8.5.

3m.Sk. *Mars*, Olsen, afg. Aalborg 5.5.
Skandia, B. Harris, afg. Norge 4.5. til Folkestone.
Clutia, J. Hansen, afg. Marstal 9.5. til Sundsvall.
Chr. H. Rasmussen, M. Boye, afg. Thorshavn 9.5. til Halmstad.
Agnes, Frederiksen, afg. Marstal 9.5.
Elisabeth, Groth, afg. St. Cruz 5.5.
Frida, Jørgensen, afg. St. Cruz 5.5.
Haabel, Madsen, afg. Rønnebyredd 9.5.
Polarstjernen, Hansen, ank. Marstal 8.5.
Venus, Boye, ank. Port Kunda 4.5.
Nordstjernen, Hansen, pass. Hirtshals 10.5.
 Sk. *Gloria*, Kromann, ank. Sundsvall 4.5.
 Sk. *Althea*, Andersen, ank. Dysart 4.5.
 3m.Sk. *Start*, Andersen, ank. Akureyri 5.5.
 3m.Sk. *Ellen*, Andersen, ank. Höganäs 3.5. afg. Thurø 2.5.
 2m.Sk. *Concordia*, Møller, ank. Akureyri 4.5.
 3m.Sk. *Christian*, M. Rasmussen, oplagt ved Thurø 21.4.
 3m.Sk. *Noah*, J. E. M. Jørgensen, ank. Rønneby Red 30.4.
 3m.Sk. *Garibaldi*, J. Jørgensen, afg. Troense 5.5. til Windau.
 Skbrg. *I. M. Nielsen*, A. P. Hansen, ank. Hernösand 6.5.
 Bark *Viking*, Ankersøe, afg. Port Victoria, Spencer Gulf 2.2. til Europa.

DANSK SØFARTS TIDENDEUDKOMMER 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

ADMINISTRERENDE DIREKTØR:

HANS GADE

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 • Transmissionstoug • Jern- & Staal-
toug til Skibsbrug og Elevatorer

Oplag i København:

ANTON JENSEN • STRANDGADE 44

BOLINDERS RAAOLIE-MOTORER
FOR SKIBE OG STATIONÆR

Ingen Vandindsprøjtning.

Ingen Kompressor.

Meget ringe Brændstofforbrug.

ØJEBLIKkelig IGANGSÆTNING VED ELEKTRISK GLØDESPIDS PAA RAAOLIE

OVER 15.000 BOLINDERMOTORER I DAGLIG DRIFT

ÆLDRE BOLINDERTYPER MODERNISERES

KIRKEGADE 7 ESBYERG TELEFON 266

TH. THYGESEN

SKIBSPROVIANTERING

GRUNDLAGT 1893

FRILAGER • VARER FOR UDFØRSEL

FORLANG TILBUD

Enerepræsentant for Danmark:

HARRY LEVIN

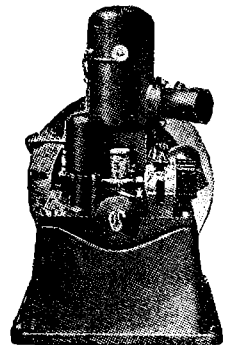
(INGENIØRAFDLG.)

FREDERIKSGADE 1

KØBENHAVN

Telefon Central 59-5995

Telegram-Adresse: »FAIRLEVIN«

**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, Lanterner med
Certificat, Kompashætter, Fortinning.ALT SKIBSARBEJDE UDFØRES
TOLDBODGADE 6, KØBENHAVN • TELEF 9445*Skibsmægler*
KR. KNUDSEN*Søassurance*KRISTIANSAND. S.
NORGETelegram-Adresse:
"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 Fartøjer. Raadgivende ved Værftanlæg.
Tilsyn med Nybygninger.

Store Regnegade 5III, København K • Telf.: Byen 1386 α

RAAOIEMOTORER
FRA 2 TIL 140 HK.AKTIESELSKABET
MOTORFABRIKEN „DAN“
BRAGESGADE 10, L.
TELEFON C. 6006-8007**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 »
Hakkala 19 »

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

FORSIKRINGS-AKTIESELSKABET

DANSKE LLOYD

STIFTET 1899

TELEFON:
CENTRAL 1160



TELEGR.-ADR.:
DANSKELLOYD

**KJØBENHAVN
AMALIEGADE 20 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

FORSIKRINGS-AKTIESELSKABET NATIONAL

KØBENHAVN

GRUNDLAGT 1905

Telefon C. 75 65 · Stattelefon 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, Tsingtau, Tientsin, Dalny, Harbin, Vladivostok, Seattle, San Francisco, Valparaiso, Durban og Johannesburg.

Regelmæssig Rute fart paa Siam, Kina, Japan, Sydafrika, Australien, Java, Vestindien, Meksiko og Vestkysten af Nord- og Sydamerika.

Import til Evropa af østasiatiske og andre oversøiske Produkter, Teak- og andre Træsorter. Eksport 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.

STEGMANN
N.F. EDSV. SKIBSMÆGLER
TELEFONER 18&918 TELEGRAFER „STEGMANN“
NØRRE SUNDBY

A/S DAMPSKIBSELSKABET
“PACIFIC”

AMALIEGADE 29 A
Telefon: 4211 • Telegram-Adresse: „Steam Pacific“
L. R. SCHMITH
Korresponderende Reder

FLETCHERS (STEVEDORES) LIMITED

ETABLERET I OVER 50 AAR

TELEGRAM-ADR.:
“DISCHARGE, CARDIFF”
TELEFON: 1893

*Stevedores og
Kørsel*

ROYAL STUART BLDGS.
JAMES STREET
CARDIFF

ALFRED CHRISTENSEN

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

*Dampskibsreder
Dampskibs- og Havariagent
Befragtningsforretning*

KONSIGNER DERES SKIBE TIL
**SCHELLEN'S SHIPPING
& AGENCY CO. SOC. AN.**
ROTTERDAM ANTWERPEN HAMBURG

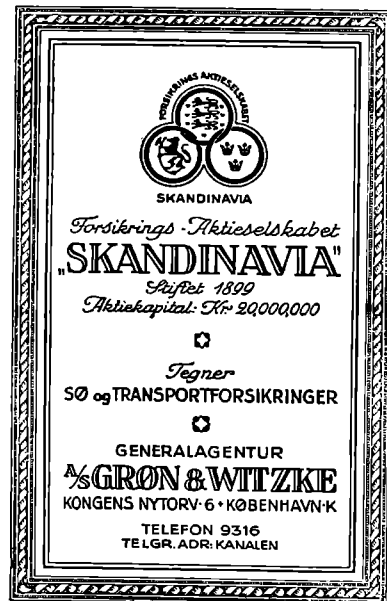
Skibsredere, Skibsmæglere, Befragtere, Speditører, Toldklarere. Spec. Baltic & White Sea Befragtning

Telegram-Adresser:
Rotterdam: SCHELLEN Antwerpen: SCHELSHIP Hamburg: SCHELLENSHIP

A·N·PETERSEN

A/S DET DANSK-FRANSKE DAMPSKIBSELSKAB
Telf. 1243-12443-12843 • Telegr.-Adr. »Danskfransk«
LANDMANDSBANKENS ANNEX
LAXEGADE 8

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



DE FORENEDE BUGSERSELSKABER

Telef.: Toldbodbovnen: Central 3944
Kontoret: Central 291 • 13101 • 10592

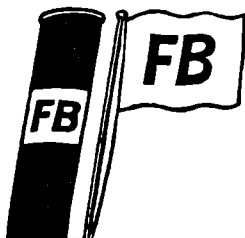
TELEGRAM-ADRESSE
»TUGBOATS«

Nattefon for Bugsering: Palæ 3043
Natlf. 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 · 21

FREDAG 22 · MAJ 1926

32 · AARG.

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

DE SAGESLØSE OG STREJKEN

Transportarbejder-Strejken er nu i fuld Gang, hvis man kan bruge et Udtryk, der betegner en Bevægelse, om en Lammelse af en Masse Virksomheder. Noget mere meningsløst end denne Strejke kan man vanskeligt tænke sig. Den er rettet hovedsagelig mod Sagesløse. Den rammer i første Linje Skibsrederne, som intet Udestaaende har med Transportarbejderne, og med hvem de end ikke har nogen Overenskomst af nogensomhelst Art. Og det Lyngsieske Argument, at Rederne i alt Fald er Medlemmer af Arbejdsgiverforeningen, er ligesaa overbevisende og ærligt som det femte Es i et Spil Poker. Naa, for de fleste Rederes Vedkommende betyder Transportstrejken ikke saa meget. Den rammer selvfølgelig Ruteselskaberne, og rammer dem særdeles haardt. Men de allerfleste Trampredere sætter i Øjeblikket Penge til paa at sejle til de daarlige Fragter, saa det er dem ret ligegyldigt, om de skal lægge deres Skibe op eller ikke — og tvinges de til at lægge op nu, vil de sikkert betænke sig to Gange, inden de lægger ud igen. Oplægningen vil i langt højere Grad ramme Officerer og Besætning end Rederne.

Den alvorligste Konsekvens af Transportarbejder-Strejken er Standsningen af vor Landbrugseksport. Og den mest meningsløse. Landmændene har ligesom Rederne intet Udestaaende med Transportarbejderne. Overfor dem gælder end ikke den Lyngsieske Paa-stand om Medlemsskab af Arbejdsgiverforeningen, for den er Landmændenes Organisationer ikke Medlemmer af. Foreløbig er to Englandsbaade afgaaet fra Esbjerg uden Landbrugsprodukter, der hober sig op paa Kajerne, og i den stærke Solvarme er udsat for Fordærvelse. Selvfølgelig vil og kan Landmændene ikke staa med Hænderne i Lommen og være Tilskuere til deres egen Ruin. Vor Landbrugseksport beløber sig til 30 Millioner Kroner om Ugen, og den maa selvfølgelig ikke standses — det vilde betyde Ruin ikke alene for Landmændene, men for hele Landet. Eksporten maa og skal sættes i Gang igen, og Landmændene har handlet rigtigt i at anmode Justitsminister *Steincke* om Beskyttelse for den frivillige Arbejdskraft, der er nødvendig for Eksportens Opretholdelse. Og den Arbejdskraft har Landmændene selv; de er heldigvis ikke afhængig af Hr. *Lyngsie* og hans Fæller. Ganske vist truer Hr. *Lyngsie* med, at de engelske Havnearbejdere ikke vil losse Varer, der er ladet med »saa beskidte Hænder«. Hr. *Lyngsie* tager Fejl. Han har intet Løfte i saa Henseende fra de engelske Arbejdere. De vilde ogsaa være godt dumme, om de boykottede dansk Flæsk og Smør — Danmark leverer Halvdelen af Englands Konsum af disse Varer, og Priserne, som allerede gik op over hele England i Lørdags som Følge af Meddelelserne om den danske Transportstrejke, vilde yderligere stige, hvis Importen fra Danmark standsede. Og dansk Flæsk er den engelske Arbejders billigste Mad — og han fordyrer ikke sin egen Tilværelse med en fire-fem Kroner om Ugen for at genere danske Bønder eller for at behage hans Stormægtighed, Hr. *Lyngsie*.

MOD DOBBELTBESKATNING

Den internationale Skibsfartskonferences Beskatnings-Udvalg har under Ledelse af Rt. Hon. *Walter Runciman* haft Beretning og Resolutioner, afgivne af de af Folkeforbundet udnævnte tekniske Eksperters angaaende Dobbeltbeskatning, til Behandling, for saa vidt de angik Skibsfarten. De gav nedenstaaende Resolutioner enstemmig Tilslutning og ønskede samtidig at henlede Opmærksomheden paa følgende Punkter:

De mener, at det Formaal, Folkeforbundet bør sætte sig, er at undgaa Dobbeltbeskatning hellere end at afbøde de daarlige Virkninger af en saadan.

De henleder Opmærksomheden paa, at Statsstøtte anvendt overfor Skibsfarten ikke kan afbøde saadanne daarlige Virkninger.

Skønt Udvalget kan billige den almindelige Virkning af de tekniske Eksperters Forslag angaaende »Shedular Taxes« paa Skibsfarts-Foretagender etc. (under Forbehold af, hvad der udtales nedenfor med Hensyn til Gensidighed), mener det dog, at der er nogen Fare forbunden med at lade det fundamentale Princip om Beskatning af Skibsfarts-Foretagender blive behandlet som Undtagelse.

Udvalget foreslaar, at Princippet fremsættes særskilt og i en positiv Form i alle Konventioner. Udvalget mener ikke, at dette vil volde Vanskeligheder, naar henses til det Faktum, at Beskatning af Skibsfarts-Foretagender efter Hjemsted ikke paa nogen Maade betyder en Begrænsning af Princippet om Oprindelse, der er foreslaaet af de tekniske Eksperters med Hensyn til »Shedular Taxes« paa industrielle og kommercielle Foretagender, eftersom Hjemstedslandet, hvad Skibsfragter angaar, er Oprindelseslandet.

Udvalget bemærker, at Ordene »under Forbehold af Gensidighed« bruges i Eksperternes Rapport og gaar ud fra, at dette betyder, at Gensidighed vil blive tilstaaet i saa vidt Udstrækning, som det er muligt mellem de Stater, det angaar, uden Hensyn til om Gensidighed, hvad lige Værdi angaar, er mulig.

Udvalget er af den Mening, at Tidspunktet nu er kommet til at fremsætte en enkelt international Plan i Stedet for at stole paa beggesidige Overenskomster, og det er overbevist om, at en saadan Plan vilde vise sig at være til gensidig Fordel for alle Nationer.

Udvalget bemærker, at Eksperternes Resolution IV (2) efter Overskriften kun angaar det fiskale Hjemsted for Selskaber eller Korporationer, men anser det for nødvendigt, at Princippet ogsaa anvendes paa Firmaer og Enkeltpersoner, der driver Forretning, hvis virkelige Styrelse er i ét Land, men har Filial eller Agentur i et andet.

For at undgaa Misforstaaelse eller Forvirring, fremhæver Udvalget, at hvor det benytter Udtrykket »Hjemsted«, mener det netop, hvad de tekniske Eksperters udtrykker i følgende Ord:

»Hvor det drejer sig om juridiske Væsener — Aktieselskaber — foreslaar vi, at det fiskale Hjemsted bliver det Sted, hvor Foretagendet har sit virkelige Sæde, d. v. s. det Sted, hvor Styrelsen af og Kontrollen med Forretningen ligger«.

Udvalget vedtager derfor *enstemmigt*:

1) Den internationale Skibsfartskonferences Beskatnings-Udvalg bemærker med Tilfredshed, at Folkeforbundets tekniske Ekspertes i deres udførlige og interessante Rapport er enige om, at den almindelige Indkomstskat, der svares af Skatteyderens hele Indkomst, hvorfra denne end skriver sig, principielt kun paalægges af Hjemstedsstaten, og at ingen Undtagelser bør tillades fra dette Princip for saa vidt angaar Indkomster fra Skibsfarts-Virksomheder.

2) Udvalget bemærker ligeledes med Tilfredshed, at Ekspertesne indrømmer, at saafremt Skibsfarts-Foretagender har en Filial eller et Agentur i Udlandet, skal Princippet om Fordeling af Fortjeneste ikke bringes til Anvendelse, men Beskatningen skal kun paalægges af det Land, i hvilket Virksomhedens virkelige Sæde er.

3) Udvalget tager Afstand fra ethvert Forslag, der medfører Fremlæggelse af almindelige eller særlige Balancer for andre Regeringer end Hjemlandets.

4) Udvalget ønsker yderligere at udtale sin Billigelse af Ekspertesnes Forslag om, at Folkeforbundet overvejer Ønskeligheden af at indkalde en Konference af tekniske Ekspertes paa en bredere Basis til Udarbejdelse af et Udkast til en Konvention, der skulde sætte Bestemmelserne i de ovennævnte Principper i Kraft, hvad Skibsfarten angaar.

Skibsredere hele Verden over har Grund til at være den internationale Skibsfarts-Konferences Beskatnings-Udvalg taknemlig for dets overordentlig værdifulde Arbejde. Een Ting er det selvfølgelig at vedtage udmærkede Resolutioner og en ganske anden at faa dem sanktionerede af Regeringerne, der stadig søger at beskutte andre Landes Borgere. Nogle af disse Regeringer er meget stejle i deres Holdning overfor udenlandsk Skibsfart, og jo mindre de kender til Skibsfart og Skibsfarts-Problemer, desto mere stejle er de. Her i Skandinavien føler man saaledes ikke saa ringe Uvilje mod visse britiske Dominions, der optræder paa denne Maade, og efter hvad vi erfarer, er der en Bevægelse i Gang for at faa Regeringerne i Danmark, Norge, Sverige og Finland til i Fællesskab at protestere overfor disse Dominions.

INDUSTRIAL WORKERS OF THE WORLD

Vi har faaet forelagt forskellige Dokumenter, som skarpt illustrerer den af »Industrial Workers of the World«, en i U.S.A. eksisterende, nærmest bolshevikisk Organisation, udøvede Virksomhed, der i de foreliggende Tilfælde er gaaget ud paa at forlede Besætningerne paa et Par danske Skibe i Bostons Havn til at desertere for derigennem at tvinge Skibenes Kaptajner til at antage de samme eller andre Folk til »Shipping Boards« Lønssatser, der ligger væsentlig højere end det almindelige Sømandsforbunds Tarif, og paa andre Betingelser deriblandt 8 Timers Arbejdsdag, Overarbejdspenge, særlige Arbejdsbetingelser for Fyrbødere, Kost, der med Hensyn til Kvalitet og Kvantitet af Mandskabet anses for tilfredsstillende, Messedreng til samme eller Overarbejdsbetaling til de af Besætningen, der gør hans Arbejde.

Det ene af de Skibe, der er Tale om, er S/S »Fanø«, en Del af hvis Besætning forledet af I.W.W. stillede de ovennævnte Krav under Paaberaabelse af, at de var forhyrede til Sejlads i europæiske Farvande, men at Skibet nu var i amerikansk Farvand og skulde sejle der i nogen Tid. Hvis Kravene ikke blev imødekommet, vilde de gaa i Land, hvilket de, da de blev afvist, gjorde.

Den danske Konsul i Boston tog nu Affære og henvendte sig til de amerikanske Immigrationsmyndigheder, der dog udtalte, at der ikke var Basis for Retsforfølgning af Organisationen »Industrial Workers of the World«, og at der med Hensyn til de deserterede Søfolk intet var at gøre, saalænge de vedblev at være

Sømænd og tog Hyre i udenrigsk Fart. At de amerikanske Myndigheder udtalte, at de, saafremt Desertererne søger at faa en Stilling i Land eller at faa Hyre i amerikansk Kystfart, vil lade dem arrestere og deportere som værende kommet ind i Landet paa ulovlig Maade, gør ikke Sagen mindre utilfredsstillende for Rederiet, som man herved kun paabyrder en yderligere Udgift. At Kaptajnen blev tvunget til at antage nye Folk paa de amerikanske Betingelser er givet, da I.W.W. havde erklæret boycott overfor Skibet.

Det andet Tilfælde drejer sig om S/S »Sierra Morena« ogsaa liggende i Boston. En Repræsentant for I.W.W. henvendte sig til Skibets Kaptajn og tilbød at skaffe ham en ny Besætning i Stedet for 14-16 Mand af den gamle Besætning, der skulde afmønstres. Da Kaptajnen ikke havde noget Kendskab til Arbejdsforholdene i Amerika og ikke anede noget om Forskellen mellem de egentlige Fagforeninger og I.W.W., akcepterede han Tilbudet og gav Ordre til, at Folkene skulde være om Bord den følgende Dags Eftermiddag Kl. 3, umiddelbart før Skibets Afgang.

Konsulen satte imidlertid Kaptajnen ind i Forholdene, hvorefter denne nægtede at forhyre de Folk, I.W.W. sendte om Bord, og traf Arrangement med en Forhyringsagent om en ny Besætning. Denne bragte Mandskabet om Bord om Aftenen Kl. 7, men medens Kaptajnen og Agenten konfererede i Kahytten, forlod hele den nye Besætning atter Skibet, formentlig paa Foranledning af en Repræsentant for I.W.W.

Medens I.W.W.'s Virksomhed i New York saavidt vides kun er af ringe Betydning, synes de her fremførte Eksempler at vise, at deres Indflydelse blandt Sømændene i Boston er ret betydelig.



OVERENSKOMST MELLE ENGELSKE OG TYSKE REDERIER

Ifølge Meddelelse fra Hamburg er der under 6. ds. mellem engelske Rederier og Hamburg-Amerika Linjen, Hamburg-Südamerikanischen Dampffahrtsgesellschaft, Hugo Stinnes Linjerne og Nordd Lloyd, Bremen, blevet afsluttet en ny Overenskomst, hvorefter de tyske Linjer har forpligtet sig til fremtidig regelmæssigt at anløbe de engelske Havne Dover, Plymouth og Southampton paa Rejse fra Hamburg og Bremen til Nord-, Mellem- og Sydamerika samt Østasien. Hidtil har kun Hamburg-Amerika Linjen ladet nogle af sine Skibe benytte Southampton og Dover som Anløbshavne. Den nye Overenskomst skal sanktioneres af det britiske Admiralitet.

HAVNEAFGIFTERNE I STOCKHOLM NEDSATTE

Stockholms Havnebestyrelse har besluttet at tillade, at Gods kan henligge gratis paa Kajpladserne i Havnen i 6 Døgn, Søn- og Helligdage ikke medregnet. Derefter betales der en Afgift af 20 Øre pr. Kvadratmeter pr. Uge, regnet fra Oplægningsdagen.

For at lette Malmtrafikken over Stockholm har Havnebestyrelsen vedtaget at nedsætte Kranafgiften ved Lastning af Malm, for knust Malm fra 12 til 10 Øre og for ikke knust fra 24 til 20 Øre pr. Ton. Ligeledes er Oplagsafgiften ved midlertidig Oplægning af Malm i Yderhavnen nedsat fra 10 til 5 Øre pr. Kvadratmeter pr. Uge.

Nedsættelserne er traadt i Kraft fra den 1. Maj.

SOVTORGFLOT — SOVJETHANDELSFLAADEN

Iomtrent et Aar har en paa Foranledning af Trafikkommisariatet og Vneschtorg nedsat en Kommission behandlet Spørgsmaalet om Oprettelse af et Regeringsaktieselskab »Sovtorgflot« (Sovjethandelsflaaden), som skulde danne Centralorganisationen for russisk Rederi og dermed forbundet Speditions- og Transportvirksomhed.

Rammerne for Organisationen af det ny Selskab er nu saa vidt fastlagt, at det har kunnet paabegynde sin Virksomhed, selv om Statutterne endnu ikke har faaet endelig Bekræftelse, og adskillige Punkter vedrørende Fastsættelse af Kapitalens Størrelse, etc. er blevet udskudt til endelig Vurdering af de Aktiva, som udgør Aktionærernes Indskud, har fundet Sted.

Med Oprettelsen af »Sovtorgflot« opløses Rederisyndikatet »Gosparochodstvo« (Regeringsflaaden). Syndikatets tre Hoveddeltagere, Det baltiske Rederi, Nordhavsrederiet og Sorte-Asovhavsrederiet opgaar i Sovtorgflot, som yderligere tilføres Aktiver i Form af Skibe, Pakhuse og andre Værdier fra Arkos Shipping og »Dobroflot« (Den frivillige Flaade).

Den samlede Aktiekapital fordeles i Forhold til overdragne Værdier mellem Trafikkommisariatet (50 pCt.), Vneschtorg (20 pCt.), Dobroflot (15 pCt.) og Arkos Shipping (15 pCt.).

Oprettelsen en tvivlsom Fordel.

Oprettelsen af »Sovtorgflot« maa nærmest betragtes som et Udslag af det herværende Systems Centralise-

ringsprincipper, hvis Anvendelse efter Regeringens Syn skal medføre økonomisk Drift og Planmæssighed, men som samtidig rummer en stor Fare for bureaukratisk Ledelse, som i ringe Grad synes at passe for en Virksomhed, hvis økonomiske Resultater i højeste Grad er afhængige af Ledelsens Evne og Ret til at fatte hurtige Dispositioner.

Det har hidtil været muligt at etablere et Samarbejde mellem udenlandske og russiske Rederier, som bestod i, at et af de russiske Selskaber, som indgik i Syndikatet »Gosparochodstvo« eller »Dobroflot«, overtog Agenturet for det udenlandske Rederi, medens dette sidste opnaaede visse Rettigheder med Hensyn til Oprettelse af Ruter til russiske Havne og Ret til at lade sig repræsentere i vedkommende russiske Selskab.

Efter Oprettelsen af Sovtorgflot maa saadanne Agenturoverenskomster fremtidig afsluttes med dette Selskab.

»Dobroflot« vedbliver at bestaa som selvstændigt Foretagende i fjerne Østen, Moskva, Leningrad, Odessa, Novorossisk, Batum samt i Helsingfors, Riga og Reval. Dets øvrige Filialer og dets Transportforretning i det Indre af Unionen falder ind under de Aktiver, som overgaar til Sovtorgflot.

Samtidig med Gennemførelsen af Centralsationen for den russiske Skibsfart, planlægges en Omordning af Befragtingen. De forskellige deri interesserede Institutioner har imidlertid indtil Dato ikke kunnet enes om en definitiv Løsning af dette Spørgsmaal.

ARBEJDSFORHOLDENE PAA ENGELSKE OG TYSKE SKIBSVÆRFTER

EN SAMMENLIGNING

Som Svar paa en Forespørgsel fra et Medlem af Underhuset, foranlediget ved de for kort Tid siden af et engelsk Rederi til et tysk Værft givne store Ordre, udtalte Arbejdsministeriets Parlamentssekretær, at Arbejderne paa Værfterne i Storbritannien arbejdede 47 Timer i Ugen, medens man i Tyskland arbejdede 54 Timer.

Hvad Lønningerne angik, var de som fremgaar af nedenstaaende Tal:

Klasse af Arbejder	Storbritannien	Tyskland	
	De 9 vigtigste Værfter sh. d.	Genn.snitsløn bet. i Rmk.	Hamburg & Stettin sh. d.
Faglærte Arbejdere:			
I. Skibstømrere	55/7		
II. Snedkere	57/9	31.00	30/10
Halvt faglærte Arbejdere	ikke oplyst	29.16	29/0
Arbejds mænd	38/5	25.38	25/3

De for Tyskland nævnte Lønninger gælder for ugifte Arbejdere. Gifte Arbejdere faar yderligere 1 Pf. i Timen for Hustruen og 2 Pf. i Timen for hvert Barn.

SKIBSTRAFIKKEN PAA DANZIGS HAVN I APRIL MAANED 1925

Antallet af de til Danzig indgaaede Skibe var i April Maaned 259 med 132,958 N.R.T. mod 257 Skibe med 138,764 N.R.T. i Marts Maaned.

For udgaaede Skibes Vedkommende var Antallet 273 med 137,053 N.R.T. mod 218 med 123,149 N.R.T. i Marts Maaned.

Af de i April Maaned indgaaede Skibe indgik 80 Skibe med 43,327 N.R.T. i Ballast, medens 41 Skibe med 17,183 N.R.T. udgik i Ballast.

Til Sammenligning med April Maaned 1924 anføres, at Antallet af da indgaaede Skibe var 307 med 63,433 N.R.T., og af da udgaaede Skibe 296 med 161,405 N.R.T.

Trods de stadige Klager over Krise og daarlige Tider har Skibstonnagen holdt sin Stand som i Marts Maaned. Hovedparten af de udgaaede Varer bestaar som sædvanlig af Træløst samt Sukker. Endvidere er der i Maanedens Løb afskibet Kartofler til England, Heste til København og levende Faar til Ostende. Indførslen bestod hovedsagelig i Gødningstoffer, Mel og Korn, sidstnævnte Vare hovedsagelig fra Amerika, men tildels ogsaa fra Danmark.

Den danske Tonnage er, hvad Skibsantallet angaar, Nr. 2, derimod for Tonnagens Vedkommende Nr. 3

efter Tyskland med 119 Skibe og 41,927 N.R.T., medens England med en Skibsantal af 23 har 26,253 N.R.T. Danmark 46 Skibe med 23,379 N.R.T.

Den udgaaede Trafik fordelt efter Flag viser følgende Tal:

Nationalitet	Antal Skibe	Tonnage
Amerika	3	10,701
Danzig	14	5,113
Danmark	46	23,379
Tyskland	119	44,927
England	23	26,253
Estland	2	295
Finland	1	93
Frankrig	3	2,664
Holland	5	1,012
Letland	1	223
Norge	9	5,224
Panama	1	2,311
Polen	3	2,363
Sverige	29	8,400

Passagertrafikken er som altid mod Sommeren steget væsentligt, nemlig fra 580 til 1,299 indgaaede og fra 1,069 til 2,327 udgaaede Passagerer. Dette gælder særlig for Trafikken til og fra Tyskland og Østpreussen henholdsvis over Swinemünde og Pillau.

DANSK—LETTISK HANDELS- OG SKIBSFARTSTRAKTAT

Under 25. April d. A. ratificeredes i Riga en mellem Danmark og Letland i November i Fjor afsluttet Handels- og Skibsfartstraktat.

Vi gengiver nedenfor de Artikler i Traktaten, der er af særlig Interesse for Skibsfarten og tilføjer, at Traktaten, der er traadt i Kraft fra den 10. ds., er afsluttet for et Aar men forlænges automatisk paa ubestemt Tid, saafremt den ikke opsiges inden Aaret er forløbet. Den vil dog derefter til enhver Tid kunne opsiges med 6 Maaneders Varsel.

Artikel XI.

Der skal herske gensidig Handels- og Skibsfartsfrihed mellem de to høje kontraherende Parters Territorier. Hver af de kontraherende Parters Statsborgere skal paa lige Fod med Landets egne eller den mestbegunstigede Nations Statsborgere have fuld Frihed til med deres Skibe og Ladninger at begive sig til de Steder, Havne og Floder indenfor den anden Parts Territorium, som er aaben eller maatte blive aabnet for Udenrigshandelen; de skal dog altid holde sig det Lands Love efterrettelig, hvortil de ankommer.

Handelsskibe, som tilhører et af de kontraherende Landes Statsborgere eller Selskaber, deres Besætninger og Ladninger skal ved Ankomsten til det andet Lands Territorium, hvad enten de ankommer direkte fra Hjemlandet eller fra et andet Land, og ligegyldigt hvorfra deres Ladning stammer eller hvorhen den er bestemt, i alle Henseender nyde en i det mindste ligesaa gunstig Behandling som den, der tilstaaes nationale Skibe, Besætninger og Ladninger eller saadanne fra den mestbegunstigede Nation.

Artikel XXI.

Alle de Varer, som lovlig kan eller maatte kunne indføres til den ene af de høje kontraherende Parters Havne paa Skibe; der sejler under Landets eget eller den mestbegunstigede Nations Flag, skal ligeledes kunne indføres til disse Havne paa den anden kontraherende Parts Skibe uden at underkastes andre eller højere Afgifter eller Byrder af hvad Art nævnes kan end dem, som de samme Varer vilde være underkastet, saafremt de var blevet indført paa Skibe, sejlende under Landets eget eller den mestbegunstigede Nations Flag. Denne Behandling vil blive anvendt uden Forskel, hvad enten Varerne kommer direkte fra Oprindelseslandet eller fra ethvert andet fremmed Land.

Der skal ligeledes være fuldstændig Lighed i Behandlingen for saa vidt angaar Eksporten, saaledes at der paa hver af de kontraherende Parters Territorium skal betales de samme Udførselsafgifter og vil blive tilstaaet de samme Præmier og Godtgørelser ved Udførslen af en hvilken som helst Vare, som lovlig kan eller i Fremtiden vil kunne udføres, hvad enten denne Udførsel sker paa Skibe, som sejler under det nationale eller under den mestbegunstigede Nations Flag og ligegyldigt om Bestemmelsesstedet er en Havn tilhørende den anden Part eller en tredje Magt.

Artikel XXII.

I alt hvad angaar Skibes Fortøjning, deres Indladning og Losning i de høje kontraherende Parters territoriale Farvande, skal der ikke af den ene af Parterne tilstaaes Skibe, som sejler under nationalt eller en tredje Magts Flag, noget Privilegium eller nogen Lempelse, som ikke i lignende Tilfælde ligeledes tilstaaes det andet Lands Skibe, da det er de kontraherende Parters Vilje, at deres Skibe i disse Henseender skal behandles paa fuldkommen lige Fod.

Artikel XXIII.

Lettiske Skibe, der anløber en Havn i Danmark og omvendt danske Skibe, der anløber en lettisk Havn, og som kun maatte komme for at losse en Del af deres Ladning, kan, forsaavidt de holder sig de respektive Staters Love og Anordninger efterrettelige, beholde den Del af deres Ladning om Bord, som maatte være bestemt til en anden Havn enten i det samme eller i et andet Land og genudføre den uden at være nødt til for denne sidste Del af deres Ladning at betale nogen Toldafgift undtagen Tilsynsafgifter, hvilke dog naturligvis kun skal kunne opkræves til de Takster, som er fastsat for nationale Skibe eller Skibe tilhørende den mestbegunstigede Nations Statsborgere. Naar de fortsætter deres Rejse til den anden eller de andre Bestemmelseshavne, skal de nævnte Skibe der kunne losse Resten af deres Ladning, dog altid under Iagttagelse af Landets Love, Tarifer og Toldreglementer. Paa samme Maade og med samme Begrænsning skal ethvert af den ene af de kontraherende Parters Skibe kunne indtage Ladning i den anden Parts forskellige Havne i Løbet af samme Rejse til Udlandet.

Artikel XXIV.

Ingen Tonnage-, Transit-, Kanal-, Havne-, Lods-, Fyr-, Karantæne- eller andre lignende eller tilsvarende Afgifter eller Byrder af hvad Art nævnes kan, og hvad enten de opkræves i Regeringens, offentlige Institutioners, Privates, Korporationers eller hvilkesomhelst andre Institutioners Navn eller til Fordel for disse, skal i det ene af de to Landes territoriale Farvande paalægges den anden Parts Skibe, uden at de ligeledes under de samme Betingelser paalægges Landets egne eller den mestbegunstigede Nations Skibe. Denne Ligebehandling skal gensidig anvendes paa de respektive Skibe uden Hensyn til, hvorfra de kommer, og hvortil de er bestemt.

Artikel XXV.

Skibe, som udfører regelmæssig Posttjeneste for en af de høje kontraherende Parter, skal, hvadenten de tilhører Staten eller subventioneres af den, i den anden Parts territoriale Farvande nyde de samme Lempelser, Privilegier og Fritagelser, som tilstaaes lignende Skibe fra den mestbegunstigede Nation.

Artikel XXVI.

Bestemmelserne i nærværende Traktat skal ikke berettige nogen af de høje kontraherende Parter til at drive Kystfart eller til at gøre Krav paa de Fordele, som er eller maatte blive tilstaaet det nationale Fiskeri.

Artikel XXVII.

Hver af de høje kontraherende Parters kompetente Konsulerebetsmænd paa den anden Parts Territorium er de eneste som er bemyndigede til at opretholde den indre Orden paa deres Nations Handelsskibe og er alene kompetente til at afgøre de Tvistigheder, som maatte opstaa, være sig paa Havet eller i den anden Parts territoriale Farvande, mellem Kaptajnerne, Officererne og Mandskabet, særlig for saa vidt angaar Betalingen af Hyre og Kontrakternes Opfyldelse. Dog skal Jurisdiktionsmyndigheden tilkomme de stedlige Myndigheder i de Tilfælde, hvor der om Bord paa en af de kontraherende Parters Handelsskibe i den andens territoriale Farvande maatte forefalde Optøjer, som Stedets kompetente Myndigheder anser for at være af en saadan Karakter, at de forstyrrer eller kan forstyrre Roen eller Ordenen i disse Farvande eller paa Land.

Artikel XXVIII.

Saafremt en Sømand rømmer fra et Skib, der tilhører den ene af de høje kontraherende Lande, og som befinder sig i den anden Parts territoriale Farvande, skal de lokale Myndigheder efter derom fremsat Anmodning fra det Lands kompetente Konsulerebetsmand, hvor det paagældende Skib er hjemmehørende, og mod Sikkerhed for Godtgørelse af alle heraf følgende Udgifter, inden for Lovens Grænser yde al den Bistand, som staar i deres Magt, med Hensyn til Anholdelse og Tilbagesendelse af Rønningsmanden.

Det er en Aftale, at Søfolk eller andre Besætningen tilhørende personer, som er Statsborgere i det Land, hvor Rønningen finder Sted, er undtagne fra nærværende Artikels Bestemmelser.

Artikel XXIX.

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.

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 Konsulerebetsmanden behjælpelig under Udførelsen af hans Hverv ved Varetagelsen af alle Interesser i Bjergningen af Skib og Ladning.

Lider et Skib Havari, er det blevet Vrag, eller er det forladt af sin Besætning, skal Øvrigheden raadføre sig med Konsulerebetsmanden om, hvilke Forholdsregler der skal tages for at varetage alle Interesser i Bjergningen af Skib og Ladning, indtil Ejerne eller deres Befuldmægtigede kommer til Stede.

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 Besætningens 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 XXX.

Ved særlig Konvention træffes Aftale om gensidig Anerkendelse af de af de kompetente Myndigheder udstedte Certifikater for Maaling og Sødygtighed.

(Fortsættes Side 348).

DE AUSTRALSKE STATSSKIBE UDBYDES TIL SALG

Den australske Regering har nu forlangt Tilbud indgivne paa Køb af »The Australian Commonwealth Line of Steamers« Skibe. Tilbudene skal omfatte alle Skibene samt Linjens Kontorer og Inventar med Undtagelse af Cockato-Dokken. Listen omfatter 5 »Bay«-Baade, kombinerede Fragt- og Passagerskibe med Turbinemaskiner og paa ca. 14,000 Tons hvert, to Dobbeltkrue-Dampere, »Ferndale« og »Fordsdale«, paa 9,674 Tons hver og byggede i Sydney i Fjor, samt et Antal andre Fragtdampere paa 3,300 Tons og opad.

Salget finder Sted paa de Vilkaar, som den australske Premierminister opstillede, da han gav Meddelelse om, at Regeringen havde besluttet sig til at sælge Skibene. Ifølge disse Betingelser skal Køberen forpligte sig til at opretholde en fast Rute fart mellem Australien, Storbritannien og Kontinentet, maa ikke forhøje Fragt- og Passagertakster undtagen i visse specielle Tilfælde og skal forpligte sig til ikke at indtræde i nogen Skibsfartstrust.

Tilbudene skal være indgivne inden 1. Juni.

"DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING

København, den 19. Maj 1925

Bliver den nuværende Situation ret længe ved, kan Ben Masseoplægning ikke godt undgaaes, og de erfarne mener jo, at Oplægning er det sikreste Middel til at faa Fragtmarkedet i nogenlunde normal Gænge igen. Som Arbejdsforholdene har udviklet sig her i Landet i de sidste Dage, er det klart, at Størsteparten af den Tonnage, som ikke allerede er opholdt herhjemme, eller som er paa Vej, vil søge andetsteds hen; men i Betragtning af, at de fleste Markeder allerede er overfyldt med Tonnage, kan det ikke være bedre at sejle end at lægge op.

I La Plata er der Korn nok, og Europa er Køber til store Kvantiteter; men en længere Regnperiode har gjort, at Kornet ikke har kunnet bringes frem til Afskibningshavnene, og Fragterne viser ingen Opgang — tværtimod lader det til at være daarligere, i hvert Fald for spot Lastning. Parcels til Southampton er gaaet til 9/- og til 2/3 norske/danske Havne til 16/16/6d. Selv for Juni Lastning er det ikke meget bedre. De øvrige oversøiske Markeder ligger roligt.

TRÆLASTMARKEDET

er godt at faa Forstand af og kan roligt betegnes som et af de daarligste. Til Trods herfor dirigeres stadig Baade i Ballast til Østersøen fra U.K. og Continent, og det maa være nogle ualmindelig dygtige Redere med ekseptionelle Baade og Kaptajner, som kan faa Overskud paa de nuværende Trælastfragter; — men det er sikkert billigere at sejle i Ballast efter Træ end at tage Kul med til 5/- eller der omkring.

De seneste Trælastafslutninger er:

1,800 Stds. Wiborg/Alexandria 59/6d., Netto; 1,500 Favne Wiborg/Genoa eller Savona 59/-; 1,300 Favne Syd Finland/E.C.C.P. 36/-; 1,150 Stds. Råfsö og Torneå/Ostende 38/-; 400 Stds. Wiborg/Ostende 37/-; 600 Stds. Åbo/Antwerpen 36/-; 1,000 Stds. Kuusiluoto/Hull 46/-; 655 Stds. Himango og Sandvik/Grangemouth 40/-; 600 Stds. Råfsö og Raumo/Leith, 35/-; 400 Stds. Reval og Pernaü/Manchester 50/-; 300 Stds. Reval/Hull 42/6d. og 1,500 Tons Oliekager Leningrad/Leith 10/3d. f.o.b.

Hvidehavet og Canada er uden Bedring.

For Spoolwood, ca. 235 chf. pr. Std., er betalt 88/9d. fra Miramichi til Glasgow, alt under Dæk, 60/- DBB Miramichi/Glasgow, og endog kun 57/6d. een, 60/- to Lossehavne W.B.E.I. Murmansk/Danmark, Oliekager, 10/-, f.o.b.

KUL, KOKS ETC.

Wales/Helsingør fik sidst Baad til 5/-, og det var ventet, at lavere kunde det umuligt blive. Cardiff/Nyborg søger nu en Baad paa ca. 2,400 Tons og indikerer 4/6d. Kan der skaffes Tonnage til denne Rate, hører alting op.

Wales/Sundsvall ca. 3,000 Tons, noteres i 6/-, og Østkyst/Danmark - Sverige ca. 4/9d. 5/- for 3,000 Tonnere.

Coasting er ogsaa lavere, og Tyne/Rouen er gjort til 3/3d.; Hamburg noterer 3/9d. 4/-, Rotterdam 3/9d.

MIDDELHAVET

Til Trods for de lave Rater er der faa Laster, og det er vanskeligt at faa Forretning i Stand. Tyne og Wales til Øerne er nede i 8/6d. 8/9d. med liden Efterspørgsel. Wales/Genoa range har faaet en 8,000 Tonner til 7/6d., og ellers ligger Raten omkring 8/6d. 9/- og 9/3d. i Henhold til Størrelse. Wales/Piræus 11/6d.; Constantinopel 12/6d.; Port Said 10/6d. De hjemgaaende Laster fra det vestlige Middelhav er stadig de samme. Heldigvis er Korn fra Donau fast, og middelstore Maj-Baade faar 20/6d. til 3 danske Havne, maaske 21/-. Oliekager har betalt 14/6d. een dansk, 6d. mere for hver ekstra Havn indtil fire. Nicolaieff/Antwerpen-Rotterdam 9/- for 7,000 Tonner.

NORD-AMERIKA, GULFEN, CANADA

Kul Wales/Montreal-Quebec betaler kun 6/-, 1,000 fri, og 1,700 Tons Halifax er sluttet til 7/- fri.

Der er nok af Laster fra Montreal, U.S.A., Cuba o.s.v., men de tilbudte Betingelser er langt fra tilfredsstillende, Cuba/U.K.-Cont. faar billig Tonnage, da enhver Størrelse kan bruges, og en 9/9,500 Tonner er sluttet til 17/- een, 17/6d. to Lossehavne; mindre Baade faar 6d. op til 1/- mere.

Montreal/Spansk Middelhavshavn 18½ Cents een, 19 Cents to, 19½ Cents tre Lossehavne. Montreal/U.K. tre Lossehavne 20/9d. Sukker. Philadelphia/Piræus 19 Cents; Range/spansk Middelhavshavn 17 Cents een, 17½ Cents to og 18 Cents tre Havne, 2½ Cents mere fra Gulfen. Kul Range/Rio Doll. 3%; Montreal 90 Cts.

SYD-AMERIKA

Udsigten til et bedre hjemgaaende Marked har bragt flere Baade paa Markedet for Kul ud, og det mærkes straks paa Raterne. Sidst er betalt 15/3d. Wales/Buenos Aires eller La Plata, scale Losning viz: 500 T. 3/-, 750 T. 3/9d., 1,000 T. 4/-, og Modtagerne skal nok losse 1,000 Tons og faar desuden despatch.

Interessen for smaa Baade — 4/5,000 Tons — for Korn er mere mærkbar; men der er ingen rigtig Gang i Forretningerne, og meget afhænger af Vejret og Omsætningsmulighederne i Europa.

ØSTEN

Java er snart den eneste Aftager af Tonnage. Til Odessa er betalt 27/6d. fri Losning. Rangoon/Rio noterer 33/9d. — ellers tager Rutebaadene det meste, og Resultatet er, at de Trampbaade, som kan placeres, gaar billigt.

TIME CHARTER

Vestindien har sluttet en Del Baade, men helst for enkelt Rundrejse, og omkring Doll. 1.50 for 2,500 Tonnere, Doll. 1.35 for 3,000 Tonnere og Doll. 1 à 90 Cents for 5/6,000 Tonnere.

I Spitsbergen Fart er betalt ca. 5/- for 4,000 Tonner, 3/3½ Maaned.

A/S DANSKE SEJLSKIBSREDERE

Det af »Dansk Dampskibsrederiforening« og »Østasiatisk Kompagni« i Efteraaret 1923 stiftede Sejlskibsrederi, hvis Formaal var gennem Bevarelsen af den det tidligere Rederi »Falken« tilhørende Marstalflaade paa 21 Skibe at støtte Opretholdelsen af Sejlskibsfarten her i Landet ikke mindst under Hensyn til dennes Betydning som Uddannelsessted for danske Sømænd, har holdt ordinær Generalforsamling i Dampskibsrederiforeningens Bygning i København.

Selskabets Formand, Skibsreder A. P. Møller, aflagde Beretning og Regnskab.

Som for al anden Sejlskibsfart havde Forholdene ogsaa været meget vanskelige for Rederiets Skibe. Trods de vanskelige Tider var det dog lykkedes at skabe Balance, saaledes at det første Driftsaar kunde

afsluttes med et mindre Overskud, uden at der dog havde kunnet finde nogen Afskrivning Sted paa Skibene.

Til Bestyrelsen genvalgte Skibsreder *Hans Christensen*, København. Til Revisor genvalgte Bankdirektør *Husen*, Marstal.

Selskabets korresponderende Reder, Skibsreder *Kromann*, Marstal, oplyste til Slut, at man fra Rederiets Side særlig søgte at give Plads paa Skibene for saa mange unge Mænd som muligt.

Saa godt som alle Skibene havde da ogsaa haft unge Mænd om Bord i det forløbne Tidsrum og saaledes tjent det Formaal, som var et af de ledende for Dampskibsrederierne og Ø. K.s Dannelse af Selskabet.

CHAMBER OF SHIPPING CHARTER FORMS

The Documentary Committee har udsendt en ny Udgave af Komitéens Bog »Forms of Approved Documents«, der kan faas ved Henvendelse til Sekretæren i Documentary Committee, Mr. R. B. Brown. Bogen koster 6 sh. + Postpenge.

Den nye Udgave indeholder et fuldstændigt Sæt af Certepartier etc., approberede og udstedte af Documentary Committee, deri indbefattet de Certepartier, der nylig er blevet revideret for at de kunde komme i Overensstemmelse med Carriage of Goods by Sea Act 1924, og den vil utvivlsomt være til Nytte for Redere etc.

NEDGANG I DEN OPLAGTE TONNAGE I ENGLAND

Den oplagte Tonnage i Storbritannien er i Løbet af første Kvartal 1925 formindsket med 95,190 Tons eller 19½ pCt., og androg den 1. April 312 Skibe med en samlet Tonnage af 393,162 Tons.

Det maa dog bemærkes, at Tonnagen af oplagte Skibe paa under 1,000 Tons er steget fra 67,438 Tons til 78,913 Tons, hvilket er et tydeligt Vidnesbyrd om den indenfor Kystfarten herskende Krise.

OTTE-TIMERS DAGENS FØLGER

Det slette Fragtmarked i Forbindelse med de forøgede Udgifter, som Ikraftsættelsen af »Meyer«-Dekretet om en 8 Timers Arbejdsdag til Søs paafører de franske Redere har iflg. *Journal de la Marine Marchande* bevirket, at disse har set sig nødsagede til at oplægge Damperne »Lillebonne«, »Horfleur«, »Franquille« og »Ribeauville«.

Artikel XXXI.

Handelsskibe, som sejler under lettisk eller dansk Flag og som er forsynet med de Dokumenter, der kræves i de nationale Love og Bestemmelser til Godtgørelse af deres Nationalitet, skal gensidigt i Danmark og i Letland betragtes som lettiske eller danske Skibe.

Artikel XXXII.

Autoriserede Emigrationsforetagender i det ene af de to Lande skal paa det andet Lands Territorium i alle Henseender nyde de samme Rettigheder, Privilegier, Fritagelser og Undtagelser som lignende Foretagender fra det mest begunstigede Land.

Artikel XXXIII.

De høje kontraherende Parter tilsiger hinanden i alt, hvorom der ikke i nærværende Traktat er truffet modstridende Bestemmelser, og som vedrører Handel, Industri, Haandværk, Landbrug og Skibsfart, en i det mindste ligesaa gunstig Behandling som den, der er tilstaaet eller maatte blive tilstaaet den mestbegunstigede Nation.

OVERENSKOMST

MELLEM REDERNE OG STYRMÆNDENE

Paa et Tirsdag afholdt Forhandlingsmøde mellem Repræsentanter for Rederne og Styrmandene opnaaedes der Enighed mellem Parterne om en Overenskomst. Man maa haabe, at det ligeledes maa lykkes at naa til Forstaaelse med Skibsmaskinmestrene.

INDPAKNING OG BEHANDLING AF FØDEVARER

Den argentinske Regering har udstedt et Dekret, hvori der gives en Række særlige Bestemmelser vedrørende Indpakning og Behandling af Fødevarer samt Import og Salg af Beholdere for den Art Varer.

En Oversættelse til engelsk af disse Bestemmelser, der allerede er traadt i Kraft, er fremlagt i »Dansk Dampskibsrederiforening«.

WIEN SOM DONAU-FRIHAVN

Et stort Projekt gaaende ud paa at skabe en Donau-Frihavn ved Wien, om hvilket der i længere Tid er bleven ført Forhandlinger, synes nu at staa umiddelbart foran sin Realisation. Forhandlingerne er bleven ført mellem Donau-Reguleringskommissionen og Byen Wien og er resulteret i, at en lang Strækning langs Floden vil blive afgivet til Anlæg af Frihavnen. Efter det foreliggende Projekt vil man ligeledes udnytte Donaus Vandkraft til Fordel for Byen. For Øjeblikket forhandler man om Tilvebringelsen af de til Anlæggets Gennemførelse nødvendige Penge. Østrig alene er ikke i Stand til at finansiere Foretagendet, men da Havneanlæggets Rentabilitet er utvivlsom, mener man uden større Vanskeligheder at kunne rejse den nødvendige Kapital. Wiens Beliggenhed som Knudepunkt for samtlige det gamle Østrigs Hovedbaner vil i høj Grad forøge den nye Havns Betydning, og man venter ifølge *Hansa*, at Vareomsætningen, der i 1913 androg 2 Millioner Tons, snart vil naa sit tidligere Omfang.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

18. MAJ 1925

London	25,84	Madrid	77,20
New York	533,00	Amsterdam	214,50
Berlin	126,70	Stockholm	142,50
Paris	27,85	Oslo	89,35
Antwerpen	27,00	Helsingfors	13,44
Zürich	103,25	Prag	15,82
Rom	21,90	Wien	75,25

ATLAS

A/s Atlas, Nørrebrogade 198 · København L.

SKIBS-DAMPTURBINER

MED

TANDHJULSUDVEKSLING

i mest moderne Udførelse.

BESEJLINGEN AF DE SOVJET-RUSSISKE HAVNE

Paa Foranledning af den russiske Sovjet-Regering har det russiske hydrografiske Departement i Unionen af russiske Sovjet Stater udarbejdet nedenstaaende Reglement for Besejling af Havnene i Sovjetunionen:

RULES

Regulating the calling of merchant vessels at the ports of U.S.S.R.

Par. 1. All merchants vessels coming from abroad may enter only those ports where Custom Houses are to be found, and also those opened to foreign whalers and seal schooners by the joint regulations of the People's Commissariat for Foreign Affairs, the People's Commissariat for Foreign Trade and the United Political State Administration.

Par. 2. Should any port be closed owing to unforeseen circumstances so that foreign vessels could not be advised in good time of such closing, all vessels desiring to enter the port, must keep a sharp look out for the signals and lights described below, which are exhibited in some conspicuous position on the shore or by the light vessels standing near to the entrance of the port.

Three red vertical lights by night and three vertical balls by day show that the port is closed.

In this case the vessels must either anchor in the Outer Anchorage or put out to the sea.

Par. 3. Vessels wishing to enter the communication with the wireless telegraph stations of U.S.S.R., must communicate their call letters, the length of the wave, their dead reckoning (D.R.) and the port they are bound to.

Par. 4. Should a gun or a rocket signal be fired by the land battery, all vessels should stop or »bring to« immediately. The entrance to the port is prohibited in thick or foggy weather or during a heavy snow fall, if there was no preliminary contrary agreement by wireless, in which latter case vessels must proceed at low speed sounding the fog horn as prescribed by international rules.

Par. 5. Vessels approaching the ports of U.S.S.R. to the range of visibility by day must hoist their national flag and their signal letters, and by night they must carry all the ordinary navigation lights in accordance with the international rules, and show their calling signals in Morse code upon the first demand from shore.

Par. 6. The entrance of foreign vessels to all ports of U.S.S.R. on all the seas where pilot stations are established, is allowed only under the guidance of a pilot.

Par. 7. To call the pilot on board the usual international signals are employed.

Par. 8. Master are requested in their own interest to implicitly follow the instructions and directions of the pilot, after the same has been taken on board.

Par. 9. The pilot flag hoisted at the mast of the pilot station signifies that a pilot is on the spot and will immediately come out. Should a ball be hoisted instead of the flag it indicates that all the pilots are out.

Par. 10. Vessels arriving from abroad must hoist the quarantine flag at the foremast before entering the port, — yellow if there is no illness on board and the vessels possesses a clear health patent — and black and yellow checked (Letter N of the Internationale Code) should there be cases of infectious diseases on board, such as cholera, plague, smallpox, typhoid fever etc. or should the vessel possess a tainted health patent.

The hoisting of the quarantine flag is equal to asking for the quarantine physician, who, on his arrival on board,

1. proceeds the oral questioning entering the answers obtained into a special printed enquiry form,
2. looks through all the ships sanitary documents and

3. inspects all the ship, including passengers and crews accommodations. After the medical examination has been concluded and the vessel has been found in good sanitary order, she is given a certificate granting the right to enter the port. Otherwise, the vessel is declared to be in quarantine according to existing rules. After the medical examination is over and the ship has received its due sanitary certificate, the master gives order to lower must the quarantine flag.

Par. 11. Vessels coming from abroad must not upon their arrival at the outer Anchorage lower boats, (except in case of accidents), communicate with the shore, drop anchor or permit anybody to leave for the shore before due permission has been obtained from local authorities.

Par. 12. In accordance with orders issued by the People's Commissariat of Ways of Communication, the People's Commissariat for Foreign Trade and the United Political State Administration on November 19th 1923 NII 686 and on April the 15th 1924 N 800, the following rules have been established regulating the visits on board each vessel arriving in port. After the pilot, the vessels is boarded by the Medical Administration, who are followed by the officers of the United Political State Administration, the representatives of the Shipping Co., and lastly by the official representatives of the Commercial port.

Par. 13. Until the quarantine flag is lowered, boarding the ship is prohibited to everybody, with the exception of the pilot and the Medical Officers.

Par. 14. Before the conclusion of the Custom-House examination no one has the right to board or leave the ship.

Par. 15. Masters of vessels arriving must show all the ships documents and give all necessary information to the representative of the administration.

Par. 16. Masters of vessels arriving undertake to strictly obey all port rules and regulations, which can also be transmitted to them by the wireless.

Par. 17. Masters of vessels arriving at the port are under obligation to advise the Office of the Commercial Port Administration of all damages and other incidents.

Par. 18. All details about the condition of aids to navigation may be obtained at the Ubecos (Local Hydrographic Administrations), their agencies, and at the Offices of the Port Administration.

SUPPLEMENTS

to the Rules regulating the calling of merchants vessels at the ports of U.S.S.R.

Par. 1. List of Custom House Agencies on the coasts of U.S.S.R.

Arctic Ocean and White Sea.—1. Ust-Pechora. 2. Mezen. 3. Arkhangel. 4. Onega. 5. Soreka. 6. Kem. 7. Keret. 8. Kovda. 9. Umba. 10. Kandalaksha. 11. Mourmansk.

Gulf of Finland.—1. Leningrad. 2. Cronstadt. 3. Oust-Luga. *Black Sea.*—1. Odessa. 2. Ochakov. 3. Nicolaev. 4. Kherson. 5. Skadovsk. 6. Korli. 7. Eupratoria. 9. Yalta. 10. Teodosia. 11. Kertch. 12. Anapa. 13. Novorossisk. 14. Ghenlenjik. 15. Tuapse. 16. Sochy. 17. Gagri. 18. Gudaut. 19. Sukhum. 20. Poti. 21. Batum.

Azov Sea.—1. Ghenichesk. 2. Berdiansk. 3. Mariupol. 4. Taganrog. 5. Rostov-on-Don. 6. Eisk.

Pacific Ocean.—1. Slavianski. 2. Mongugai. 3. Vladivostock. 4. St. Olgas Bay. 5. Tetiuhs Bay. 6. Grossevicha. 7. Soviet harbor. 8. Castries. 9. Nicolaevsk-on-Amur. 10. Petropaulovsk.

Kara Sea and the Gulfs of the Rivers Ob and Yenissey.—An exception to Rules regulating the calling of merchant vessels at the ports of U.S.S.R. is formed by the rules regulating the entrance into the Kara Sea and into the Gulfs of the rivers Ob and Yenissey which are established yearly by separate decisions, depending on the kind of Trade Expedi-

Fortsættes Side 353.

PEDRO NIELSEN

Skibsmægler og Befragter

VALENCIA (COLON 64)

Som den eneste danske Skibsmægler i Spanien
haaber jeg paa Støtte ved danske Rederes Tillid

Telegram-Adresse: PENIELSEN. Telefon No. 403.
Coder: Watkins 1881 og Tili. 1864. Scott's 10. Udg. 1906

DOMINION
SHIPPING COMPANY

(S. A. FOLDEN)

Skibsmæglere & Befragtnings-Agenter

Eneste skandinaviske Skibsmæglerfirma i Montreal.

TELEGRAM-ADRESSE:
"DOUBLEDECK"

14, PLACE ROYALE
MONTREAL, CANADA

Montreal Ship Supply Company

AGENTER FOR SKANDINAVIEN:
FERD. PHILIPSON & CO.

AMALIEGADE 29 B
KØBENHAVN

MONTREAL (CANADA)

TLG.-ADR.: SUPPLYCO-MONTREAL

Provantering, Dæks- & Maskinforsyninger

LONDON AGENT:

C. P. FRESH WATER

101, LEADENHALL ST.
LONDON E. C.

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 Fløjteklønder og flere Fyrlinier.

Havneafgifter (pr. Reg.-Ton):

Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre.

Lods- og Bugserafgifter:

Lodsstationen, en Lods-kutter 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 Bugsertov.

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 Ladeperonner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttefade.

To mindre Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder.

Frilager ved Tolboden.

HOBØ

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.

HORSEN

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

besørges af Ladningsmodtagerne efter faste, moderate Takster og af Havnearbejdernes Andels-Losseklub.

Skibsbyggeri, Ophalingsbedding og Køhalingssplads haves. Kran til 5000 kg. Jernbanespor ved alle Bolværker. Udmærkede og velbelyste Havnepladser. Pladser og Pakhuse til Udlej.

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 uforuden.** 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, Køhalingssplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. 8 Tons Kran, Havnepladsen velbelyst, Jernbanespor langs begge Havnens Sider.

KJØBENHAVN

Til Frihavnen en Dybde af 10,0 m. Til Larsens Broen en Dybde af 8,1 m. Til Islands Brygge Nord fra gennem Pladsen en Dybde af 7,5 m, ved Bolværkerne ved Kalvebod Brygge af 6,9 m, i Gasværkshavnen af 6,2 m. Ved Englave Brygge 6,3 m, ved Teglhølmøen 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 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 Yderside. 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, Indfyrrings- 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 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 Dybtgaaende, Drægtighed og den Distance, der losses, 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 Lastning.** I Frihavnen besørges Losning og Lastning 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 Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, 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.

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 Lastning** foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Privat Kran løftende 25 Tons. Privat Flydedok med 2400 Tons Bæreevne. Flere Skibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

HELSINGØR

Dybden i Indsejlingen og største Del af Søndre Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. **Skibsafgift** (pr. Reg.-Ton) 25 Øre. Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. **Lods** ved Havnen og i Fyrskibet „Lappegrund“. Faste Takster. **Bugsering** efter Aftale. **Ballastpenge** 4 Øre pr. Netto Reg.-Ton. **Ballast** ca. 5 Kr. pr. m³. **Vand:** I Havnen 2 Kr.; paa Reden 4,50 Kr. pr. m³. **Losning og Lastning** til faste Takster. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. - **Moderne Skibsværft:** Ophalingsbedding indtil 800 T. Vægt; 2 Tørdokker indtil 115 m Længde; Kraner til 80 T. Løfteevne.

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 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 Lodstvang. Lods faas i Spodsbjerg og Rørvig.

Ballastafgift 6 Øre pr. Reg.-Ton.

Vand 1.50 Kr. pr. m³ + Slangeafgift 2 Kr. pr. Leverance.

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, Kornelievatorer, Pakhuse og Oplag af Bunkerkul.

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. Slangeafgift 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 Køhaling.

DEN NEDERLANDSKE SKIBSFART I 1924

For den nederlandske Skibsfart bragte 1924 baade Fremgang og Skuffelser. Fremgang i Skibenes Virksomhed, men Skuffelser i det økonomiske Udbytte af Driften. Selve Driftsomkostningerne er stadig for høje i Forhold til Udlandet — med England og Amerika har Nederlandene de højeste Lønninger i Verden og næsten de dobbelte af de tyske og italienske.

Den stadige Forbedring i den økonomiske Tilstand i Tyskland, der som »Hinterland« er af overvejende Betydning for de nederlandske Havne og særlig Rotterdam, var tydelig mærkbar, selvom Rhintrafikken paa Nederlandene led stærkt under den kunstige Støtte, de i 1923 indførte »surtaxes d'entrepot et d'origine« gav Antwerpen, den lave Franckurs og de særlige Tariffer paa de tyske Jernbaner for Varer afskibede over tyske Havne.

I en Del af Aaret drog de nederlandske Havne Fordel af en livlig Handel med Rusland trods Manglen paa en Handelsaftale mellem de to Lande. Af Ruslands Korneksport i den første Del af Sæsonen 1923/24 paa 1,090,000 Tons kom 470,000 Tons eller over 43 pCt. her til Landet, ligesom Havnene profiterede af Konflikten mellem Tyskland og Rusland i Sommerens Løb, under hvilken betydelige Partier dirigeredes til nederlandske Havne i Stedet for til tyske. Desuden købte Rusland store Partier Bomuld i Rotterdam og Uld i Amsterdam. Skibsfarten gavnedes mindre af denne Handel, idet Manglen paa Handelsaftaler, særlig med Hensyn til Kornfragterne fra Sortehavet, virkede stærkt hæmmende i Konkurrencen med andre Lande.

Da samtidig Kul- og Træfragterne var nedadgaaende under hele Aaret, gik det ud over Trampfarten, der gennemgaaende havde et lige saa ugunstigt Aar som i 1923.

Godt Aar for Linjerederierne.

For de faste Linier betegnede Aaret derimod — med ganske enkelte Undtagelser — en utvivlsom Fremgang. Afslutningen af Overenskomster med udenlandske Linier formidskede den i de senere Aar tiltagne »cut-throat« Konkurrence paa de kortere Linier — hovedsagelig paa England — og bragte en øjeblikkelig Forbedring i Fragtpriserne. Det samme gælder for Aftalerne mellem flere af de indenlandske Rederier, hvoraf kan nævnes Overenskomsten mellem »Royal Dutch Lloyd« og »Rotterdam-South America Line« med Hensyn til Ruterne paa Syd-Amerika samt mellem »Associated Netherlands Shipping Co.«s Linie »Holland-East Africa Line« og »Holland-South Africa Line«, der resulterede i Oprettelsen af en fælles Tjeneste — »Holland-Africa Line« — paa Afrika. I samme Forbindelse kan nævnes Overenskomsten mellem de nederlandske og tyske Linier paa Syd-Amerika, gældende indtil 1. Januar 1926, for Kaffe- og Træfragterne fra Brasilien, hvorved de nederlandske Linier forpligter sig til højst 18 Farter om Aaret paa Hamburg, og de tyske til højst det samme Antal paa Rotterdam.

Lille Formindskelse af Handelsflaaden.

Den nederlandske Handelsflaade forøgedes i Aarets Løb med 25 Dampere og Motorskibe med tilsammen 93,447 B.R.T. Ved Aarets Udgang var der under Bygning paa nederlandske Værfter for nederlandsk Regning 14 Dampere og Motorskibe og paa udenlandske Værfter for nederlandsk Regning 6 Dampere og Motorskibe med 54,000 B.R.T. Af disse Nybygninger er 5 med 33,000 B.R.T. bestemt for Amsterdam, 11 med 65,000 B.R.T. for Rotterdam og 4 med 10,000 B.R.T. for Haag. Samtidig formidskedes Handelsflaaden med 38 Dampere og Motorskibe med tilsammen 94,544 B.R.T., hvoraf 1 Damper med 3,003 B.R.T. ved Forlis, Resten ved Salg til Udlandet. Den virkelige Formindskelse af Handelsflaaden udgjorde saaledes 13 Dampere og 377 B.R.T., og Flaaden bestod ved Aarets Udgang af 646

Dampere og Motorskibe samt 26 Motorskonnerter med tilsammen 2,360,455 B.R.T. mod 659 Dampere og Motorskibe samt 26 Motorskonnerter med 2,362,832 B.R.T. ved Slutningen af 1923.

Handelsflaadens Fordeling paa de forskellige Havne var følgende:

	Ultimo 1924		Ultimo 1923	
	Dampere og Motorskibe	Motor-skonn. B.R.T.	B.R.T.	B.R.T.
Amsterdam	346	2	1,109,639	1,093,815
Rotterdam	246	12	1,058,544	1,074,185
Haag	46	—	170,667	170,775
Vlissingen	3	—	8,295	8,295
Terneuzen	2	—	9,248	12,499
Delft	—	1	160	160
Vlaardingen	—	1	224	224
Groningen	3	5	2,721	2,122

Skibsfarten paa Rotterdam.

Havnetrafikken i Rotterdam viser en betydelig Fremgang i Forhold til 1923, og naaede for første Gang op paa samme Niveau som i 1913, hvad Skibenes Antal og Tonnage angik, som det fremgaar af følgende Oversigt:

1924	10,085	Skibe med	15,089,293	Netto Register Tons,
1923	8,069	—	11,101,865	—
1913	10,459	—	13,036,000	—

Over Antallet af ovennævnte Skibe, der indkom i Ballast, eller kun delvis lastede, findes ingen officiel Opgørelse, kun en privat Beregning, der opgør Forholdet mellem den indkomne Skibs- og Varetonnage, der i 1913 var 2,346 Tons Varer pr. 1,000 N.R.T., til 1,723 Tons Varer pr. 1,000 N.R.T. i 1924. Samtidig var Antallet »Bulk«Ladninger, der lossedes med Maskiner direkte i Rhinlægtene og saaledes kun gav Arbejde til ganske enkelte, langt overvejende. Antallet af Stykgodsladninger laa endnu langt under 1913. Speditions-, Stuveri- og Pakhusfirmaerne, der hovedsagelig skal leve af disse sidste, klager da ogsaa over Mangel paa Virksomhed og skyder Skylden paa Kommunalbestyrelsen, der stadig holder Havne- og Kajafgifterne paa en Højde, der umuliggør Konkurrencen med Hamburg og Antwerpen.

Afgifterne blev, som tidligere meddelt, i 1923 nedsat med 20 pCt. for Havnepengene og 60 pCt. for Kajpengenes Vedkommende — efter gentagne Anmodninger fra Handelskamret — men er stadig højere end i de konkurrerende Havne og 115 pCt. højere end før Krigen.

Sammenlignet med 1913 var Forholdet mellem den til Hamburg, Antwerpen og Rotterdam indklarede Tonnage i 1924:

	1913	N.R.T.	1924	
Hamburg	14,185,000	36.4 pCt.	15,622,000	33.2 pCt.
Antwerpen	12,024,000	30.8 pCt.	16,389,000	34.8 pCt.
Rotterdam	12,785,000	32.8 pCt.	15,089,000	32.0 pCt.

De forskellige Nationers Del i Indklareringerne til Rotterdam var i 1924 sammenlignet med det foregaaende Aar:

	1924		1923	
	Antal	Brutto m ³	Antal	Brutto m ³
England	2,567	17,515,589	2,674	16,421,646
Nederlandene	2,193	17,363,464	2,295	16,421,791
Tyskland	2,075	12,288,578	1,174	7,469,772
Frankrig	587	3,557,179	210	1,070,598
Norge	564	3,307,439	446	2,262,497
Foren. Stater	198	3,246,549	186	3,034,625
Italien	242	2,956,324	119	1,418,292
Sverige	509	2,579,346	330	1,229,009
Spanien	151	1,706,878	61	801,833
Japan	64	1,321,731	64	1,232,457
Danmark	89	605,896	49	348,067

Som det fremgaar af ovenstaaende, er Antallet indklarede danske Skibe næsten fordoblet og vil, efter de forløbne Maaneder at dømme, stige yderligere i det indeværende Aar.

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 Arbejdsgiverforeningens Havnekontor til faste Takster.
Transport, elektrisk Hejseapparat m. m.

Dobbelte Jernbanespor Havnen rundt. Træslibeværkt med Reparationsværksteder. Motor- og Maskinfabrik. Jernstøberi, 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 istri. Svitser Bjergningsdampere fast Station samt lokale Bjergnings- og Slæbedampere.

MARSTAL

Syd fra gennem Klørdyb 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 Hjelpekrue, Indg. 24 Øre, Udg. 24 Øre, Damp- og Motorskibe Indg. 30 Øre, Udg. 30 Øre. **Ingen Lodstvang** uden ved Bugsering (se Lodsl.). **Bugsering** efter moderate Priser ved Motorbaade. **Ballastafgift** 4 Øre pr. Netto Reg. Ton. **Losnings- og Lastningsomkostninger** efter moderate Takster. Staalskibsbyggeri og Reparationsværkt. flere Træslibbyggerier og Kølhalingsplads, 2 Ophalerbedding til Skibe indtil 300 Tons Egenvægt og 42 m 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, Provantering o. l., 10 Øre pr. Ton, alt saavel for Ind- som Udgaende.

Ved Havnen er ansat 2 Lodser, der Lodser uden Vederlag.

Ballastpenge 5 Øre pr. Ton.

Losning og Ladning 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.

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 Lodstvang 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.

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 Havnebassiniet indtil 15 Fod. Bolværkerne Højde 6-6¼ Fod.

Skibsafgift pr. N. R. T.

udenbys: Sejlskibe, Lægtene og Pramme 20 Øre, Sejlskibe med Hjelpekrue 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 Lodstvang

nnndtagen for Skibe over 150 B. T. under Bugsering. Lods for større Skibe Nord fra ved Femø, skifter i Guldborg. Lods Syd fra i Gedser. Lodspenge ifølge Lodstakster af 1901.

Bugsering fra Havnen til Guldborg eller Gedsergaard 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 Havnebassiniet, Kornsluger ved 20 Fods-Bolværket. Elektrisk Lys over hele Havnen samt Materiel til elektrisk Belysning i Skibene. Maskinfabrik, Skibsbyggeri og Kølhalingsplads for mindre Skibe.

NYBØR

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

ODENS

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 Slige Lodsfrihed. 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. Svajepriks for Skibe indtil 150 m (ca. 490 Fod eng.) Længde.

RUDKJØBIN

Indsejlingsløbet Nord fra til Havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. **Havneafg. pr. Reg.-T.:** Sejlskibe: Indg. 24 Øre, Udg. 24 Øre, Sejlskibe med Hjelpekrue: Indg. 30 Øre, Udg. 30 Øre, Dampskibe: Indg. 35 Øre, Udg. 35 Øre. **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. Træslibbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibssmedie. Ophalerbedding til Skibe indtil 275 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

RØNN

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 Provantering 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 Indgaende betales ¼ for Udgaende.

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. Dykkerasistance forefindes. Kølhalingsafgift 5 Øre daglig pr. Reg.-Ton. Jernbanespor ved Øst-, Vest- og Sydsiden. Kuloplag med elektrisk Kullosningskran ved Kaj.

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.

JAPANS UDENRIGSHANDEL I 1924

I følge en Statistik, som det japanske Finansministerium har offentliggjort, karakteriseres Aaret 1924 for Japan ved en Bedring i Forholdene for Industrien og en Stigning i Udenrigshandelen paa 25 pCt.

Japans Udenrigshandel androg 4,258,630,000 Yen, deraf Eksport 1,806,814,000 Yen og Import 2,451,816,000 Yen. Tallene for Eksport og Import i 1924 er henholdsvis 359,714,000 og 471,470,000 Yen højere end det fore-

gaaende Aar, men det bør samtidig bemærkes, at Stigningen i Importen væsentlig skyldes Indførsel af Materiel nødvendigt til Genopbygningen efter Jordskælvet i 1923.

Produktionen af Bomuld-Tekstilvarer er steget saa stærkt, at Udførslen af disse Varer androg henved 1 Milliard Yen, medens Indførslen af Raabomuld havde en Værdi af 604,530,000 Yen.

Fortsat fra Side 349.

tions. These rules are established by the decisions of the Siberian Revolutionary Committee.

To Par. 3. Vessels may enter into communication with the following wireless telegraph stations:—

GULF OF FINLAND.

Name of wireless telegraph station	Calling letters	Length of working wave in meters
Light vessel Prieyemny	R G J	800

BLACK AND AZOW SEAS.

Sevastopol	R C T	1,000—1,200
Theodosia	R E K	600—1,600
Batum	R C F	600—3,000
Odessa	R D E	1,000
Nicolaev	R A K	2,500
Kertch	R C I	750
Novorossisk	R D N	1,500
Taganrog	R A V	600—1,200

NORTH SEAS.

Ysakogorka	R E A	300—600—1,740
Morzhovetz	R E B	300—600
Keninnos	R E C	300—600
Ickanka	R E D	300—600—1,500
Murmansk	R E E	300—600—1,400
Tsuip-Navolok	R E F	300—300—900
Kharlov	by full	600—1,000
Solovetz	name	600
Kem		600
Tugorski Strait	R C X	300—420—600
Vaigach	R C U	600
Matochkin shar	R F U	600—2,000

KARA SEA AND GULFS OF THE RIVERS OB AND YENISSEY.

Obdorsk	R A N	900
Novy Port	R Y	1,500
Mare-Sale	R C K	600
Dickson	R F V	2,500
Gulf Yenissey Port	R F W	1,000
Dudinskoe	R F X	600

PACIFIC OCEAN.

On the Russian Island (channel)	R C G	1,500
Vladivostok	R C V	600—3,000
Naiakhansk	R C L	300—600
Bolsheretsk	R F K	600—1,800
Anadyr	R C D	300—600
Petropaulovsk (on Kamchatka)	R C P	300—600

To Par. 6.

GULF OF FINLAND.

Vessels coming from abroad to Cronstadt or Leningrad ports must take a pilot on board from the light vessel "Preyemny". Should there be no pilot available, the same is taken onboard on approaching the Cronstadt Great Roadstead.

NORTHERN SEAS.

a) The light vessels of North Dvina serves as a pilot station for vessels bound for Arkangel and foreign vessels must take the pilot on board there from while Russian vessels are allowed to enter without pilot. On approaching the outpost "Chizhovska" masters must keep a sharp look out for signals referring to the closing of the port as stated in Par. 2 of the present rules.

b) There is a pilot-station on cape Orlov-Lyetni for vessels bound for Onega and Soroka and proceeding thereto by eastern channel between the Onega coast and the Solovetski Islands and foreign vessels should take pilots therefrom.

c) Vessels proceeding to Port Kem by western channel between the Solovetski islands and Korelski coast approach

the island of Bolschoi Rombak, where foreign vessels must take the pilot.

d) Vessels proceeding to any of the ports of Kandalaksha bay, to Kovda, Keret, Kandalaksha and Umba must be guided only by printed sailing directions.

e) Masters of vessels proceeding to Mezen are advised to order a pilot beforehand by telegraph. On approaching the entrance buoy, situated 1. at 66° 11', long. 44° 01', 4 miles from the village Semzha on 308°, vessels must anchor and wait for the pilot.

f) Vessels proceeding to the ports of the Kola-bay to the ports Murmansk or Alexandrovsk—take the pilot somewhere between parallels of Lyelinski Point and the island of Salni.

g) Vessels proceeding to Pechora must order the pilot through the office for which it has been chartered and must wait for the said pilot having dropped anchor outside the bar of the Pechora estuary.

BLACK AND ASOFF SEA.

Pilots are called by signals from the following pilots stations:—

- Odessa pilot station, for vessels leaving Odessa.
- Nicolaev pilot-station-town Nicolaev.
- Kherson pilot-station-town Kherson.
- Skadovsk pilot-station-town Skadovsk.
- Sevastopol pilot-station-town Sevastopol.
- Streletsk pilot-station-town Streletskaya bay.
- Touzlinsky pilot-station-town on the lightvessel "Touzlinsky" in the strait of Kertch, Yenical, or should the said light vessels be temporarily withdrawn,—in the town of Kertch.
- Kertch pilot-station-town Kertch.
- Novorossisk pilot-station-town Novorossisk.

PACIFIC OCEAN.

It is not compulsory from Russian and foreign vessels, entering the Vladivostok port to take a pilot; if desired pilots may be signalled for at the Skruiplev island.

To article II.

BALTICA SEA.

a) The first visitation of vessels coming from abroad is at the Cronstadt Great roadstead. Vessels are examined twice, the preliminary inspection being effected immediately after the vessels arrival at the Cronstadt roadstead, after which the ship receives permission to enter the Leningrad port and a second visitation takes place after the ship has come to Leningrad.

b) Vessels, arriving from Finland at the town of Schlüsselburg anchor in the Neva opposite the railway station Shermetevka, where they are examined. On proceeding to Leningrad they have on board the Custom-House agents, and in some cases, the agents of the military Control station.

c) Vessels proceeding to Schlüsselburg via Leningrad are bound to observe the rules stated in the present paragraph, under letter 1.

NORTH SEAS.

Vessels proceeding to Arkangel must stop at the Chizhovka Medical Station on the river Maimaksa for medical visitation. At all other ports vessels must ride at anchor in the roadstead, in order to submit to medical examination.

Notice. The Arkangel coast-guard station is situated in the outer Port Economy.

PACIFIC OCEAN.

Vessels proceeding to Port Vladivostok by day must stop on the line between headland Tchurkin and Egersheld, and having hoisted the quarantine flag must wait for the cutter with the inspecting officers on board, or for the signal from the coast guard ship.

By night the vessels must not cross the parallel of Goldobyn headland.

The Chief Hydrographer (M. Victoroff).

The Commissary (Zvereff).

The Superintendent of Publications Hydrographer (Bogoslavsky).

Drivende Mine passeret.

Dansk Motorskib »Fionia« rapporterer over Blaavand Radio: Drivende Mine passeret den 16. d. M. Kl. 9⁴⁵ G.M.T. paa 54° 02' 7 N. Br. 4° 18' Ø. Lgd.

Koppepidemi i Tunis.

I Tunis optræder for Tiden en ondartet Koppepidemi, hvorfor det anbefales, at Søfolk og Turister, som agter sig derhen, lader sig vaccinere forinden.

POSITIONSLISTE PR. 18. MAJ 1925

MEDDELT AF »DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Rasch, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Aalborg*, Egeholm, afg. l'Estaque 16.5.
 s.s. *Aalborghus*, Eriksen, København-Aalborg Ruten.
 s.s. *Aarhus*, Jørgensen, København-Aarhus Ruten.
 s.s. *Absalon*, Hansen, ank. Rusisque 11.5.
 m.s. *Afrika*, Svarrer, ank. Shanghai 16.5.
 s.s. *Agrne Mærsk*, Rasmussen, ank. Halifax 28.4.
 s.s. *Aladdin*, Nielsen, afg. Hangø 17.5.
 s.s. *Alderney*, Jerne, afg. Nuevitas (Cuba) 15.5. til Marseille.
 s.s. *Alexandra*, Holst, ank. Antwerpen 15.5.
 s.s. *Alf*, Clausen, ank. Grangemouth 5.5.
 s.s. *Alfa*, ank. Barcelona 15.5.
 s.s. *Alfred Hage*, Danielsen, ank. Dunkirk 7.5.
 s.s. *Algarve*, Sundvig, oplagt i København 12.5.
 s.s. *Amalienborg*, Hansen, ank. København 24.2.
 s.s. *Angelica Mærsk*, Rask, afg. Marokko 8.5.
 m.s. *Annam*, Mouritzen, ank. Oslo 16.5.
 s.s. *Anna*, afg. Barcelona 16.5. til London.
 s.s. *Anneberg*, Korff, ank. Rouen 16.5.
 s.s. *Arabien*, Harder, ank. Ancona 1.5.
 s.s. *Argentina*, Wenk, ank. Buenos Aires 5.5.
 m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Bahia 9.5. til Skandinavien via Madeira.
 s.s. *Arkansas*, Snedker, ank. Oslo 16.5.
 s.s. *Arnold Mærsk*, Stabenow, afg. Gulden 9.5.
 m.s. *Asia*, Dahl, afg. Singapore 11.5.
 s.s. *Astrid*, Bjark, ank. Catania 11.5.
 m.s. *Australien*, Møller, afg. Marseilles 16.5. til Barcelona.

DANSK SEJLSKIBSREDERIFORENING

afholder ording
GENERALFORSAMLING PAA THURØ
MANDAG DEN 22. JUNI D. A.

Dagsorden m. m. vil nærmere blive bekendtgjort.
 Forslag, der ønskes behandlet paa Generalforsamlingen, maa være indleveret mindst 3 Uger forinden.
 Svendborg, den 15. Maj 1925.

P. B. V.
C. P. LUND,
 Formand.

B

m.s. *Avance*, Andrup, ank. Aarhus 17.5.
 m.s. *Avant*, Sørensen, oplagt i Rotterdam.
 s.s. *Æxel*, Maglebye, ank. Amsterdam 11.5.
 s.s. *Beira*, Kjær, oplagt i København 22.3.
 s.s. *Belgien*, Hansen, Fart Kuba.
 s.s. *Bellona*, Thrane, i Dok i Frederikshavn 29.1.
 s.s. *Benedikt*, Falk, henligger i København.
 s.s. *Bergenhus*, Andresen, Stettin-København-Vestnorge Rute.
 s.s. *Berlin*, Vinding, afg. Bona 14.5. til Zvejnarrecht.
 s.s. *Bertha*, Lassen, afg. Carthagen 15.5. til London.
 s.s. *Betty Mærsk*, Nielsen, pass. Panama 28.4.
 s.s. *Birgit*, Bang, pass. Las Palmas 14.5. p. R. t. Bremen.
 s.s. *Birte*, Christensen, afg. Baltimore 15.5. til Cardenas.
 s.s. *Bjarke*, Petersen, afg. Huelva 15.5. til Antwerpen.
 s.s. *Bodil*, pass. Hirthals 17.5. paa Rejse til Wasa.
 s.s. *Boga*, Rasmussen, afg. London 14.5. til Danzig.
 s.s. *Bolivia*, Beldring, ank. Wallsen 5.5.
 s.s. *Bornholm*, Hansen, ank. New York 16.5.
 s.s. *Bothaf*, Hansen, ank. Frederikshavn 10.5.
 s.s. *Botnia*, Lydersen, Rutefart København-Leith-Færøerne.
 s.s. *Bottenhavel*, Vaaben Hansen, afg. St. Louis de Rhone 14.5. til Marokko.
 s.s. *Brasilien*, Brocks, ank. Bahia Blanca 11.5.
 s.s. *Brallingsborg*, Larsen, afg. St. Johns N. F. 16.5.
 s.s. *Bretagne*, Hartmann, afg. Trangund 15.5.
 s.s. *Brelland*, Larsen, ank. København 17.5.
 s.s. *Brilla*, pass. Holtenau 14.5. paa Rejse til Åbo.
 s.s. *Brynhild*, Huus, afg. Algiers 18.5. til Svendborg.
 s.s. *Bryssel*, Jensen, pass. Cape Wrath 17.5.
 s.s. *Børglum*, Møllerup, afg. Torre d'Aunun Ziata 15.5.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, oplagt i København 16.5.
 m.s. *California*, Pedersen, ank. København 17.5.
 s.s. *Carmen*, afg. Wistavarf 16.5. til Sevilla.
 s.s. *Charkow*, Pedersen, ank. København 6.5.
 m.s. *Chastine Mærsk*, Lundgreen, pass. Dunnethead 15.5.
 m.s. *Chile*, Hansen, pass. Panama Canal 4.5. paa Rejse til Hamburg.
 s.s. *Chr. I. Kampmann*, Thomsen, ank. Cardiff 7.5.

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 »

Sidebeddinger for Dampere paa indtil 300 Fods Længde

TELEGR. ADR.: **WILTON, ROTTERDAM**
 TELEFON-NR.: 7303, 7304, 7305, 7325, 6707, 6708

VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og
 Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.
 Telegram-Adr.: VINKECO · Codes: Scotts, Watkins, Bentleys.

Egne Godsskure, Dybvandskaj,
 Varehuse, Flydekraner,
 Motorlægtete og
 Rhin-Baade
 *
 Telegram-Adresse:
VELTENAAAR, ROTTERDAM

B. VELTENAAR & CO.

ETABLERET 1880

STEVEDORES · AUT. VEJERE · SPEDITØRER

ROTTERDAM · AMSTERDAM · ZAANDAM

HOVEDKONTOR: ROTTERDAM MAASSTRAAT 17b

Entreprenører for
 Kornelevator Kompagniet
 Adm. Direktører for
 »ACCURAAAT» CO., Ltd.
 Korporationen for edsvarne
 Vejere, Maalere og Tællere
 i Rotterdam

Agenter: Danmark: F. V. Greibe, Kronprinsensg. 11, København. Sverige: C. G. Carlström, Helsingborg. Norge: Anth. Sem-Osen, Tornøgaarden, Bergen.

L. SMIT & CO.'s INTERNATIONALE BUGSERSELSKAB

Søgaende Slæbebaade: Blaaf Baand paa Skorstenen.

BUGSERING

af: FLYDEDOKKE · HAVAREDE DAMPERE · SKIBE TIL OPHUG-
 NING · KULDEPOTER · SEJLSKIBE · MUDDERMASKINER m. m.
 Henvendelse til: WESTPLEIN 5, ROTTERDAM

Entreprenører for Assistance til Dampere i Rotterdam Havn.

TELEGR.-ADR.: »TUG«, ROTTERDAM

BJERGNINGS-AFDELING:

BJERGNING

paa Kysten af Holland og Belgien. Bjergningsdampere: Freya, Meermin, Ram, Stier, Buffel. Altid klare. Ogsaa stor Beholdning af Pumper, Kæder, Staaltrusser, Dykker-Materiel m.m. Erfaren Stab af Bjergningsofficerer.

TELEFON NR.: 30 · 31 · 3362

s.s. *Christiansborg*, Hansen, afg. Dunston 15.5.
 s.s. *Cimbria*, Svan, henligger i Randers siden 15.5.
 s.s. *Cito*, Jordt, ank. Nykøbing F. 15.5.
 s.s. *Cornelia Mærsk*, Hansen, pass. Skagen 16.5.
 s.s. *Cyril*, Duhn, afg. Vest Afrika 6.5. til Dunkerque.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Poulsen, afg. Kiel 18.5. til Esbjerg.
 s.s. *Dagmar* (J. Lauritzen), pass. Dunnethead 17.5. paa Rejse til Åbo.
 s.s. *Dan*, Clausen, ank. Fogo New Foundland 11.5.
 s.s. *Danefjell*, Simonsen, pass. Las Palmas 14.5. paa Rejse til Vest Afrika.
 m.s. *Danekonge*, Petersen, afg. Port Pirie 23.4. til Europa.
 s.s. *Danelag*, Stage, pass. Burntisland 4.5. paa Rejse til Grønland.
 s.s. *Danemark*, Hausgaard, afg. Swansea 15.5. til Civita Vecchia.
 s.s. *Danery*, Voss, pass. Las Palmas 13.5. p. R. t. Vest Afrika.
 s.s. *Dania*, Bencke, ank. Boston 13.5.
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, afg. Fowey 2.5.
 s.s. *Delaware*, Folkenberg, afg. Cardiff 16.5. til Atlanterhavserne.
 s.s. *Diana*, Tramp, ank. København 14.5.
 s.s. *Dorrit*, afg. Valencia 15.5. til Bristol.
 s.s. *Douro*, Jørgensen, oplagt i København 9.5.
 s.s. *Dronning Maud*, Rindby, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Dublin*, Krogh, ank. Santos 6.5.

E

s.s. *E. M. Dalgas*, Bloch, afg. Bordeaux 9.5.
 s.s. *Ebba*, ank. Liverpool 18.5.
 s.s. *Ebro*, Rosenhøj, afg. London 15.5. til København.
 s.s. *Ejfte Mærsk*, Thun, ank. Canada 14.5.
 s.s. *Egholm*, Tønnesen, afg. Lissabon 12.5. til København.
 s.s. *Eleonora Mærsk*, Mortensen, ank. Marokko 14.5.
 s.s. *Elie*, Schmidt, afg. Port de Bouc 14.5. til Vest Afrika.
 s.s. *Elisabeth*, Jensen, pass. Cabo Carvoiro 17.5. paa Rejse til Antwerpen.
 s.s. *Elisabeth Mærsk*, Schou, ank. Danzig 15.5.
 s.s. *Ella*, Boutrup Christensen, oplagt i København 17.2.
 s.s. *Ellen*, Poulsen, ank. Blyth 15.5.
 s.s. *Ellensborg*, Andersen, ank. Trapani 16.5.
 s.s. *Elsborg*, Palm, ank. Civita Vecchia 8.5.
 s.s. *Emilie Mærsk*, Andersen, afg. New Orleans 9.5.
 m.s. *Emma Mærsk*, Mærsk-Møller, pass. Panama 11.5.
 s.s. *Emanuel*, Svane, ank. Haderslev 12.5.
 s.s. *Energi*, Jensen, ank. Seaham 14.5.
 s.s. *Enigheden*, Christensen, afg. Sundsvall 16.5. til Poole.
 s.s. *England*, Stengade, afg. St. Lucia 15.5.
 s.s. *Erik*, Christensen, ank. London 16.5.
 s.s. *Erik B.*, Jørgensen, ank. Savona 14.5.
 s.s. *Erik Boye*, afg. Port Talbot 5.5.
 s.s. *Erindring*, Nielsen, afg. Leith 13.5. til Ørnskjoldsvik.
 s.s. *Esbarn Snare*, Dreyer, ank. Esbjerg 14.5.
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, Aarhus-Hamborg Ruten.
 s.s. *Ester*, pass. Holtenau 15.5. paa Rejse til Helsingfors.
 s.s. *Esther Maria*, Vilsmark, ank. South Shields 2.4.
 s.s. *Estland*, Sørensen, ank. Kotka 14.5.

D. A. KNUDSEN & CO.

SKIBSMÆGLERE · HAVARI AGENTER · SKIBSHANDLERE · STEVEDORER

Agenter for: Nordisk Skibsrederforening
 Danske Rederes Retsværn Reassuranceforeningen Skuld
 Da ske Sejlskibsredereis Protection Club

CAES DO SODRÉ, 8, LISSABON TELEGR.: »KNUDSEN«

JOHN P. BEST & CO.

GHENT

ANTWERPEN-BRUGES-BRUXELLES-VLISSINGEN-TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS- OC ASSURANCE-AGENTER

Compagnie Française
de Marine et de Commerce

4-6, rue de Sèze, Paris.

Specialitet: Middelhavs-, Malm- og Østersø-Befragtning
 Telegram-Adr.: SHIKARI

s.s. *Estonia*, Christensen, ank. New York 11.5.
 s.s. *Expres*, Hansen, henligger i Horsens siden 15.5.

F

s.s. *Falken*, Pedersen, henligger i Nyborg siden 15.5.
 m.s. *Falstria*, Sørensen, ank. London 18.5.
 s.s. *Fanø*, Michelsen, ank. Guantanamo 14.5.
 s.s. *Ficaria*, Hansen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Fiona*, Petersen, oplagt i København siden 16.11 24.
 m.s. *Fionia*, Skjoldam, ank. Middlesbrough 17.5.
 s.s. *Flora*, Andresen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Florida*, Holm, afg. Cardiff 15.5. til Buenos Aires.
 s.s. *Flynderborg*, Wendt, ank. Porto Vecchio 11.5.
 s.s. *Frankrig*, Parkes, afg. Wiborg 13.5.
 s.s. *Fredensborg*, Hillebranth-Lund, afg. Baltimore 14.5.
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, ank. New York 11.5.
 s.s. *Frederiksborg*, Larsen, ank. Aalborg 16.5.
 s.s. *Frejr*, Nikolaisen, Aalborg-Hamborg Ruten.
 s.s. *Frieda*, Westergaard, afg. Malmø 16.5.
 s.s. *Frigga*, Larsen, afg. Leith 18.5. til Frederikshavn.
 s.s. *Frode*, Juul Larsen, ank. New Orleans 16.5.

G

s.s. *Garonne*, Boutrup Christensen, ank. Antwerpen 17.5.
 s.s. *Gautatyr*, Nielsen, ank. Zaandam 12.5.
 s.s. *Gerda*, afg. Methil 13.5. til Torsvik.
 s.s. *Geysir*, Hansen, i Timecharter.
 s.s. *Gorm*, Christensen, i Dok i Landskrona 15.5.
 s.s. *Grønland*, Kruse, ank. Dakar 13.5.
 s.s. *Gudrun Mærsk*, Mortensen, pass. Cape Wrath 9.5.
 s.s. *Gunver*, ank. København 1.3.

H

s.s. *H. A. Hansen*, L. Hansen, pass. Helsingør 14.5. paa Rejse til Tyne.
 s.s. *H. Pontoppidan*, ank. Yxpila 9.5.
 s.s. *Halldan*, Ørbech, afg. Dunkirk 18.5. til København.
 s.s. *Halland*, Christiansen, afg. Kaslack 12.5.
 s.s. *Hamlet*, Skou, afg. Huelva 15.5. til Hamborg.
 s.s. *Hammershus*, Hveissel, ank. Marseilles 16.5.
 s.s. *Hans Broge*, Christensen, pass. Emden 17.5. paa Rejse til Stettin.
 s.s. *Hans Mærsk*, Slavensky, afg. West Indien 7.5.
 s.s. *Hans Tausen*, Hansen, ank. Manchester 16.5.
 s.s. *Harald*, Pedersen, afg. Newcastle 12.5. til Taranto.
 s.s. *Harriel*, afg. Pasajes 15.5. til Greenock.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, afg. Newcastle 18.5. til København.
 s.s. *Hekla*, Bosch Kronika, ank. London 17.5.
 s.s. *Helene*, ank. Methil 18.5.
 s.s. *Helga*, ank. København 17.4.
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, afg. Boston 15.5.
 s.s. *Hengest*, Ingemann Andersen, oplagt i København 21.4.
 s.s. *Hermod*, Clausen, afg. Cardiff 12.5.
 s.s. *Hertha Mærsk*, Møller, pass. Constantinopel 15.5.
 s.s. *Hindsholm*, Møller, ank. Liverpool 12.5.
 s.s. *Hjelm*, Pedersen, henligger i København siden 15.5.
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Manchester 18.5. til Liverpool.
 s.s. *Holland*, Jørgensen, afg. København 13.5.
 s.s. *Hroar*, Oest Jacobsen, afg. Hull 16.5. til København.
 s.s. *Hugo*, Thorkelin, oplagt.
 s.s. *Hulda Mærsk*, Andersen, afg. Middlesbro 15.5.

I

s.s. *I. D. S. Adolph*, Krøyer, ank. Bordeaux 10.5.
 s.s. *I. P. Justesen*, Jensen, afg. Beira 13.5. til Dakar.

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. Schou & Co. Telgr.-Adr. »Schou«. Stats Tlf. 17.
 P. Saxbergs Eff. , N. Mogensen. Tlf. 244 & 482.

Helsingør:

K. F. Marstrands Eff.

Randers:

A. L. Nielsen, ogsaa aut. Forhyringskontor.

Vejle:

W. Coops, ogsaa aut. Forhyringskontor.

LONDON

BUNKER ENTREPRENØRER
FOR UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGLSKE KUL-AFSKIBNINGSHAVNE
BEFRAGTNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE
KULEKSPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER
FLYDENDE BRÆNDESEL

LAMBERT BROTHERS LIMITED

TELEGRAM-ADR.: 85, GRACECHURCH STREET,
LONDON, E. C. 3.

FILIALER:

CARDIFF, The Exchange	} Lamberte	Telegr.-Adr.:
Newport, Mon., 131, Dock Street		
Port Talbot, Exchange Buildings		
NEWCASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs.	} Lambrose, Newcastle.	
Tyne Dock, 67, Hudson Street		
Blyth, 19, Ridley Street		
West Hartlepool, Victoria Terrace	} Lamberte	
GLASGOW, 78, St. Vincent Street		
Methil, 82, East High Street		
Burntisland, 20, High Street	} Lambrose	
HULL, Prudential Buildings		
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road		
Immingham, Dock Offices	} Grimsby	

LONDON

LONDON

NEW YORK: 17, STATE ST. BILBAO: ESTACION 5
PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA

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

JOHN CARLBOM & CO. (LONDON), 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 5098 (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

LONDON

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 Exchange 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

GRIMSBY

GLASGOW

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

WALLSEND-
ON-TYNE

DUNDEE

GOOLE

UNDERLAND

Cameron's

SKIBSFORSYNING/FARVER
OG PATENT BUND-MALING

Alex. Cameron & Sons Ltd.
Sunderland / England

E. VON MEHREN & CO.

GLASGOW · NEWCASTLE · GREENOCH
Telegram-Adresse: »Vonnehren«

SKIBSMÆGLERE
BUNKERKUL ENTREPRENØRER

ANDREW LEITCH & CO.

KUL EKSPORTØRER
SKIBSMÆGLERE · SPEDITØRER · BUNKERKUL
BUNKERKUL ENTREPRENØRER

DUNDEE & GLASGOW

TELEGR.-ADR.: »LEITCH, DUNDEE

T. SHERBURN

BEFRAGTNINGSAGENT
SKIBSMÆGLER OG STEVEDORE

TELEGRAM-ADR.: "DORA, GOOLE"
BANK CHAMBERS,
GOOLE

m.s. *Indien*, Jacobsen, afg. Portland Ore 27.4. til Sydney.
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Livorno 13.5.
 s.s. *Inge Mærsk*, Hansen, afg. Glasgow 15.5.
 s.s. *Inger*, afg. Piraeus 15.5. til Teodosia.
 s.s. *Irene Maria*, Lisberg, afg. Newport Man 8.5.
 s.s. *Island*, Frandsen, ank. Reykjavik 17.5.
 s.s. *Ivar*, Nielsen, afg. Las Palmas 13.5. til Golfen.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Schiønning, henligger i Lybeck.
 s.s. *J. C. la Cour*, Sandberg, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jakob Mærsk*, Hansen, afg. Dieppe 5.5.
 s.s. *Jan*, Kurtzhals, afg. Tampico 13.5. til Morocastle.
 m.s. *Java*, Schmith, afg. Shanghai 16.5. til Hongkong.
 s.s. *Jelling*, Andersen, ank. Tampico 15.5.
 s.s. *Jenny*, ank. Guernsey 15.5.
 s.s. *Jessie Mærsk*, Petersen, afg. Hampton 11.5.
 s.s. *Johanne*, ank. Barcelona 11.5.
 s.s. *Johannes Mærsk*, Rohde, ank. Montreal 8.5.
 s.s. *Jolantha*, Strufve, ank. Oslo 15.5.
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, afg. Methil 8.5.
 s.s. *Josey*, Nielsen, ank. Montreal 2.5.
 s.s. *Junghoved*, Horn, ank. Montreal 17.5.
 m.s. *Jutlandia*, Kolls, pass. Perim 13.5. p. R. t. Suez.
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, ank. Ghent 15.5.

K

s.s. *Kai*, Friis, afg. Nuevitas 16.5. til Baltimore.
 s.s. *Karen*, Brinch, ank. Hull 16.5.
 s.s. *Karla*, ank. Sølvborg 16.5.
 s.s. *Kasan*, Sørensen, Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Swansea 15.5. til Nakskov.
 s.s. *Kejserinde Dagmar*, Uldall, ank. Menstad 14.5.
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, ank. Antwerpen 12.5.
 s.s. *Kina*, Bronér, afg. Port Talbot 12.5. til Cape Town.
 s.s. *Kirsten Mærsk*, Børentzen, afg. Hampton 8.5.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, København-Aarhus Ruten.
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, ank. Mariager 11.4.
 s.s. *Knud*, Clemmensen, afg. Algier 16.5.
 s.s. *Knud Villemoes*, Thomsen, ank. Immingham 16.5.
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, henligger i Kolding siden 16.5.
 s.s. *Kong Haakon*, Posselt, afg. Kiel 18.5. til København.
 s.s. *Kronborg*, Sørensen, afg. Hook of Holland 13.5.
 s.s. *Kronprins Frederik*, Hejlsøe, afg. London 12.5. til Wiborg.
 s.s. *Kurland*, Berndsen, ank. Nantes 15.5.
 m.s. *København*, Mortensen, afg. Kolsichang 15.5. til Singapore.

L

s.s. *Lars Kruse*, Van Deurs, ank. Palma 2.5.
 s.s. *Laura Mærsk*, Løber, ank. Marokko 15.5.
 m.s. *Leise Mærsk*, Houmann, ank. Lyttelton 13.5.
 s.s. *Lexa Mærsk*, Børentzen, afg. Barcelona 7.5.
 s.s. *Lifland*, Haure Petersen, ank. Nuevitas (Cuba) 15.5.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, ank. Bangie 15.5.
 s.s. *Lily*, Poulsen, ank. Valencia 15.5.
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, henligger i Struer siden 15.5.
 s.s. *Lithuania*, Knudsen, ank. Danzig 11.5.
 s.s. *London*, Caspersen, afg. Warkworth 16.5. til Halmstad.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. New Orleans 10.5. til London.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, henligger i København siden 17.5.
 s.s. *Magnus*, Nielsen, ank. København 17.5.
 s.s. *Maine*, Andersen, afg. New Orleans 29.4. til København.
 s.s. *Maj*, Holm Nielsen, ank. Bastia 15.5.
 s.s. *Maja*, Christensen, oplagt i København siden 31.12 24.
 m.s. *Malaya*, Kruse, afg. Suez 16.5. til Singapore.

s.s. *Manø*, Rathje, pass. Gibraltar 12.5. p. R. t. Newport Mon.
 s.s. *Margrete*, Mathiasen, afg. Carthagena 12.5. til Antwerpen.
 s.s. *Margrethe*, Esbjerg-Grimbsby Ruten.
 s.s. *Marie*, afg. Gibraltar 17.5. til Mentone.
 s.s. *Marie Mærsk*, Kristensen, afg. Oran 25.4.
 s.s. *Margit*, Jensen, afg. Dakar 15.5. til Bordeaux.
 s.s. *Martin Carl*, Olsen, afg. Tyne Dock 13.5. til Barcelona.
 s.s. *Martin Goldschmidt*, Lauritsen, ank. Porto Vecchio di Piambino 16.5.
 s.s. *Mary*, Stabell, ank. San Nicolas 7.5.
 s.s. *Maryland*, Pape, ank. Montevideo 30.4.
 m.s. *Mexico*, afg. Barrow. in. Furness 16.5. til Grangemouth.
 s.s. *Middelhaven*, Olsen, afg. Genoa 17.5. til London.
 s.s. *Minsk*, Egense, afg. Oran 17.5. til Algier.
 s.s. *Mjølner*, Rasmussen, ank. Reykjavik 17.5.
 s.s. *Møen*, Olsen, afg. København 18.5. til Malmø.

N

s.s. *N. F. Høffding*, Klint, afg. Dakar 4.5.
 s.s. *N. J. Ohlsen*, afg. Boston 16.5. til Horsens.
 s.s. *Nancy*, afg. Wiborg 16.5. til Raumo.
 s.s. *Natal*, Røder, pass. Panama Canal 8.5. paa Rejse til Los Angeles.
 s.s. *Nautik*, ank. San Carlos 8.5.
 s.s. *Neptun*, ank. Nørre Sundby 26.3.
 s.s. *Nerma*, ank. Porto Pi 14.5.
 s.s. *Nevada*, Fischer, afg. New Orleans 17.5. til London.
 s.s. *Nidaros*, Thomsen, Esbjerg-Grimbsby Ruten.
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, København-Danzig Ruten.
 s.s. *Niobe*, ank. København 6.5.
 s.s. *Nordsøen*, ank. Pasajes 16.5.
 s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, ank. Kaolack 15.5.
 s.s. *Norman Isles*, Nielsen, ank. Isabela de Sagua (Cuba) 14.5.

O

m.s. *Odense*, henligger i København siden 15.5.
 s.s. *Odin*, Nielsen, Stettin-København-Gøteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, Danholt, ank. Sulina 30.4.
 s.s. *Olga*, Toft, afg. Gloucester 16.5. til Swansea.
 s.s. *Oluf Bager*, Larsen, henligger i København siden 15.5.
 s.s. *Oluf Mærsk*, Andreasen, pass. Gibraltar 6.5.
 m.s. *Oregon*, Mühlendorff, ank. Newport Man 10.5.
 s.s. *Orion*, Bendsen, ank. Bjørkø 13.5.
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, ank. København 12.5.

P

s.s. *P. Madsen*, Christensen, ank. Tunis 6.5.
 s.s. *P. N. Damm*, Andersen, afg. Las Palmas 30.4.
 m.s. *Panama*, Hjernerum, ank. Middlesbrough 17.5.
 s.s. *Parana*, Heisterberg, ank. Algier 14.5.
 s.s. *Paris*, Ovesen, afg. Three Rivers 17.5. til Chatham.
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, ank. Montreal 7.5.
 m.s. *Peru*, Larsen, pass. Perim 2.5.
 s.s. *Peter Mærsk*, Knudsen, ank. Mexiko 8.5.
 m.s. *Philip*, Petersen, ank. Port Kunda 11.5. paa Rejse til Karrebæksminde.
 s.s. *Phønix*, Nielsen, Esbjerg-Hamburg Ruten.
 s.s. *Polaris*, Holm, ank. Helsingfors 14.5.
 s.s. *Polly*, Fischer, ank. Skoghall 14.5.
 s.s. *Primula*, Jacobsen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
 s.s. *Prins Knud*, Sigvardt, afg. Immingham 15.5. til Rønne.

R

s.s. *Randi*, pass. Brunsbüttel 17.5. p. R. t. Kubikenborg.
 s.s. *Rhodesia*, Madsen, ank. Montreal 9.5.
 s.s. *Rhone*, Thomsen, afg. København 14.5. til London.
 s.s. *Rigmor*, Jørgensen, ank. Danzig 17.5.
 s.s. *Rita*, Hav, København-Hamburg Ruten.
 s.s. *Rita Mærsk*, Godfredsen, ank. Reval 13.5.

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

BLIDBERG ROTHCHILD CO. INC.

DAMPSKIBS AGENTER OG SKIBSMÆGLERE
 59-61, PEARL STREET Telegram-Adr.: BLIDBERG
 NEW YORK CITY

Repræsentanter for:

BLIDBERG METCALFE & CO., GÖTEBORG

TELEGRAM-ADR.: SIVEWRIGHT
 TELEFON: 8760 CITY

W. C. BACON HAROLD BACON

HØVEDKONTOR: 3 CROSS STR.,
 MANCHESTER

SIVEWRIGHT, BACON & CO.

Repræsentanter for de italienske Statsbaner
 og den kgl. italienske Marine

SKIBSMÆGLERE

Repræsentanter for det britiske Marineministerium
 i Manchester og Liverpool

Fragt Agenter og Mæglere for ELDERS & FYFFES, Ltd.

Direkte Rute af hurtige Dampere fra Garston til de Canariske Øer.

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

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.

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, Konserves etc.
 Agent for W. B. Dick & Co., Ltd., Maskinolte 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

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

BUCHAN & HOGG

Skibsredere · Skibsmæglere · Speditører
 GRANGEMOUTH

Faste Ruter: Grangemouth, Middlesbro', Antwerp

Telegr.-Adr.: »Steam« · Telefon: 59 & 189, Privat 59a

BURNTISLAND

s.s. *Robert Mærsk*, Jensen, afg. Newcastle 13.5.
 s.s. *Roma*, Bejer, ank. Toulon 14.5.
 s.s. *Roma*, Olesen, afg. Swansea 12.5. til Palermo.
 s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. Jacksonville 14.5.
 s.s. *Rota*, Rivold, ank. Odense 14.5.

S

s.s. *Saga*, Henriksen, afg. Antwerpen 16.5.
 m.s. *Sally Mærsk*, Andersen, afg. Cuba 15.5.
 s.s. *Scandia*, Simonsen, afg. Nyborg 14.5. til New York.
 m.s. *Selandia*, Himmelstrup, ank. Bangkok 12.5.
 m.s. *Siam*, Poulsen, ank. San Francisco 13.5.
 s.s. *Sierra Leone*, Esbensen, afg. Curacao 15.5. til Cuba.
 s.s. *Sierra Morena*, Grøndal, afg. Port Arthur 13.5. til New-Zealand.
 s.s. *Sierra Nevada*, Eriksen, ank. Bassin 9.5.
 s.s. *Sigrid*, Madsen, afg. Riga 16.5. til Liverpool.
 s.s. *Sigrun*, Jensen, i Dok i Antwerpen.
 s.s. *Silkeborg*, Christensen, afg. Paramaribo 6.5.
 s.s. *Simone*, Christensen, ank. Suza 15.5.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Lissabon 15.5.
 s.s. *Skagerak*, Hansen, ank. Immingham 14.5.
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, ank. Huelva 16.5.
 s.s. *Skinfaxe*, afg. Koivisto 14.5.
 s.s. *Skjold*, Nielsen, afg. Antwerpen 18.5. til Aarhus.
 s.s. *Skodsborg*, Grove, pass. Sagres 15.5.
 s.s. *Skotland*, Iversen, afg. Riga 15.5.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, ank. Thorshavn 14.5.
 s.s. *Slesvig*, Poulsen, afg. Teneriffa 14.5.
 s.s. *Smut*, Hansen, afg. Blyth 18.5. til København.
 s.s. *Sophie*, Thomsen, ank. Bristol 16.5.
 s.s. *Spigerborg*, Jensen, ank. Port de Bouc 14.5.
 s.s. *Stal*, Clausen, afg. New York 7.5. til Tampico.
 s.s. *Stegelborg*, Nielsen, afg. Hook of Holland 10.5.
 s.s. *Stella*, afg. Liverpool 13.5. til Riga.
 s.s. *Susan Mærsk*, Petersen, ank. New Orleans 4.5.
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, ank. Brevik 13.5.
 s.s. *Svanholm*, Ingemann Andersen, afg. Windau 18.5. til Manchester.
 s.s. *Svaava*, Christensen, i Dok i Antwerpen.
 s.s. *Svend Pii*, ank. Nice 10.5.
 s.s. *Svend*, Karstensen, ank. Bordeaux 17.5.
 m.s. *Svendborgsund*, Christensen, ank. Port Kunda 1.5. paa Rejse til Aarhus.
 s.s. *Søborg*, Madsen, ank. Houston 13.5.
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, ank. Norfolk 15.5.
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, henligger i Vejle siden 15.5.

T

s.s. *T. M. Werner*, Marcker, ank. Bizzao 10.5.
 s.s. *Taarnborg*, Knudsen, pass. Gibraltar 15.5.

s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, ank. Odense 15.5.
 s.s. *Taasinge*, Fjeldborg, henligger i København siden 15.5.
 s.s. *Texas*, Dragsdahl, afg. Newcastle 9.5.
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Hull, afg. Newcastle 18.5. til Frederikshavn.
 s.s. *Thyra* (Progress), Schmidt, ank. Valencia 11.5.
 s.s. *Tiber*, Sonne, ank. Bordeaux 10.5.
 s.s. *Tjaldur*, Madsen, København-Riga Ruten.
 s.s. *Tomsk*, Mikkelsen, ank. Antwerpen 28.4.
 m.s. *Tongking*, Topp, ank. Göteborg 14.5.
 s.s. *Transvaal*, Riddersborg, afg. Port Talbot 12.5. til Cape Town.
 s.s. *Trondhjem*, Pedersen, ank. Arendal 15.5.
 s.s. *Tula*, Christensen, afg. Catania 16.5. til Messina.
 s.s. *Tyr*, Jensen, ank. København 17.5.

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, ank. Aalborg 13.5.
 s.s. *Ulff*, Rasmussen, ank. Danzig 15.5.
 s.s. *Ulla*, Jessen, ank. Oporto 16.5.
 s.s. *Ulrik Holm*, Toft, ank. Kanakry 16.5.
 s.s. *United States*, Meyer, afg. Oslo 9.5.
 s.s. *Uranienborg*, Rasmussen, ank. Wiborg 9.5.

V

s.s. *Valborg*, Hansen, afg. Hartlepool 12.5. til Ajacehio.
 s.s. *Vega*, Madsen, afg. Bjørkø 13.5. til W. Hartlepool, pass. Skagen 17.5. paa Rejse til W. Hartlepool.
 s.s. *Venus*, Terkildsen, afg. San. Pedro de Macoris 4.5. til Greenoch.
 s.s. *Vera*, Hjorth, afg. Swansea 14.5.
 s.s. *Veratyr*, Pedersen, afg. Ivigtut 15.5. til København.
 s.s. *Viborg*, Sørensen, afg. Bergen 15.5.
 s.s. *Vidar*, Nielsen, ank. Nakskov 14.5.
 Bark *Viking*, Aakersøe, Rapp. 11.5. 1° 40' N. 29° V.
 s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), Jacobsen, ank. Nørre Sundby 16.5.

W

s.s. *Wien*, Jørgensen, afg. Bretan N. F. 16.5. til Halifax.
 s.s. *Wilh. Colding*, Østergaard, afg. Bougie 16.5. til Ghent.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. Trondhjem 16.5.

Y

s.s. *Ydun*, Jensen, i Dok i Helsingborg siden 15.5.
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Rasmussen, Købehavn-Hamborg Ruten
 s.s. *Yrsa* (Lauritzen), afg. Barcelona 17.5. til London.

Ø

s.s. *Ørkild*, Mortensen, afg. St. John N. B. 14.5.
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. Marseilles 17.5.

POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE

m.s. *Alfa*, Christensen, ank. Trangsund 10.5.
 m.s. *Caroline*, Jørgensen, ank. Gefle 10.5.
 H. C. *Christensen*, Christensen, afg. Mobile 2.4. til Littlehampton.
Fuglen, Schmidt, afg. Fowey 13.5. til Raumo.
Hans, Christensen, ank. Göteborg 12.5.
Niels, Rasmussen, afg. Skagen 17.5. til Langesundsgf.
 3m.Sk. *Ørnen*, M. Jensen, afg. Cadiz 29.4. til Chatham.
 3m.Sk. *Norden*, H. A. Olsen, afg. Cadiz 17.4. til Helsingør f. O.
 3m.Sk. *Rossing*, H. P. Baagøe, afg. Limhamn 12.5. til Sundsvall.
 3m.Sk. *Zampa*, E. J. Jørgensen, afg. Passages 12.5. til Fowey.
 3m.Sk. *Cathrine*, S. Købke, afg. Lübeck 9.5. til Sundsvalls.
 3m.Sk. *Gefion*, R. Lund, afg. Burntisland 9.5. til Sundsvall.
 3m.Sk. *Jens Nielsen*, K. Nielsen, afg. Rønneby 25.4. til Reykjavik.
 3m.Sk. *Roma*, R. Petersen, ank. Stettin 1.5.
 3m.Sk. *Neptun*, V. Sørensen, afg. Granton 3.5. til Stugsund.
 m.s. *Willemoes*, M. Eriksen, afg. Odense 14.5. til Raumo.
 3m.Sk. *Johanne*, A. Marcussen, afg. Cadiz 17.4. til Norrköping.
 3m.Sk. *Elisabeth Eff.*, Alfr. Nielsen, ank. Brevik 10.5.
 3m.Sk. *Vesta*, E. K. Kristensen, ank. Nordfjord 10.5.
 3m.Sk. *Cornwall*, Madsen, ank. Middlesborough 7.5. paa Rejse til Nørresundby.
 3m.Sk. *Martin Nisson*, Jensen, ank. Norrköping 1.5.
 3m.Sk. *Confidence*, Mouritzen, ank. Høganäs 4.5. paa Rejse til Åbo.
 3m.Sk. *Dannebrog*, Hansen, ank. Søderhamn 15.5. paa Rejse til Marin.

3m.Sk. *Kurt*, Jørgensen, afg. Footet 24.4. til Luleå.
 3m.Sk. *Ludvig*, Jørgensen, afg. Høganäs 9.4. til Brahestod.
 3m.Sk. *Primula*, Jørgensen, afg. London 1.5. til Sundswall.
 3m.Sk. *Valdemar*, Christensen, afg. Setubal 14.4. til Helsingborg.
 3m.Sk. *Vera*, Larsen, afg. Thurø 9.5. til Yxpila.
 3m.Sk. *Leif*, Holmgaard, oplagt i København.
 3m.Sk. *Flora*, Nielsen, oplagt i Thurø.
 3m.Sk. *Christian*, M. Rasmussen, ank. Thurø 21.4. og oplagt.
 3m.Sk. *Noah*, J. E. M. Jørgensen, ank. Rønneby Red 30.4.
 3m.Sk. *Garibaldi*, J. Jørgensen, ank. Windau 15.5.
 Skbg. *I. M. Nielsen*, A. P. Hansen, ank. Hernøsand 6.5.
 m.s. *C. Castenschiold*, Christensen, afg. Bristol, 14.5. til Gefle.
 3m.Sk. *Activ* Christensen, ank. Borgarnæs 15.5.
 Sk. *Poseidon*, Rasmussen, afg. Halmstad 14.5. til Island.
 3m.Sk. *Start*, Andersen, afg. Akureyri 15.5. til Cadiz.
 Sk. *Althea*, Andersen, ank. Sæby 14.5.
Hertha, Christoffersen, ank. Trangisvaag 14.5.
Norden, Grube, afg. Marstal 14.5.
Gertrud, Rasmussen, afg. Rønneby 16.5.
Husavik, Hansen, ank. Savona 15.5.
San, Pedersen, ank. Halmstad 12.5.
 3m.Sk. *Marna*, Boye, afg. Aalborg 12.5.
 3m.Sk. *Neptun*, Bastrup, ank. Westmanø 17.5.
 4m.Sk. *Gerda*, J. Staugaard, afg. Odense 14.5. til Cuba.
 3m.Sk. *Skandia*, B. Harris, ank. Folkestone 15.5.
Venus, Hansen, afg. Cadiz 12.5. til Quirpoon Newfoundland.
 N. E. *Schmidt*, Rasmussen, afg. Cadiz 12.5. Fogo.

DANSK SØFARTS TIDENDE

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

Abonnement

i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ADMINISTRERENDE DIREKTØR:

HANS GADE

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
1848

Teleg.-Adr.:
Amiante

M. B. COHN

TOLDBODV. 22. TELEFON · 1403

København K.

ENEFORHANDLING OG
LAGER AF

V. HÖVELINGS
SKIBSFARVER

K. F. MARSTRANDS EFTFL.

CONSUL P. SVENDSEN

FORRETN. GRUNDL. 1832

HELSINGØR

SKIBSPROVIANTERING

6 STORE FRILAGERE

Alle Varer leveres ufortoldet
Naar en Ordre modtages ettidig
leveres Provia ten paa Reden
uden Ophold for Skibet

Telegram-Adr.: »Marsr nds«
Telefo er: Konto:e: 28 · 45 · 427
Priva : 2 7 · 1032 · 543
Nattelf.: 427 · Statstlf.: 5

INDR. VARE-MERKE

Brug

Holzapfels
Patent Farver

DEN INTERNATIONALE SKIBSFARVE-FABRIK A/S

TELEFON 5601

ST. ANNÆ PLADS 16
KØBENHAVN

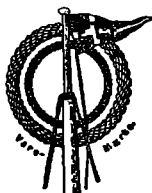
TELEGR. ADR.:
HOLZANDIA

J. ANDERSEN & CO

SHIPS OUTFIT

TOLDBODVEJ 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

**ESBJERG TOVVÆRKS-FABRIK A/S**

leverer det bedste

MANILA TOVVÆRK

Forlang derfor vort Fabrikat hos Deres Skibshandler

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

HOWALDTSWERKE KIEL

SKIBSVÆRFT

MASKINFABRIK · KEDDELSMEDIE · STØBERI

PASSAGER- OG FRAGTSKIBE · MOTORSKIBE

TANKSKIBE · BUGSERBAADE · ISBRYDERE

MUDDERMASKINER · FLYDEDOKKE

DIESELMOTORER,

TYPE:

Sulzer

DOKNING OG REPARATION AF SKIBE

Flydedok for Skibe indtil 400 Fods Længde

KONTOR:

KØBENHAVN. K · AMALIEGADE 34

OVERINGENØR

CARL HOLTERMANN

Telefon Nr. 10140

Statstelefon: 393

Telegram Adresse: »Cartholtermann«

FRIHAVNEN · KIEL

DEN MEST MODERNE
OMLADNINGSHAVN

til

ØSTERSØEN & NORDEN

★

Isfri, intet Tidevand, stor Dybde

NYE KAJER

med moderne Lade- & Lossegrejer

*Yderligere Oplysninger
faas ved Henvendelse til*

HANDELS- UND INDUSTRIEAMT
DER STADT KIEL, RATHAUS

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, Tsingtau, Tientsin, Dalny, Harbin, Vladivostok, Seattle, San Francisco, Valparaiso, Durban og Johannesburg.

Regelmæssig Rute fart paa Siam, Kina, Japan, Sydafrika, Australien, Java, Vestindien, Meksiko og Vestkysten af Nord- og Sydamerika.

Import til Evropa af østasiatiske og andre oversøiske Produkter, Teak- og andre Træsorter. Eksport 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.

O. J. Eskildsen & Co.

Dampskibsselskabet BOTNIA, Aktieselskab

Telegr. Adresse:
»DAMOTIA«

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

OSCAR OVESEN

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

Rederi og Befragtning

KØB OG SALG AF SKIBE

DAMP SKIBSSELSKABET

PATRIA A/S

**DET FORENEDE
DAMP SKIBS-SELSKAB**

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

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

DAMP SKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

HOLM & WONSILD

Telegram-Adr.: "Holmøld"

Amaliegade 36

FLETCHERS (STEVEDORES) LIMITED

ETABLERET I OVER 50 AAR

TELEGRAM-ADR.:
"DISCHARGE, CARDIFF"
TELEFON: 1893

*Stevedores og
Kørsel*

ROYAL STUART BLDGS.,
JAMES STREET
CARDIFF

T. SHERBURN

BEFRAGTNINGS-AGENT
SKIBSMÆGLER OG STEVEDORE
TELEGRAM-ADR.: "DORA, GOOLE"
BANK CHAMBERS,
GOOLE

SKIBE

C. P. JENSEN

St. Annæ Plads 6 TELEFON 5430 KØBENHAVN K.
Telegram-Adr.: "FREIHTS"
A/S DAMP SKIBSSELSKABET
ORION

A. P. MØLLER

KØBENHAVN
REDERI · BEFRAGTNING · KLARERING
DAMP SKIPSEKSPEDITION · KØB OG SALG AF SKIBE
SKIBSBYGNING

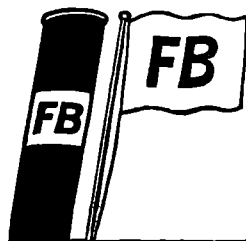
Stats-Telefon: 33 · Telefoner: 514 (Omst. til samtlige Afdelinger)
Telegram-Adresse: »MERSK«

CARL V. D. HUDE

SKIBSMÆGLER
AARHUS

Statstelefon No. 3

Telegr.-Adr. Hude



DE FORENEDE BUGSERSELSKABER

Telef.: Toldbodbommen: Central 3944
Kontoret: Central 291 · 13101 · 10592

TELEGRAM-ADRESSE
»TUGBOATS«

Nattelefon for Bugsering: Palæ 3043
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. 22

FREDAG 29. MAJ 1925

32. AARG.

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

DET LYNGSIESKE UFØRE

Den ganske meningsløse Situation, hvori Hr. Lyngsie's Overmod har bragt den danske Skibsfart, er ret uforandret til Trods for Statsminister Stauning's velmente Spaadom om Fred i Begyndelsen af denne Uge. Nogle Lyspunkter frembyder Situationen dog. Takket været Landbrugets gode Organisation og den frivillige Arbejdskrafts sunde Samfundsfølelse holdes vor Landbrugseksport nogenlunde gaaende, og det synes, som om hver Dag bringer Bedring i dette for Danmarks Økonomi saa fundamentale Eksport-Spørgsmaal. Som vi spaaede sidste Uge har det heldigvis ogsaa vist sig, at de engelske Arbejdere ikke var saa kortsynede at nægte Losning af Varer, som havde været i Berøring med »saa beskidte Hænder«. Hr. Lyngsie's Paastand herom var hans sædvanlige uvederhæftige Pral. Takket være en svag Regering kan han maaske opretholde sit Proletariats Diktatur her i Danmark — men den Slags Ting gaar ikke i et *common sense* Land som England. De engelske Arbejdere skærer ikke Næsen af sig selv for at tækkes Hr. Lyngsie eller for at genere skikkelige danske Bønder.

Som ventet har Sømændene og Fyrbøderne til Trods for den for ganske nylig opnaaede Lønforbedring sendt andet Varsel om den bebudede Sympatistrejke. Ganske imod Sølovens Ordlyd og Aand antyder Sømænd og Fyrbødere, at deres Strejkevarsel ogsaa er en kollektiv Opsigelse af Arbejdet, det vil altsaa sige, at de Herrer paatænker at strejke allerede fra første Pinsedag. Imod denne Ulovlighed har Rederne naturligvis protesteret skarpt, ligesom de ogsaa med fuld Føje har protesteret imod selve Sympatistrejken — udenforstaaende Organisationer har i Følge September-Forliget ikke Ret til at nedlægge Arbejdet i Anledning af, at andre Fagforbund er i Strejke. Antagelig vil en Voldgiftsdomstol i nær Fremtid konstatere, paa Basis af disse Varsler, at ogsaa Arbejderne har Pligt til at holde Overenskomster, de er gaaet ind paa, eller selv har fremtvunget.

SKIBSFARTEN OG ARBEJDSKOMMISSIONEN

I Skibsfartskredse har det vakt nogen Forundring, at der i den af Hr. Borgbjerg nedsatte store Arbejdskommission ikke findes nogen Repræsentant for Skibsfarten. Ganske vist er Formanden for Maskinmesterforeningen, Hr. K. R. Rasmussen indvalgt, men selv om denne ikke undervurderer sin egen Betydning, tror han dog næppe selv paa, at han repræsenterer andet end en Fraktion af Skibsfartens Funktionærer. Men maaske er Fraværelsen af en Repræsentant for Rederne ensbetydende med, at man ikke paatænker at inddrage Skibsfarten i Kommissionens Deliberationer. Det vil i alt Fald være saare fornuftigt. En saadan Kommission mangler alle Betingelser for at kunne bedømme Skibsfartsforhold; dens Virksomhed paa dette Omraade kan kun blive af en forkludrende Karakter.

OFFICIELLE DANSK-SVENSK FORHANDLINGER

Efter hvad vi erfarer vil der i Begyndelsen af Juni Maaned blive afholdt et Møde i Stockholm mellem Repræsentanter for den svenske Sjøfartsstyrelse og det danske Erhvervsministerium angaaende en eventuel Overenskomst om gensidig Anerkendelse af de to Landes Skibsmaalings-Regler.

Et Forlydende vil ogsaa vide, at den danske Regering har indbudt den svenske Sjøfartsstyrelse til en Konference her i København i Løbet af Sommeren. Meningen er, forstaa vi, paa denne Konference at drøfte Mulighederne for en inter-skandinavisk Overenskomst om gensidig Anerkendelse af Skibenes Fart-certifikater.

PARAGRAF 28 KUN SKINDØD

Agitationen for Anvendelsen af Paragraf 28 i »Merchant Marine Act« synes atter at være vakt til Live, og det skal efter Forlydende være blevet foreslaaet, at man forsøgsvis skulde sætte den i Kraft i Stillehavet som Støtte for den amerikanske Skibsfart i Konkurrencen med japanske Skibe, idet »Dollar«-Dampskibsselskabets Køb af California-Orient Linjen har bragt Spørgsmaalet om den japanske Konkurrence i Forgrunden. Chicago-Milwaukee-St. Paul Jernbanen skal have en Kontrakt om Præferencetakster løbende med japanske Dampskibslinjer, og det hævdes derfor, at Shipping Board ikke har nogen anden Udvej end at faa Paragraf 28 sat i Kraft, idet de amerikanske Skibe derved vilde komme paa lige Fod med de japanske, men der er fremsat Forslag om kun at anvende Paragraffen i Skibsfarten mellem californiske Havne og Orienten. Shipping Boards juridiske Medlemmer har imidlertid rejst Indvendinger herimod, idet de hævder, at Paragraf 28, hvis den skal anvendes, maa gælde for hele Landet, da man ikke kan begrænse dens Anvendelse til enkelte Havne. Heroverfor hævder man fra den anden Side, at Spørgsmaalet om Paragraf 28 aldrig er blevet behandlet af Domstolene, og at dens Ikraftsættelse for Stillehavets Vedkommende vilde give Lejlighed til at faa en retslig Afgørelse af hele Sagen.

Som Forholdene ligger, er det maaske tvivlsomt, om Paragraffen vil blive ført ud i Livet, og det menes i hvert Fald, at det ikke vil ske, med mindre det forud er sanktioneret af Præsident Coolidge, men denne har jo allerede én Gang nægtet at gaa med dertil.

VENEZUELA BRANDSKATTER SKIBSFARTEN

Vi har tidligere paatalt de opskruede Afgifter, som nogle Stater har paalagt den udenlandske Skibsfart og har nu paany Lejlighed til at kritisere et saadant Forhold. Det drejer sig i dette Tilfælde om den sydamerikanske Republik Venezuela, der paalægger den udenlandske Skibsfart en mægtig Konsulatsafgift paa Manifeste. »Nordisk Skibsrederforening« meddeler herom, at den har faaet forelagt et Par Sager angaaende Kul- og Koks-laster fra Bristolkanalen til

Puerto Cabello i Venezuela. Ved Ankomsten hertil har Skibene maattet betale en Afgift, »Consular fee on manifest«, der andrager ikke mindre end 1.50 Bolivars (ca. 2.25 norske Kr.) pr. Ton. Efter hvad Foreningen har faaet oplyst betales denne Afgift for den venezuelanske Konsuls Visering af Manifestet i Afgangshavnen i England. Afgiften skal ifølge venezuelansk Lov ikke opkræves ved Viseringen, men af Toldmyndighederne ved Ankomsten til Puerto Cabello. I Certepartierne er der en Bestemmelse om, at Fragten bl. a. er til Dækning af »Consulages«, og paa Basis heraf kræver Befragterne, at Skibet skal betale denne Afgift. Det er derfor af Betydning, at Rederne kender den, saaledes at de ikke udsættes for en ubehagelig

Overraskelse. De maa regne med Afgiften i deres Beregninger over Rejsens økonomiske Udbytte, hvis de selv skal betale den, eller de bør for en Sikkerheds Skyld betinge sig, at denne Afgift bæres af Befragteren, saaledes at der ikke senere bliver Strid om Spørgsmaalet.

Vi gaar ud fra, at Skibsreder-Organisationerne Verden over gennem deres Regeringer vil lægge Pres paa den venezuelanske Regering, saaledes at denne atter opgiver den opskruede Afgift.



«SØMANDSFORENINGEN AF 1856»

AF KOMMANDØR J. H. SCHULTZ

Det er ofte udtalt til mig i min Virksomhed for »Sømandsforeningen af 1856«: »Vi kender slet ikke denne Forening, vi har aldrig hørt Tale om den.« For at denne Bebrejdelse ikke mere skal kunne rettes til mig, i ethvert Tilfælde af dette Blads Læsere, skal der her gives en kort Fremstilling af ovennævnte Forenings Maal, Virkeform og Midler.

»Sømandsforeningen af 1856« stiftedes i det nævnte Aar af Matros Peter Funk som en gensidig Assuranceforening, udelukkende for Søfolk og specielt for den menige københavnske Sømandsstand.

Men de erhvervede Midler var ikke tilstrækkelige til at naa det tilsigtede Maal, og i 1858, altsaa kun to Aar efter Stiftelsen, omformedes Foreningen til at virke efter Principet »Hjælp til Selvhjælp«, hvilket opnaaedes ved, at foruden de ordentlige Medlemmer af Sømandsstanden, som ønskede at nyde godt af Sømandsforeningen, kunde enhver dansk Mand eller Kvinde, som vilde hjælpe Sømanden, blive overordentligt Medlem af Foreningen gennem et aarligt Bidrag, og derved række Sømanden, som meget sjældent har lukreret ved sit Kald, en hjælpende Haand.

Ti Aar senere i 1867 skete en anden Hovedændring i Foreningens Virksomhed, idet Bestyrelsen udvidede den til at være gældende for hele Landet, i Stedet for som hidtil at være indskrænket til København, og under denne Form har Foreningen virket til den Dag i Dag.

Foreningens Formaal er udtrykt i Vedtægternes § 1, der lyder saaledes:

a) at hjælpe Foreningens ordentlige Medlemmer, som er kommen i Nød ved Forlis, Sygdom eller anden uforskyldt Aarsag;

b) at understøtte ordentlige Medlemmers Enker og forældreløse Børn;

c) at give ordentlige Medlemmer Pension, og

d) at befordre, saavidt Foreningens Midler strækker til, hvad der kan være til Gavn for Sømandsstanden i Almindelighed, og som kan tjene til dens Udvikling og Velvære.

De under Pktn. a, b og c nævnte Formaal er for Tiden opfyldt paa den Maade, at Bestyrelsen hvert 5. Aar, fra 1920, paa den aarlige Generalforsamling fastsætter Ydelsernes Størrelse, gældende for de næste 5 Aar.

Ved Generalforsamlingen den 4. Marts i Aar fastsattes:

Sygehjælp	4 Kr. om Ugen.
Forlishjælp	75 -
Begravelseshjælp	60 -
Sømandspension	120 - om Aaret.
Enkepension	120 -

Desuden forøges Sømandspensionen med et Tillæg fra Minebøsseindtægten, som for i Aar er 20 Kr.

Ret til Pension har ethvert ordentligt Medlem, der er fyldt 60 Aar og har faret 15 Aar til Søs.

For de to Pensioners Vedkommende er det Foreningens Formaal at arbejde hen til at kunne give saa meget, som er tilladt en Aldersrentényder at have uden Afkortning i Aldersrenten.

De under Pkt. d anførte Formaal er blevne løste paa den Maade, at Bestyrelsen for Sømandsforeningen, uafhængig af Sømandsforeningens Midler, har oprettet »Fonden for Opførelse af Sømandsboliger« af 1874, i hvilket Aar opførtes, paa Hjørnet af Wildersgade og Baadsmændsstræde, en Bygning, som indeholdt c. 75 Lejeboliger bestemt for Søfolk, og i Stueetagen et »Sailors Home« paa 30 Senge.

Den 1. September 1911 indviedes denne Bygning som »Prinsesse Maries Hjem for gamle Sømænd og Sømænds Enker«; i 1918-20 forøgedes Bygningen ved en Tilbygning med 24 Lejligheder og ved dens Fuldstændelse er der nu 100 Lejligheder, alle Friboliger.

I Aaret 1917 erhvervede Fonden Ejendommen St. Annæ Plads 18, hvor den ene Kælderlejlighed blev ombygget til Frokoststue for Styrmandseleverne paa Navigationsskolen, hvilket Skolen har været meget tilfreds med, og naar Forholdene tillader det, agter man i Huset at indrette et billigt Pensionat for Styrmandselever.

Ret til at optages som ordentligt Medlem i Foreningen har enhver hæderlig dansk Sømand, der hører til Dæksbesætningen, har faret til Søs i to Aar og er under 40 Aar gammel. Er han mellem 40 og 50 afgør Bestyrelsen, om han maa optages, og er han over 50 Aar skal Generalforsamlingens Samtykke indhentes.

»Sømandsforeningen af 1856« er saaledes den ældste Forening her i Landet, som omfatter alle i Danmark hjemmehørende Søfolk, der hører til Dæksbesætningen, fra Jungmanden til Kaptajnen. Enhver Sømand bør derfor gaa ind i denne Forening; for det meget ringe Kontingent af 10 Kr. om Aaret faar han Gøder, som han ikke noget andet Sted i Verden kan erhverve sig for et flere Gange saa stort Aarskontingent.

Øg bliver han saa heldig stillet i Livet, at han ikke behøver at benytte sig af sine Rettigheder som Medlem af Foreningen, har han ydet sin Støtte til sine Kammerater paa Søen, hvem Livets Storme har bragt mindre gunstig Sejls.

Vil en Sømand ikke gaa ind som ordentligt Medlem, bør han indtegne sig som overordentligt Medlem, Aarsbidrag 10 Kr., og derigennem støtte sine Kammerater; med den Organisation, som der er nutildags, hjælper hver Stand først og fremmest sig selv.

Men ikke alene bør hver Sømand melde sig ind i Foreningen; enhver der har sine Interesser paa Søen og enhver, der har Interesse for Søens Folk, bør være Medlem, saaledes at »Sømandsforeningen af 1856« støttes af alle, der har Berøring med Sølivet.

CHAMBER OF SHIPPING RIVER PLATE CHARTER-PARTY 1914

AF SKIBSREDER E. NISSEN

At ovennævnte Certeparti er »godkendt« turde vel tyde paa Tilstedeværelsen af en vis Garanti for, at det ikke indeholder væsentlige Faldgruber for Rederen, og under for Skibsfarten gunstige Tider, hvor han kan opnaa Ændringer i Certepartiformen, er dette vel ogsaa Tilfældet, men naar Konjunkturerne er saaledes, at Befragterne kan sætte sig paa den høje Hest, og ikke vil gaa med til nogen som helst Ændring i den trykte Tekst, er dette Certepartis § 6 i høj Grad uheldig for Rederen, idet den yder Befragteren en Rettighed, som han kan benytte sig af til sin Fordel og paa Rederens Bekostning, uden at han samtidig behøver at kompensere denne.

Der er dog noget meningsløst i, at Befragteren iflg. § 2 f. Eks. forpligter sig til at levere »a full and complete cargo of Maize in bags and/or bulk«, naar denne hans Forpligtelse samtidig ophæves ved § 6, der giver ham Ret til ogsaa at afskibe al anden »lawful merchandise«, thi selv om han i saa Tilfælde skal betale alle eventuelle ekstra Udgifter ved Lastningen og Losningen, og selv om Rederen skal oppebære den samme Fragt, som om hele Ladningen bestod af Mais, saa kan dette dog føre til, dersom § 25 kommer til Anvendelse, at Skibet kan faa et ganske anderledes langt Ophold paa Lossepladsen og muligvis ogsaa blive nødsaget til at foretage adskillige Forhalinge til forskellige Kajer, uden at der er nogen Mulighed for at faa disse Tab dækkede.

En endnu større Fare, der kan føre til meget store Tab for Rederen, ligger i Certepartiets § 3, dersom samtidig den skrevne Tekst i § bestemmer flere Lossepladser, hvilket jo som oftest er Tilfældet, hvor det drejer sig om større Baade, og jeg skal ved et Eksempel give et Bevis herpaa:

En 6,000 Tons Baad slutes paa »River Plate Charter-Party 1914« for en Ladning tungt Korn fra Paraná Floden til tre Pladser i geografisk Rotation mellem Bergen og Stockholm, Danmark included, og Ordren om Lossepladserne skal gives som sædvanlig senest i Falmouth.

Befragteren benytter sig imidlertid af sin Ret ifølge Certepartiets § 6 og afskiber ogsaa anden »lawful merchandise«, og Kaptajnen, der ikke kender og ej heller kan faa oplyst Varernes Bestemmelsessted, har da kun at modtage disse og sørge for, at de bliver forsvarlig stuvede i Skibet.

Medens Skibet er paa Rejsen sælger Befragteren sin Ladning til Bergen, Gøteborg og Stockholm, og Skibet faar i Falmouth denne Ordre, men ved Ankomsten til Bergen præsenterer der sig Indehaver af Konnossement paa 1,000 Tons Linsæd, der viser sig at være stuvet i Bunden af Nr. 2 og 4 Rummene under Mais i Bulk, hvorefter følger, at for at kunne levere de 1,000 Tons Linsæd maa der lejes Lægtene, hvori Maisen maa oplosses, og denne maa igen indlastes, efter at Linsæden er bleven leveret.

Tiden for Losning skulde ifølge Certepartiets § 25 være i Overensstemmelse med »custom of the port«,

og da man i Bergen kan regne med 100 Tons pr. Luge pr. Dag, og da Skibet havde 5 Luger, skulde de 1,000 Tons Linsæd have været udlosset paa to Dage, men denne Skiftning af Ladning i Forbindelse med, at der iøvrigt kun kunde losses fra to Luger, bevirkede selvfølgelig et meget langt Ophold.

Noget lignende Forhold fandt Sted i den anden Lossehavn, Gøteborg, og omend disse næppe var saa grelle, bevirkede de dog, at der heller ikke her kunde losses fra alle fem Luger samtidig, hvorfor Opholdet ogsaa her blev langvarigt.

Befragterne har juridisk Ret.

Aarsagen til disse lange Ophold og det deraf følgende Tab for Rederen skyldtes altsaa udelukkende Befragterens Dispositioner, og det var da ikke mere end rimeligt, om han skulde godtgøre Rederen noget af Tabet, hvilket han dog under ingen Omstændigheder vilde indlade sig paa, og ved Forespørgsel hos kompetente Institutioner om Rederens juridiske Berettigelse til at forlange saadan Erstatning, lød det ene Svar kort og godt:

»Vi kan ikke se, at Befragterne har begaaet noget Brud paa Certepartiet, som de kan holdes ansvarlige for. Vi tror derfor ikke, det vil lønne sig for Dem at arrangere Voldgift i Anledning af dette Spørgsmaal.«

medens et andet Svar, der dog giver en saglig Begrundelse, var saalydende:

»With regard to the question of delay in discharging by reason of the cargo for a subsequent port being stowed above that for at later port, we regret to say that we think the owners will also fail in this claim. The owners undertook to load a cargo for several ports of discharge, and the orders as to the port of discharge might be given subsequently to the sailing of the vessel at ports of call for orders. The cargo was not sold at the time the vessel was loaded, and therefore the charterers did not themselves know the ports of discharge. They found that in selling the cargo, it was more convenient to dispose of the cargo in the bottom of the hold at the first port and of the upper cargo at a later port. This is an arbitrary proceeding, but we think that the charterers were within their strict rights in doing this and that arbitrators will so find. The charterparty does not contain any specific number of days or hours within which the discharge is to be effected. The charterparty merely stipulates that the time for discharging shall be in accordance with the custom of the port for steamers at the port of discharge. That under our law merely means that the charterer is to use reasonable despatch in taking delivery of his cargo. In the present case such despatch was used and the delay was caused by the shipowners having superincumbent cargo, which he had to remove before he could give delivery of the lower cargo, in other words the delay was caused through the inability of the shipowners to give delivery and not through any failure on the part of the receiver to take delivery as fast as the ship could give it. That means there was no demurrage.«

Denne Fortolkning er sikkert rigtig, og Eksemplet viser, hvad man kan blive udsat for, saa Rederne bør ikke acceptere mere end en Lossehavn medmindre Befragterne garanterer et bestemt Antal Lossedage uden Hensyn til, hvorledes Ladningen er stuvet i Skibet, ligesom det ogsaa bør tydelig stipuleres, at Cesserclausulen i Certepartiets § 21 ikke fritager Befragterne for denne Forpligtelse.

KRANAFGIFTER I NEAPEL

For Benyttelsen af de elektriske Kraner i Neapels Havn betales følgende Afgifter:

For en 1.5 Tons Kran 15 Lire i Timen, for Overtid 30 Lire i Timen. For en 2.5 Tons Kran 20 Lire i Timen, for Overtid 40 Lire i Timen. For en 3 Tons Kran 40 Lire i Timen, for Overtid 80 Lire i Timen.

Der betales 4 Lire ekstra pr. Ton, naar Benyttelsen af Kranen indbefatter Vejning og 8 Lire pr. Ton, naar det drejer sig om Overtid.

Saaftremt alle 1.5 Tons Kraner er optagne, betales der samme Afgift af 2.5 Tons Kraner som af de førstnævnte.

FRANKRIGS OPLAGTE TONNAGE FORMINDSKET

Den oplagte Tonnage i Frankrigs og Algiers Havne Der gaaet lidt ned i Løbet af første Kvartal 1925, og androg den 15. April 281,473 Bruttotons mod 311,342 Tons den 15. Januar og 331,810 Tons den 15. Oktober 1924. Det maa dog ikke glemmes, at »Meyer«-Dekretet om 8-Timersdagen til Søs først traadte i Kraft den 10. April, og Virkningerne af Dekretet vil ikke være synlige før i Statistikken over 2. Kvartal 1925, men der er desværre næppe Grund til at tvivle om de sørgelige Følger for fransk Skibsfart, som dette Dekret vil have.

BESJLINGEN AF FLENSBORG FJORD

Under 18. Maj har Kongen udstedt følgende Bestemmelser angaaende Besejlingen af Flensborg Fjord, Lister Dyb og Højer Dyb, der træder i Kraft fra 1. Juli.

§ 1.

For al Sejlads i Flensborg Fjord, Lister Dyb og Højer Dyb gælder de internationale Søvejsregler samt de i efterfølgende §§ 2—5 indeholdte særlige Bestemmelser.

§ 2

Ethvert Skib under Sejlads skal i Tiden fra Solnedgang til Solopgang fra Agterenden vise et hvidt Lys. Dette Lys skal føres i en fast anbragt Lanterne, der er saaledes indrettet og skærmet, at den kaster et ubrudt Lys over Horisonten paa 12 Kompasstreger, nemlig 6 Streger paa hver Side af Skibet fra ret agter, og af en saadan Beskaffenhed, at Lyset er synligt i en Afstand af mindst 1 Sømil. Dette Lys skal derhos føres saa nær som muligt i samme Højde som Sidelysene.

Under Bugsering skal samtlige Fartøjer føre Agterlanternen.

Ro- og Sejlfartøjer af under 20 Reg.-Tons Brutto behøver ikke at føre dette hvide Lys i en fast anbragt Lanterne; men hvis de ikke gør det, skal de have ved Haanden tændt og klar til Brug en Lanterne med hvidt Lys eller et Blus. Naar et indhentende Skib nærmer sig, skal Lanteren eller Blusset vises fra Agterenden saa betimeligt, at Sammenstød kan forebygges.

§ 3.

Intet Skib eller Fartøj maa uden bydende Nødvendighed ankre eller ligge opankret i Ledefyrniner eller i Vinkelfyrenes hvide faste Lysvinkel; ej heller saa nær herved at de ligger eller ved Opsvajning kan komme til at ligge til Hinder for Sejladsen gennem Fjorden.

§ 4.

Uddybningsmaskiner og andet lignende Materiel saavel som dertil hørende Baade, Pramme og Lægtere skal altid passeres med fornøden Forsigtighed og efter Omstændighederne under Iagttagelse af nedenstaaende Bestemmelser:

1. Naar Skibe ved Passage skal mindske Fart eller iagt-

tage andre særlige Forsigtighedsregler, vises om *Natten* fra begge Sider af Uddybningsmaskinen i samme Højde et rødt Lys og paa den Side, som bedst kan passeres, tillige et hvidt Lys ca. 1½ Meter under det røde.

Om *Dagen* betegnes denne Side af Uddybningsmaskinen ved en rød Kugle.

2. Naar det særlige Passagesignal (om *Natten*: hvidt Lys under rødt Lys, om *Dagen*: rød Kugle) vises fra *begge Sider*, skal Skibene ved Passagen holde Uddybningsmaskinen om Bagbord.

3. Naar det særlige Passagesignal kun er hejst paa den ene Side, og der paa den anden Side vises: om *Natten* et grønt Lys under det røde Lys og om *Dagen* en i den ene Spids ophængt (eller opstillet) Firkant (Dobbeltkegle), skal Skibene i alle Tilfælde passere paa den Side, hvor Passagesignalet er vist.

4. Naar der fra Uddybningsmaskinen er hejst (eller opsat) et halvt rødt og blaat Flag (delt efter Diagonalen), er det Signal for, at der er *Dykker ude*, og Stedet skal da passeres med særlig Agtpaaagivenhed og af Damp- og Motorskibe saa vidt muligt med stoppet Maskine.

5. I *Taae* eller usigtbart Vejr angiver:

- En Række *Enkeltslag* paa Skibsklokken i Uddybningsmaskinen, at den skal holdes om Styrbord af indgaaende og om Bagbord af udgaaende Skibe.
- En Række *Dobbeltslag*, at Uddybningsmaskinen skal holdes om Bagbord af indgaaende og om Styrbord af udgaaende Skibe.

§ 5.

Overtrædelse af de ifølge §§ 2—4 gældende Regler straffes med Bøder fra 5 til 200 Kr., for saa vidt Forholdet ikke efter sin Beskaffenhed medfører større Straf. Den paagældende er derhos erstatningspligtig overfor den, som ved Overtrædelsen maatte blive skadelidende.

Sager angaaende Overtrædelse behandles som Politisager. Ministeren for Industri, Handel og Søfart bestemmer, hvorvidt Paatale skal finde Sted.

Bøderne tilfalder Statskassen og bliver i Mangel af Betaling at afsone efter de almindelige Regler om Bøders Afsoning udenfor kriminelle Sager.

DE ØKONOMISKE KONJUNKTURER I SOVJETUNIONEN

I Marts Maaned viste Landbrugets Høstudsigter en væsentlig Bedring, idet de meteorologiske Forhold — efter den snefattige Vinter — var tilfredsstillende, og Nødvendigheden for Omsaaning fandtes at være mindre omfattende end ventet. Forsyningen med Foraarssæd er sket programmæssigt, og der kan ventes en Forøgelse af det tilsaaede Areal i Sammenligning med sidste Aar. — Der er stadig Mangel paa Landbrugsmaskiner.

Industrien har i den forløbne Maaned (Marts) vist lige saa hastig Vækst som hidtil: Produktionen er steget, Omsætningen ligesaa, og den finansielle Situation har bedret sig.

Produktionens Værdi anslaaes til 200 Milloner Rubler eller 2.6 pCt. mere end i Februar d. A. og 62 pCt. mere end samme Maaned f. A. Udvinningen af Kul beløb sig til 84 Mill. Pud eller 2.4 pCt. mere end forrige Maaned. Af Nafta produceredes 35 Mill. Pud, en Stigning paa 13.6 pCt. Støbejernsproduktionen øgedes med 23 pCt. Staaltilvirkningen med 14 pCt.

Tekstilindustrien viste en Produktionsstigning paa 3 pCt. sammenlignet med forrige Maaned. For Cementindustrien udgjorde Stigningen 20 pCt.

En gros-Omsætningen steg til 225 Mill. Rubler, Regeeringsorganernes og Kooperativernes Omsætning steg med 10 pCt. Ogsaa i Detailhandelen var der stigende Efterspørgsel efter Varer.

Handelsbalancen viste et Indførselsoverskud af 22 Mill. Rubler, hvilket især skyldtes Indførslen af Mel og Sukker.

Varetransporten udgjorde ca. 18,000 Waggoner i Døgnet, eller 4 pCt.s Stigning.

Pengecirkulationen beløb sig til 765.7 Mill. Rubler, hvilket betyder en Stigning af 5 pCt., nemlig for Banknoter 7 pCt., for Skatkammerbeviser (småa Penge-sedler) 4 pCt. og for Sølv 5 pCt.

Skatterne indgik med 50 pCt. mere end i samme Maaned forrige Aar.

Bankindskudene viser nogen Nedgang, og trods den voksende Bankomsætning i Rigets Yderkanter har det endnu ikke vist sig muligt at tilfredsstille Varehandelens Kreditbehov.

Ifølge Statsbankens Maanedsbetretning pr. 1. April d. A. var Seddelomløbet 59 Mill. Tchervontzer. Dette er samme Beløb, som den 1. Januar d. A., men den 1. Februar var Beløbet kun 55 Mill. og den 1. Marts 56 Mill. — I Kvartalets Løb er Gulddækningen (Guld, Platin og fremmed Mønt) steget med 3 Mill. Tchervontzer. Dækningsprocenten er i Øjeblikket 43 pCt. mod i forrige Maaned 46 pCt.

Som bekendt bliver Tchervontzen i disse Dage indført paa Børsen i Rom, den første, hvor den officielt kvoterer. — Statsbankens Kapital er forøvrigt nylig bleven forhøjet fra 5 Mill. Tchervontzer til 10 Mill. Tchervontzer.

NYT DAMPSKIBSSELSKAB

Der er i Esbjerg dannet et nyt Dampskibsselskab under Navnet »Dampskibsselskabet 1925« med en Bestyrelse bestaaende af Skibsreder *Becher* af Altona og Konsul *Ludvig Christensen* af Esbjerg med flere. Firmaet *C. Brejnholt* er korresponderende Reder. Der er indløbt en 1,000 Tons stor Damper, der skal gaa i Rutefart mellem Esbjerg og Hamborg, hovedsagelig med Kreaturer.

OPHÆVELSE AF SKIBSAFGIFTER I FRANSK ÆKVATORIALAFRIKA

Ved et Dekret af 10. April 1925 har den franske Republiks Præsident sanktioneret en af Generalguvernøren i fransk Ækvatorialafrika under 7. Februar 1925 udstedt Ordre, der ophæver de under 1. September 1924 givne Bestemmelser, hvorefter der paalagdes:

En Sanitetsafgift paa alle Skibe, der ankommer til fransk Ækvatorialafrika, en Anker-, Bøje- og Fyrafgift paa alle dertil ankommende Handelsskibe og en »Stationsafgift« for alle Skibe, beskæftigede i lokale Foretagender.

SOVJETFLAADENS SKIBE MED KØLEANLÆG

Den stigende Smør- og Ægekspport i Forbindelse med Regeringens Bestemmelse om saa vidt muligt at føre Eksporten over Leningrad har til Sovtorgflot (Sovjethandelsflaaden) rejst Kravet om Fremskaffelse af forøget Tonnage forsynet med Køleanlæg.

Sovtorgflot har i længere Tid ført Forhandlinger saavel om Chartering af udenlandske Kølebaade som om Bygning af saadanne paa udenlandske Værfter. Forhandlingernes synes imidlertid hidtil ikke at have ført til noget Resultat.

Regeringen har derfor foreløbig bestemt sig til at lade 3 af dens Dampere, »Soviet«, »Juschar« og »Jemal« forsyne med Køleanlæg og truffet Forberedelse til Bygning af to med Køleanlæg forsynede Motorskibe, »Aleksiej Rykof« og »Jan Rudsutak« paa det herværende Regerings-Værft.

»Soviet« reparerer for Tiden i Hamborg. »Juschar« og »Jemal« i Stettin. Sidste to Baade forsynes med danske Køleanlæg.

Smørøkspporten fra Leningrad til England vil fortrinsvis blive foretaget med

	Lasteevne Tons	Kølerum for Tons
D/S »Soviet«	2,500	830
D/S »Garibaldi«	2,500	500
D/S »Herzen«	1,100	730
D/S »Roschal«	1,000	730

Smørøkspporten fra Leningrad til Hamborg med

	T. d. v.	med Kølerum for Tons
D/S »Juschar«	1,000	430
D/S »Jemal«	720	350

Motorskibene »Aleksiej Rykof« og »Jan Rudsutak« vil faa en Lasteevne af 2,600 Tons og tænkes indsat paa Englands Ruten. Da imidlertid Køllægningen først finder Sted d. 2. Maj d. A. kan det næppe forventes, at Skibene vil blive færdige før langt ind i 1926.

"DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBÆRETNING

København, den 26. Maj 1925.

Fairplay lægger Skylden for de uudholdelige Tilstande paa Fragtmarkedet paa Rederne selv og specielt fremhæves, at der er bygget for mange dyre Baade i de senere Aar. Grunden kan naturligvis ikke alene søges her, og det er en Uretfærdighed mod mange Redere, som har disponeret forsigtigt; men at der er bygget kritikløst i mange Tilfælde kan vanskeligt benægtes. In England som andetsteds er flere store Rederier knækket sammen, og i de fleste Lande er der mange Redere, som burde lægge deres Skibe op; men man gør det nu engang ikke gerne og særlig ikke frivilligt.

TRÆLASTMARKEDET

fra Østersøen gaar fra daarligt til værre, og alle Fordele er paa Befragternes Side — endnu. En stor Del af Misøren maa nok tilskrives de store Baade, som er paa Vej til Rusland med Last, og Befragterne kan godt forhøje en Ladning, som oprindelig er paa 1/1,200 Stds. eller Favne til 15/1,800, naar de kan fragte 2/- à 3/- billigere. Naar en saa stor Baad bliver sluttet til f. Eks. 35/- Østkysten eller 34/- Nordfrankrig, mener Befragterne, at de mindre Baade kun skal have samme Rate.

Et Par 1,000 Favne-Baade har taget 35/6d. middle Finland til Calais, og der skal et godt Indtagende og gode Ekspeditioner og Rejser til for at faa Balance. I Fjor betalte lignende Laster 40/- op til 44/-, og det samme Forhold gør sig gældende over det hele.

Trælastpriserne er faldende, og Køberne vil nu vente i Haab om at kunne købe endnu billigere senere, og Resultatet er naturligvis, at der ikke kommer mange nye Laster, og der er nok Baade til de Laster, som allerede er i Markedet.

Af de seneste Afslutninger bemærkes:

800 Stds. Kuusiluoto & Yxpila/London, 42/6d.; 800 Stds. Söderhamn/London, 39/-, nyt Scanfin excl. § 10; 700 Stds. Uleåborg/London, 40/3d., nyt Scanfin excl. § 10; 680 Stds. Råfsö/London, 40/6d., nyt Scanfin excl. § 2; 500 Stds. Yxpila/Bristol, 51/- Backrut; 550 Stds. Trångsund/Kings Lynn, 42/6d., Lasten leveret paa Kajen; 450 Stds. Björkö/Grangemouth, 35/-; 700 Stds. 2 middle Sverige/Calais, 35/-; 600 Stds. 2 middle Sverige/Calais, 36/-.

Fra Leningrad er der baade DBB og Props, men først pr. ult. Juni og senere. Oliiekager fra Leningrad til Østkyst U.K. betaler 9/6d., Vestkyst 11/6d., og 1-2-3 Danmark 9/-, f.i.o.

De specielle Hvidehavsbefragtere er meget passive, og uden at opgive nogen Grund refuseres nu yderligere svensk Tonnage.

Onega/Zaandam ca. 1,500 Stds. er sluttet til 47/6d.; Archangel/Sharpness 950 Stds. 57/-, og Archangel/Poole 500 Stds. 65/-.

Fra Canada gaar det ogsaa smaat med Afslutningerne, men Raterne gaar ogsaa stadig den forkerte Vej.

KUL, KOKS ETC.

Det er snart en Sjældenhed at se en Notering — end sige en Slutning til Danmark — i hvert Fald af de større Baade, og danske Baade slutes nu hyppigt til svenske Havne, blandt andet en 3,000 Tonner til Stockholm 5/1½d. med 1,000 T. Losning. De sidste Maaneders Passivitet maa have hjulpet de danske Importører af med en god Del af Lagrene, og saa snart Forholdene tillader det, ventes en livlig Efter-spørgsel og forhaabentlig betydelig bedre Fragter.

MIDDELHAVET

Store Baade er til en Forandring mindre efterspurgt, og Kulraterne er lidt fastere for Baade op til 3,000 Tons, men de opnaelige Rater er ikke gode. Tyne/Palermo har betalt 10/9d. Kul, 13/3d. Koks, og Catania 10/6d., hvorimod Glasgow/Genoa har faaet en 3,100 Tonner til 9/- Option Forth 9/6d. Fra Wales betales tilsvarende Rater, og saa længe de hjemgaaende Markeder er saa daarlige, er det ikke saa lidt Hasard at sende Baadene ud. I bedste Fald kan der sejles Balance.

Erts, Fosfat o.s.v. er ganske uforandret, og de 10-20 Ladninger Byg, som snart skal afskibes fra Algiers, kan ikke gøre hverken fra eller til. Donau har taget mange Baade til nogenlunde rimelige Rater; men her — som overalt, hvor der kommer en lille Opgang — strømmer Tonnagen til, og Befragterne er ikke sene til at overse Situationen. For 26/3,500 Tonnere faas 17/6d. Continent, 18/- U.K., men 9d. mindre hvis Bristol Kanalen. Den sidste Option er ganske meningsløs. Til 3 danske Havne betales 20/- 20/6d., 6d. mere hvis Sverige. Trælasterne er ogsaa steget lidt og noteres i ca. £10 f.o.b. og stuvet til Nordfrankrig, £14-15 Østkyst England. For en speciel Last til Basra noteres £25 og til La Plata £17. Kul fra Mariupol til Genoa range 10/-.

NORD-AMERIKA, GULFEN, CANADA

Disse Markeder absorberer megen Tonnage, men ikke nok; og der er en Kamp for at faa Baadene placeret. Montreal er omtrent dækket for prompt Lastning, og de seneste Slutninger viser en lille Tilbagegang. Kul til Sydamerika er den dominerende Faktor fra U.S.A., og nogle Redere har endnu Mod til

at akceptere Santos. Rio noterer 3.75 Dols., Santos 4.10 Dols., Rosario 4.25 Dols., Vestitalien 2.85 Dols. og Montreal 95 Cents.

Fra Gulfen til River Plate staar Pitchpine i ca. 150/- 151/3d. for Baade paa 12/1,500 Stds. og til 2-3 Lossepladser; 130/- een 132/6d. to og 135/- tre Lossepladser Vestitalien. Korn til Piraeus 21 Cents. Cuba har atter faaet mange Baade til lave Rater, ca. 17/- 17/6d. prompt og Juni. For senere Positioner er Markedet en Tone bedre.

Nord-Pacific er i Markedet for Aug./Sept. Baade, og en 6,800 Tonner er sluttet til 35/- fra Vancouver/Portland Sept. Lastning og San Francisco 33/- August.

SYD-AMERIKA

I de sidste Dage er der kun sluttet et Par Baade ud med Kul fra U.K. og Rotterdam, ca. 15/- lower ports.

Det hjemgaaende Marked er stadig en stor Skuffelse, og gaar det lidt op én Dag, falder det desto mere den næste. Mange spot Baade er stadig usluttede, og specielt er der mange græske Baade, som vil hjem »at any price«, og som kan faas billigt. Saa lavt som 14/- er akcepteret fra Buenos Aires, og 15/6d. 16/-

FORLANG BEFRAGTERNES NAVN OPGIVET

Et Skib blev sluttet for en Rejse med Kul fra Cardiff til Spanien gennem et Firma i Cardiff, som baade optræder som Kuleksportører og Skibsmæglere. I Certepartiet stod dette Firma opført som Befragternes Agenter, men Befragternes Navn fandtes ikke i Certepartiet, og er heller ikke nævnt i Korrespondancen mellem Rederiet og Skibsmæglerne.

Efter at Skibet ankom til Lastepladsen, viste det sig, at Befragteren var en Spanier, Pedro Roderiguez y Mantilla, som var uden Midler og heller ikke drev nogen regulær Forretning, og som derfor heller ikke kunde opfylde denne Kontrakt. Han havde købt Kullasten f.o.b. af det engelske Firma, som havde formidlet Befragtningskontrakten og havde samtidig bemyndiget dette Firma til at slutte en Baad. Det fremgaar af Korrespondancen mellem Rodriguez og det engelske Firma, at Firmaet havde betinget sig, at Halvparten af Købesummen for Kullasten skulde be-

up river til U.K./Cont. med mange og daarlige Optioner. Til Skandinavien kan de faste Linier tage omtrent, hvad der er, og det er sikkert de færreste Outsidere, som vil sejle til 18/- 20/- Centrocon til 3-4 skandinaviske Havne.

Chile/Continent, Juni/Juli, rapporteres sluttet til 24/6d.

ØSTEN

Bombay/U.K.-Cont.-Middelhavet er dalet til 19/6 een 19/9d. to Lossehavne, Juni, og Burmah/Hamburg har faaet parcels til 20/-. Java/Odessa har igen sluttet til 26/6d., men fra Australien er der ingen Kornlaster til Europa. Kul fra Newcastle N.S.W. til Peru 22/6d.; Filippinerne 12/6d. Derimod er der en øget Interesse for Majs fra Sydafrika til Europa til ca. 26/- 27/- Sept. og senere.

TIME CHARTER

I vestindisk-, transatlantisk- og europæisk Fart er der ingen Forandring.

SEJLSKIBE

Ca. 800 Stds. sluttet fra Sundsvall til Sydney og Newcastle 82/6d. een, 85/- to Lossehavne og 2,500 Tons Kul Swansea Lüderitz Bay 20/-.

tales, før Indlastningen paabegyndtes, men at Betalingen udeblev, og dette var Grunden til, at Skibet ikke fik Last.

For Rederiet betød dette et stort Tab, idet det for det første gik Glip af Fragten og desuden led Tab paa Grund af, at Skibet fik et længere Ophold i Cardiff.

Nordisk Skibsrederforening tog Sagen op i Spanien, men det viste sig, at Befragteren, Rodriguez, paa den Tid da han sluttede Kontrakten, havde forladt Madrid, fordi han havde mistet sin Formue, og fordi hans Kredit var ødelagt, og at han senere har opholdt sig dels i Malaga, dels i Melilla, hvor han har forsøgt at gøre Forretninger men uden Held. Der var altsaa ikke Udsigt til at opnaa noget ved at holde ham ansvarlig for Rederiets Tab.

Det engelske Firma kunde dokumentere, at det havde sluttet Baaden ifølge Fuldmagt fra Rodriguez og kunde derfor ikke holdes ansvarlig.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

26. MAJ 1925

London	25,84	Madrid	77,30
New York	532,50	Amsterdam	214,10
Berlin	126,60	Stockholm	142,40
Paris	27,10	Oslo	90,00
Antwerpen	26,65	Helsingfors	13,42
Zürich	103,10	Prag	15,78
Rom	21,30	Wien	75,10

INGEN ADGANG TIL MAROKKO FOR TYSKERE

Det danske Konsulat i Casablanca har paa Foranledning af gentagne Tilfælde af Arrestation af tyske Søfolk ombord paa danske Skibe i denne Bys Havn anmodet om, at danske Rederier vil instruere Skibsførerne paa Skibe i Fart paa fransk Marokko om strengt at paase, at der ikke tilstedes Landlov for tyske Søfolk under deres Ophold i Casablanca, da der ved Dekret af 11. Januar 1920 er forment tyske Statsborgere Adgang til det franske Protektorat, medmindre en særlig og personlig Tilladelse fra Sultanen af Marokko foreligger.

Konsulatet har haft flere saadanne Tilfælde, der

forvolder saavel Konsulatet som de paagældende Skibsførere store Ubehageligheder, ligesom det ikke er let at komplettere Skibets Besætning i Casablanca.

SKIBS- PROVIANTERINGS- HANDLERE

København:

J. Andersen & Co., Toldbodvej 7.
Björch-Jensen & Co., Holbergsgade 24.

Aarhus:

Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 26.

Esbjerg:

H. P. Nielsen, Strandbygade 18.
Th. Thygesen Kirkegade 7.

Frederikshavn:

P. Schou & Co. Telgr.-Adr. »Schous. Stats Tlf. 17.
P. Saxbergs Eff., N. Mogensen. Tlf. 244 & 482.

Helsingør:

K. F. Marstrands Eff.

Randers:

A. L. Nielsen, ogsaa aut. Forhyringskontor.

Vejle:

W. Coops, ogsaa aut. Forhyringskontor.

REGISTRERING AF UDENLANDSKE DAMPSKIBSSELSKABER I RUSLAND

Saavel i Vneschtorg som i Søfartsinstitutionerne i Leningrad er man af den Formening, at de i sin Tid i Dekretet af 12. Maj 1923 paatænkte Lempelser med Hensyn til Registreringen af udenlandske Selskaber, særlig udenlandske Dampskibsselskaber, ikke vil blive gennemført, og at Spørgsmaalet foreløbigt maa anses som skrinlagt.

Indtil Dato opretholder Regeringen Monopolet paa Befragtning til og fra Rusland, og kun i enkelte Tilfælde, hvor en russisk Regeringsinstitution har solgt Varer paa f.o.b. Vilkaar til en udenlandsk Køber, kan denne selv foretage Befragtningen af Tonnage til Transport af Varen.

Vneschtorg synes at have sin Opmærksomhed henvendt paa at finde Midler til ogsaa at inddrage saadan Befragtning under sin Kontrol.

Et udenlandsk Dampskibsselskab vil ikke kunne lade sig repræsentere i Unionen, med mindre det er Aktionær i et russisk Blandet-Dampskibsselskab, har en særlig Koncession som f. Eks. Lloyd-Triestino eller har en Agenturoverenskomst med et af de russiske Regeringsselskaber resp. blandede Dampskibsselskaber.

I alle de nævnte Tilfælde maa vedkommende udenlandske Selskab registreres i Henhold til Dekret af 12. Maj 1923, og Registreringen muliggøres kun, naar Hovedkoncessionskomiteen har godkendt det udenlandske Selskab i al Almindelighed og dets paatænkte Virksomhed paa Rusland.

For Tiden forhandles saavel med et engelsk som med et dansk Dampskibsselskab om Oprettelse af en fast Rute, henholdsvis mellem Leningrad-England og Leningrad-København. I begge Tilfælde skal »Sovtorg-

flot« — Soviethandelsflaaden — være Agent for Selskaberne, som faar Ret til at lade sig repræsentere i nævnte Regeringsselskab.

Søfartsinstitutionerne i Leningrad er af den Formening, at de paatænkte Overenskomster kan sluttes uden Hovedkoncessionskomiteens Godkendelse og saaledes ikke nødvendigvis Selskabernes Registrering. Det maa dog anses for tvivlsomt, at denne Anskuelse vil blive delt af Centralmyndighederne i Moskva.

Medens Regeringen for Tiden ikke synes at lægge Vægt paa Oprettelse af blandede Dampskibsselskaber eller nye Agenturoverenskomster for almindelig Fart, er Interessen vaagnet for Afslutning af Overenskomster med faste Ruter til Formaal. Meddelelser, som er blevet givne af Medlemmer af Regeringssøfartsselskaber, tyder paa, at Registreringen af udenlandske Selskaber, som ønsker at oprette faste Ruter, vil blive lettet, hvilket formentlig dog kun betyder, at en mellem et russisk Regeringsselskab og et udenlandsk Dampskibsselskab sluttet Overenskomst hurtig vil blive behandlet af Hovedkoncessionskomiteen og godkendt, saafremt den ikke indeholder Punkter, som Komiteen principielt protesterer imod, og at Overenskomstens Godkendelse vil medføre hurtig Ekspedition af Regeringsformaliteterne.

Det meddeles endvidere, at Udenrigskommissariatet ikke for Tiden paatænker at udstede nye Regler vedrørende Registrering af Repræsentanter for udenlandske Dampskibsselskaber, og at det i sin Tid udarbejdede Udkast til ændrede Bestemmelser angaaende Registrering af fremmede Selskaber og Repræsentanter indtil videre er blevet henlagt.

F R A S Ø , H A V N O G V Æ R F T

Bestilling sikret gennem en Lønreduktion.

300 Arbejdere ved Lauzon Skibsværft i Quebec har nylig ved enstemmig at gaa med til en Lønreduktion af 10 p.Ct. sat Værftet i Stand til at opnaa en Bestilling paa to nye Fragtbaade af Staal til »Canada Steamship Co.« til en Pris af henved \$ 500,000. Det drejede sig om, hvorvidt Værftet skulde lukke eller opnaa Bestillingen paa Basis af Lønnedsættelsen, og ved

den trufne Afgørelse af Sagen har Værftets Arbejdere sikret sig stadig Arbejde hele den kommende Sommer, Efteraar og Vinter.

Dansk Sejlskibsrederiforening

afholder i Aar sin ordinære Generalforsamling paa Thuro Mandag den 22. Juni i Overensstemmelse med, hvad der blev vedtaget paa sidste Aars Generalforsamling.

POSITIONSLISTE PR. 25. MAJ 1925

MEDDELT AF »DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Aalborg*, Egeholm, afg. Gibraltar 21.5.
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i København-Aalborg Ruten.
s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i København-Aarhus Ruten.
s.s. *Absalon*, Hansen, afg. Rufisque 23.5. til Bremen.
m.s. *Afrika*, Svarrer, ank. Kobe 23.5.
s.s. *Aladdin*, Nielsen, afg. Wiborg 23.5.
s.s. *Alderney*, Jerne, afg. Norfolk 21.5. til Marseille.
s.s. *Alexandra*, Holst, ank. Antwerpen 15.5.
s.s. *Alf*, Clausen, ank. København 23.5.
s.s. *Alfa*, ank. Barcelona 15.5.

s.s. *Alfred Hage*, Danielsen, afg. Swansea 20.5.
s.s. *Algarve*, Sundvig, oplagt i København 12.5.
s.s. *Amalienborg*, Hansen, ank. København 24.2.
m.s. *Annam*, Mouritzen, ank. Hamburg 21.5.
s.s. *Anna*, ank. London 24.5.
s.s. *Anneberg*, Korff, ank. Rouen 16.5.
s.s. *Arabien*, Harder, afg. Ancona 25.5. til Oran.
s.s. *Argentina*, Wemck, ank. Buenos Aires 5.5.
m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Madeira 22.5. til København.
s.s. *Arkansas*, Snedker, afg. Newcastle 23.5.
m.s. *Asia*, Dahl, afg. Singapore 11.5. til Suez.

Montreal Ship Supply Company

AGENTER FOR SKANDINAVIEN:
FERD. PHILIPSON & CO.
AMALIEGADE 29 B
KØBENHAVN

MONTREAL (CANADA)
TLG.-ADR.: SUPPLYCO · MONTREAL

LONDON AGENT:
C. P. FRESH WATER
101, LEADENHALL ST.
LONDON E. C.

Proviantering, Dæks- & Maskinforsyninger

DOMINION
SHIPPING COMPANY

(S. A. FOLDEN)

Skibsmæglere & Befragtnings-Agenter

Eneste skandinaviske Skibsmæglerfirma i Montreal.

TELEGRAM-ADRESSE:
"DOUBLEDECK"

14, PLACE ROYALE
MONTREAL, CANADA

NORTHERN
SHIPPING AGENCY

(DANSK MEDINDEHAVER)

SAVONA · SPEZIA · GENUA · LIVORNO · NEAPEL

Telegram-Adresse (overalt): Northship.
Hvilken som helst Code

SYD AMERIKA

Kulnoteringerne fra England er betydelig bedre og ligger omkring 17/- Buenos Aires; men hvad kan det nytte, naar Udsigterne for en hjemgaaende Last er saa problematiske. At slutte ud og hjem samtidig er det eneste fornuftige, men desværre ugørligt for Tiden, og ingen Reder slutter til Dagsrate idag for Juli/August Lastning.

Uheldigvis ligger der stadig en Mængde Baade usluttede i River Plate, og en Slutning som Buenos Aires/London 12/6d. paa berth kan ikke tyde paa snarlig Bedring, eller 18/- Centrocon San Lorenzo/4 Havne Bergen-Stockholm Range. San Lorenzo/Nord Pacific er gjort til 16/- og Chile/Nord Staternes 4 Doll.

ØSTEN

Ikke i mange Aar har dette Marked været saa langt nede og med en saa minimal Efterspørgsel. Fra Vestaustralien til U.K.-Cont.-Middelhavet er 30/- det yderste, og Bombay 19/-, Java 25/-. Philipinerne/New Orleans eller Norfolk har taget en Baad til 9.25 Doll. Copra. Syd Afrika er svagere for August/September Lastning og betaler højst 25/6d. U.K. Bordeaux-Hamburg; 3/- extra 4 skandinaviske Havne.

TIME CHARTER

I canadisk og vestindisk Fart er igen placeret en Del 35/2,500 Tonnere Baade til 1.25/1.35 Doll., og i Østersø og Hvidehavs Fart en 6,100 Tonner til 3/10, 4-6 Mdr., Levering og Tilbagelevering U.K./Continent.

THE BALTIC AND WHITE SEA CONFERENCE

AGENDA FOR THE ANNUAL GENERAL MEETING

- Annual Report of Board of Directors.
- Financial Statement and Auditors' Report.
- President's Address.
- Documentary Council.
Report.
- Wood Committee.
Report.
- Information Bureau and its Work.
Report.
- Increasing Charges.
Proposal for joint action with merchants and their organisations.
Resolution.
- Present State of the Freight Market. Regulation of Tonnage. (Laying up, etc.)
- International Arbitration in Shipping Disputes.
Resolution.
- The Scanfin Charter and Documentary Organisation.
- Elections.
President.
Vice Presidents.
Board of Directors.
Two Auditors.
- Any other Business.
- Place of next General Meeting.

VIRKNINGEN AF „MEYER“-DEKRETET OM 8-TIMERSDAGEN

Den officielle Statistik over Skibsfarten paa de franske Havne i April giver en Antydning af de første Virkninger af »Meyer«-Dekretet af 31. Marts, der traadte i Kraft den 10. April.

Virkningerne er desværre som man i Skibsfartskredse havde forudset, idet der ved Afslutningen af April var oplagt 213 franske Skibe mod 197 i Slutningen af Maj, altsaa en Stigning paa 16 Skibe i Løbet af 20 Dage.

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-EVNE

En Ponton-Dæk 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, 6907, 6908

VINKE & CO.
AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og
Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.
Telegram-Adr.: VINKECO · Codes: Scotts, Watkins, Bentley's.

L. SMIT & CO.'S INTERNATIONALE BUGSERSELSKAB

Søgaende Slæbebaade: Blaåt Baand paa Skorstenen.

BUGSERING

af: FLYDEDOKKE · HAVAREDE DAMPERE · SKIBE TIL OPHUG-
NING · KULDEPOTER · SEJLSKIBE · MUDDERMASKINER m. m.
Henvendelse til: WESTPLEIN 5, ROTTERDAM

Entrepenører for Assistance til Dampere i Rotterdam Havn.

TELEGR.-ADR.: »TUG«, ROTTERDAM

BJERGNINGS-AFDELING:

BJERGNING

paa Kysten af Holland og Belgien. Bjergningsdampere: Freya, Meermin, Ram, Stier, Buffel. Aftid klare. Ogaa stor Beholdning af Pumper, Køder, Staaltrusser, Dykker-Materiel m.m. Erfaren Stab af Bjergningsofficerer.

TELEFON NR.: 30 · 31 · 3362

Egne Godsskure, Dybvandskøj,
Varehuse, Flydekraner,
Motorlægere og
Rhino-Baade

Telegram-Adresse:
VELTENAAR, ROTTERDAM

B. VELTENAAR & CO.

ETABLERET 1880

STEVEDORES · AUT. VEJERE · SPEDITØRER

ROTTERDAM · AMSTERDAM · ZAANDAM

HOVEDKONTOR: ROTTERDAM MAASSTRAAT 17b

Entrepenører for
Kornelevator Kompagniet

Adm. Direktører for
»ACCURATE CO., Ltd.
Korporationen for ædsvorne
Vejere, Mælere og Tællere
i Rotterdam

Agenter: Danmark: F. V. Greibe, Kronprinsensg. 11, København. Sverige: C. G. Carlström, Helsingborg. Norge: Anth. Sem-Olsen, Tornøgaard, Bergen.

F R A S Ø, H A V N O G V Æ R F T

Kalundborg-Værftet sælger ud.

Fra Kalundborg Skibsværft har man siden Standsningen solgt store Partier Jern, som derefter er bleven anvendt paa de andre Skibsværfter i Landet. Særlig har Værftet i Odense været en stor Aftager og har modtaget mange Skibsloadninger.

Nu har man ogsaa begyndt at sælge væk af de mange Maskiner, der findes paa Værftet, og efter hvad »Kalundborg Flkbl.« erfarer, er det Bestyrelsens Hensigt at sælge alle Maskinerne.

Hvad der skal gøres ved det store Bygningskompleks, er der ingen Bestemmelse taget om endnu, men det er vistnok Selskabets Hensigt at se at faa det hele solgt, da der ikke er Muligheder for mere at drive et Skibsværft i Kalundborg.

Uddybning af Farvand.

Farvandet paa Barren ved Hungerburg er nu uddybet til 8½ Fods Dybde.

For Tiden arbejder en Muddermaskine med Uddybningen, og det forventes, at endnu en Muddermaskine fra Reval vil deltage i de videre Uddybningsarbejder.

Skibsfarten paa Bremen.

I April 1925 ankom til Bremen 341 Skibe med en Tonnage af 445,703 N.R.T. mod 340 Skibe med 460,821 N.R.T. i April 1924 og 530 Skibe med 439,839 N.R.T. 1913. 350 Skibe med en Tonnage af 454,452 N.R.T. afgik fra Havnen i April 1925 mod 379 Skibe med 492,547 N.R.T. i samme Maaned i Fjor.

I Maanederne Januar—April 1925 ankom til Bremen 1,806,765 N.R.T. mod i samme Periode 1924 og 1913 henholdsvis 1,638,490 N.R.T. og 1,613,703 N.R.T.

Høje Baadmandspenge i Huelva.

En Del af Baadmændene i Huelva har dannet en Slags Forening i det Øjemed at skrue Priserne op for Baadmands Assistance, og disse Baadmænd udsteder nu aldedes urimelige Regninger.

Kaptajnerne advares derfor mod at benytte Baadmænd, som er Medlemmer af den omtalte Forening, og Nordisk Skibsrederforenings Agent, *Fernando Suarez*, kan hvis nødvendigt, opgive Navne paa Baadmænd, som staar udenfor Foreningen.

DOMINION SHIPPING COMPANY

(S. A. FOLDEN)

Skibsmæglere & Befragtnings-Agenter

Eneste skandinaviske Skibsmæglerfirma i Montreal.

TELEGRAM-ADRESSE:
"DOUBLEDECK"14, PLACE ROYALE
MONTREAL, CANADA

Montreal Ship Supply Company

AGENTER FOR SKANDINAVIEN:
FERD. PHILIPSON & CO.
AMALIEGADE 29 B
KØBENHAVN

MONTREAL (CANADA)
TLG.-ADR.: SUPPLYCO·MONTREAL

LONDON AGENT:
C. P. FRESH WATER
101, LEADENHALL ST.
LONDON E. C.

Proviantering, Dæks- & Maskinforsyninger

D. A. KNUDSEN & CO.

SKIBSMÆGLERE · HAVARI AGENTER · SKIBSHANDLERE · STEVEDORER

Agenter for: Nordisk Skibsrederforening

Danske Rederes Retsværn Reassuranceforeningen Skuld

Danske Sejlskibsrederiers Protection Club

CAES DO SODRÉ, 8, LISSABON TELEGR.: »KNUDSEN«

PEDRO NIELSEN

Skibsmægler og Befragter

VALENCIA (COLON 64)

Som den eneste danske Skibsmægler i Spanien
haaber jeg paa Støtte ved danske Rederes TilhidTelegram-Adresse: PENIELSEN. Telefon No. 409.
Coder: Walkins 1881 og TIII. 1884. Scott's 10. Udg. 1906

JOHN P. BEST & CO.

GHENT

ANTWERPEN-BRUGES-BRUXELLES-VLISSINGEN-TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS- OC ASSURANCE-AGENTER

GINO & EGIDIO SALVAGNO

Etableret 1870 VENEZIA Etableret 1870

SKIBSMÆGLERE

DAMPSKIBS-AGENTER · DAMPSKIBS-REDERE
ASSURANCE-AGENTER

Likviderer Næstved Skibsbyggeri?

Næstved Jernbeton Skibsbyggeri, der anlagdes ved Susaaen under Krigen, men som kun opnaaede at faa bygget ganske enkelte Skibe, afholder ekstraordinær Generalforsamling den 14. Maj, hvor der iflg. *Sub. Amtst.* vil blive stillet Forslag om Selskabets Likvidation. En betydelig Del af Aktiekapitalen maa uden Tvivl anses for tabt.

Stor Bøde.

De Forende Staters Handelsdepartement har paalagt den britiske Dampner »Voltaire«s Rederi en Bøde paa 25,000 Dollars for Overtrædelse af den amerikanske Lov om Kystfart, idet Dampneren i Juli i Fjor havde taget 550 Amerikanere om Bord som Passagerer paa en Tur fra Philadelphia til Nova Scotia, paa hvilken Tur Boston blev anløbet paa Tilbagerejsen.

Nyt Skibsværft i Riga.

Der er i Riga blevet dannet et nyt Skibsværft-Aktieselskab med en Grundkapital paa 400,000 Laf. Det nye Selskab vil fortsætte den af Schichau Skibsværft i Mühlgraben drevne Virksomhed.

Hapag i Vestindien.

Hamburg-Amerika Linjen har oprettet en ny inter-kolonial Linje mellem Curaçao og Maracaibo i Tilslutning til Selskabets Rute mellem Hamburg og Vestindien og har indsat Dampneren »Alemania« paa den nye Rute.

USIKRE HAVNE I MIDDELHAVET

Der har i den senere Tid været en Del Tilfælde af, at de Steder, hvor Skibe, der har været sluttet fra Middelhavshavne med Malmlaster, skulde laste, paa ingen Maade kunde betegnes som sikre Havne, men nærmest som aabne Pladser langs Kysten, hvor Havet staar paa, og hvor det har vist sig at være forbundet med stor Fare for Skibene at ligge og laste.

Det gælder saaledes Port Roumain i Algier og Porto Flavia paa Sardinien.

En Del Dampere, som har lastet Malmladninger paa disse Steder, har under Lastningen maattet forhale for under daarligt Vejr at søge en Havn, hvor de kunde ligge uden Risiko.

Et af de Skibe, som lastede i Porto Flavia, maatte endog kappe Fortøjningerne for at komme klar.

I Ras Dimas i Tunis, hvorfra der skibes Salt, maa man ogsaa være forberedt paa langsom Ekspedition. Som Eksempel herpaa nævner Nord. Skibsrederforening, at et lille svensk Skib laa der i over 14 Dage, inden det blev lastet, idet det ikke var muligt at faa Lasten bragt ud paa Grund af Dønning.

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

AKTIESELSKABET

FRICHS
AARHUS

DAMPKEDLER/DAMPMASKINER
DIESELMOTORER
RAAOLIEMOTORER
for Skibe og Landanlæg

Etableret 1854

Telefon 9030

KØBENHAVN

BALTICA SØ OG
TRANSPORT
FORSIKRING

— Aktiekapital: 17 MILLIONER KRONER —

Hovedkontor:

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

Brug



Holzapfels
Patent Farver

DEN INTERNATIONALE SKIBSFARVE-FABRIK ^{AS}
TELEFON: 5601 ST. ANNE PLADS 16
KØBENHAVN TELEGR. ADR.:
HOLZANDIA

ATLAS

4/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. 7262DEN ANERKENDTE
ORIGINALE RAHTJENS COMPOSITION
FOR SKIBSBUNDE

Eneforhandling for Danmark:

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

PUBLIC VESSELS' ACT 1925

NY AMERIKANSK LOV

Der er nylig i Amerika vedtaget en Lov, hvorefter den amerikanske Regering kan sagsøges for Skade, som er foraarsaget af et offentligt Skib tilhørende de Forenede Stater; ligesom for Godtgørelse for Slæbnings- eller Bjergningstjenester, som er ydet et offentligt amerikansk Skib. Dog kommer Loven kun til Anvendelse paa Krav, som er opstaaet efter den 6. April 1920. Ifølge samme Lov er der indført den Regel, at naar de Forenede Staters Regering sagsøger Rederen af et fremmed Skib eller lægger Beslag paa hans Skib, kan vedkommende Reder anlægge Kontrasøgsmaal for at opnaa Skadeserstatning paa Grundlag af et Krav, der staar i Forbindelse med den samme Sag. Loven kan kun paaberaabes af Borgere, som tilhører en Stat, der under lignende Omstændigheder tilstaar amerikanske Borgere Ret til at sagsøge den fremmede Stat. Endelig giver Loven, efter hvad Nord. Skibsrederforening meddeler, Regeringsadvokaten i Staterne Fuld-

magt til at træffe Afgørelse ved Voldgift eller Kompromis med Hensyn til enhver Fordring eller Kontrafordring, som ifølge Loven kan gøres gældende overfor de Forenede Stater.

Dampskibskøb.

Nordentfjeldske Rederi har til Deutsche Levante Linie solgt Damperen »Rio de Janeiro«, der er for stor til Sel-skabets Rute fart, og fra samme Rederi købt Damperne »Prinkipo« og »Rethymo«, der hver er paa 2000 Tons d. w. og bygget i 1921 og 1923 henholdsvis. De nye Skibe faar Navnene »Ottar Jarl« og »Kong Halfdan«.

DANSK SEJLSKIBSREDERI-FORENING

afholder

ORDINÆR GENERALFORSAMLING

MANDAG DEN 22. JUNI D. A.

PAA THURØ

Dagsorden m. m. vil nærmere blive bekendtgjort.

Svendborg, den 30. Maj 1925.

P. B. V.

C. P. LUND,
Formand.

POSITIONSLISTE PR. 2. JUNI 1925

MEDDELT AF »DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

A

s.s. *Aalborg*, Egeholm, ank. Ghent 29.5.
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i København-Aalborg Ruten.
s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i København-Aarhus Ruten.
s.s. *Absalon*, Hansen, afg. Rufisque 23.5. til Bremen.
m.s. *Afrika*, Svarrer, afg. Yokohama 31.5. til Vladivostok.
s.s. *Agnele Mærsk*, Rasmussen, afg. Halifax 16.5.
s.s. *Alderney*, Jerne, pass. Azorerne 31.5.
s.s. *Alexandra*, Holst, afg. Antwerpen 28.5. til Derindje.
s.s. *Alf*, Clausen, ank. København 23.5.
s.s. *Alfa*, pass. Gibraltar 29.5. paa Rejse til London.
s.s. *Alfred Hage*, Danielsens, afg. Swansea 20.5.
s.s. *Amalienborg*, Hansen, ank. København 24.2.
s.s. *Angelica Mærsk*, Rask, ank. Nørre Sundby 20.5.
m.s. *Annam*, Mouritzen, afg. Lissabon 1.6. til Suez.
s.s. *Anna*, ank. Korsør 29.5.
s.s. *Arnold Mærsk*, Stabenow, afg. Norfolk 16.5.
m.s. *Asia*, Dahl, afg. Port Said 1.6. til Valencia.
s.s. *Astrid*, Bjarke, afg. Sfax 29.5. til Sunderland.
m.s. *Australien*, Møller, ank. Rotterdam 31.5.
m.s. *Avance*, Andrup, pass. Skagen 2.6. p. R. t. Aarhus.
m.s. *Avant*, Sørensen, oplagt Rotterdam.
s.s. *Axel*, Magleby, ank. Rotterdam 1.6.

B

s.s. *Belgien*, Hansen, i Fart paa Kuba.
s.s. *Berlin*, Vinding, ank. Vigo 22.5.
s.s. *Bertha*, Larsen, afg. Middlesbro 30.5. til Alicante.
s.s. *Betty Mærsk*, Nielsen, ank. Guayaquil 2.5.
s.s. *Birgit*, Bang, pass. Kieler Kanal 31.5. p. R. t. Wiborg.
s.s. *Birte*, Christensen, ank. Havana 22.5.
s.s. *Bodil*, ank. Hernösand 27.5.
s.s. *Bogø*, Rasmussen, afg. Danzig 27.5. til Cardiff.
s.s. *Bornholm*, Hansen, ank. New York 29.5.
s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Burntisland 30.5.
s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, afg. Casablanca 31.5. til Genua.
s.s. *Brattingsborg*, Larsen, afg. Newport News 24.2.

s.s. *Bretagne*, Hartmann, afg. Middelburg 26.5.
s.s. *Brelland*, Larsen, ank. København 17.5.
s.s. *Britta*, Ushant, ank. Helsingfors 31.5.
s.s. *Brynhild*, Huus, ank. Svendborg 31.5.
s.s. *Bryssel*, Jensen, ank. Swansea 30.5.
s.s. *Borglum*, Møllerup, ank. Kaolakh 31.5.

C

s.s. *Carmen*, ank. Sevilla 31.5.
m.s. *Chastine Mærsk*, Lundgreen, ank. Leningrad 21.5.
m.s. *Chile*, Hansen, ank. Hull 1.6.
s.s. *Chr. I. Kampmann*, Thomsen, afg. Cardiff 14.5.
s.s. *Christiansborg*, Lund, ank. Civita Vecchia 26.5.
s.s. *Cito*, Jordt, ank. Nykøbing F. 15.5.
s.s. *Cornelia Mærsk*, Hansen, afg. Danzig 29.5.
s.s. *Cyrl*, Duhn, ank. København 31.5.

D

s.s. *Dagmar* (J. Lauritzen), ank. Hangø 1.6.
s.s. *Dan*, Clausen, afg. Montreal 31.5. til Sidney.
s.s. *Danefelt*, Simonsen, afg. Dakar 31.5. til Rotterdam.

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. Schou & Co. Telgr.-Adr. »Schou«. Stats Tlf. 17.
P. Saxbergs Efft., N. Mogensen. Tlf. 244 & 482.

Helsingør:

K. F. Marstrands Efft.

Randers:

A. L. Nielsen, ogsaa aut. Forhyringskontor.

Vejle:

W. Coops, ogsaa aut. Forhyringskontor.



Johan Madsen

Telf. Central 4735

St. Kongensgade

103

KUNSTFYRVÆRKER FRITZ BUSCH

anbefaler sig med ved Holger Pedersen.

SIGNALERINGSFYRVÆRKERI AF ENHVER ART

Leverandør til de berøvede Dampskibsselskaber og Statsbranddriften Søfartskøfd.

Laboratorium: KONGENS ENKAVÆ. V. Tlf. Cent. 6031
Tlgr.-Adr.: »Raket«, København. Privattlf. Nora 2398KONSIGNER DERES SKIBE TIL
SCHELLEN'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

LONDON

BUNKER ENTREPRENØRER
FOR UDEMLANDSKE DEPOTER OG ENGLSKE KUL-ARSKIBNINGSHAVNE
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	Telegr.-Adr.:
Newport, Mon., 131, Dock Street	»Lamberte
Port Talbot, Exchange Buildings	
NEWCASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs.	»Lambrose,
Tyne Dock, 67, Hudson Street	Newcastle.
Blyth, 19, Ridley Street	»Lamberte
West Hartlepool, Victoria Terrace	
GLASGOW, 78, St. Vincent Street	»Lamberte
Methil, 42, East High Street	
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

JOHN CARLBOM & CO. (LONDON), 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. "Carlbon, Grimsby" Hull: Central 5098 (two lines)
Baltic "Carlbon, Hull" Immingham: Central 38
"Carlbon, 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, Creechchurch Lane, LONDON E.G.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 Løsnings af alle Arter af Værel 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

Kedelmedie · Jernstøberi · Metalstøberi · Kobbersmedie

Kramtapaksler og Skruetaksler leveres fuldt færdige.

Smedearbejde af enhver Art

udføres.

*

DUNDEE

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde

E. VON MEHREN & CO.

GLASGOW · NEWCASTLE · GREENOCH

Telegram-Adresse: »Vommehren«

SKIBSMÆGLERE
BUNKERKUL ENTREPRENØRER

ANDREW LEITCH & CO.

KUL EKSPORTØRER

»KIBSMÆGLERE · SPEDITØRER · BUNKERKUL

BUNKERKUL ENTREPRENØRER

DUNDEE & GLASGOW

TELEGR.-ADR.: »LEITCH, DUNDEE

GOOLE

Cameron's

SKIBSFORSYNING/FARVER
OG PATENT BUND-MALING

Alex. Cameron & Sons Ltd.
Sunderland / England

UNDERLAND

T. SHERBURN

BEFRAGTNINGS-AGENT

SKIBSMÆGLER OG STEVEDORE

TELEGRAM-ADR.: "DORA, GOOLE"

BANK CHAMBERS,
GOOLE

m.s. *Danekonge*, Petersen, afg. Porte Pirie 23.4. til Europa.
 s.s. *Danelag*, Stage, pass. Burntisland 5.4. p. R. t. Grønland.
 s.s. *Danemark*, Hausgaard, afg. Civita Vecchia 1.6. til Vest Afrika.
 s.s. *Danery*, Voss, afg. Rufisque 28.5. til Hamburg.
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, ank. Norfolk 1.6.
 s.s. *Dorrit*, ank. Cardiff 25.5.
 s.s. *Dublin*, Krogh, ank. Santos 6.5.

E

s.s. *E. M. Dalgas*, Black, ank. Casablanca 22.5.
 s.s. *Ebba*, ank. Danzig 30.5.
 s.s. *Effte Mærsk*, Thun, afg. Murray Bay 20.5.
 s.s. *Eleonora Mærsk*, Mortensen, ank. Aalborg 29.5.
 s.s. *Etie*, Schmidt, ank. Rufisque 27.5.
 s.s. *Elisabeth*, Jensen, ank. Odense 30.5.
 s.s. *Elisabeth Mærsk*, Skou, pass. Hanstholm 25.5.
 s.s. *Ellen*, Paulsen, ank. Kiel 22.5.
 s.s. *Ellensborg*, Andersen, afg. Darthmouth 1.6.
 s.s. *Elsborg*, Palm, pass. Gibraltar 31.5.
 s.s. *Emilie Mærsk*, Andersen, ank. Punta Arenas 21.5.
 s.s. *Emma Mærsk*, Mærsk Møller, pass. Panama 11.5.
 s.s. *Emanuel*, Svane, afg. Flensborg 7.5. til Skutskär.
 s.s. *Energi*, Jensen, ank. Karlshamn 28.5.
 s.s. *England*, Stengade, afg. Havana 29.5.
 s.s. *Enigheden*, Christensen, ank. Poole 25.5.
 s.s. *Erik B.*, Jørgensen, ank. Trapani 30.5.
 s.s. *Erik Boye*, Mathiesen, afg. Teneriffa 21.5.
 s.s. *Erindring*, Nielsen, ank. Ørnskjoldsvik 20.5.
 s.s. *Ester*, afg. Hernösand 29.5. til Watchet.
 s.s. *Esther Maria*, Vilsmark, ank. South Shields 2.4.
 s.s. *Essland*, Sørensen, afg. Kotka 23.5.
 s.s. *Estonia* Christensen, ank. Danzig 31.5.

F

m.s. *Falstria*, Sørensen, ank. Hamburg 24.5.
 s.s. *Fano*, Michelsen, afg. Cienfuegos 22.5.
 m.s. *Fionia*, Skjoldam, pass. Gibraltar 30.5. p. R. t. Suez.
 s.s. *Flynderborg*, Wendt, pass. Gibraltar 28.5.
 s.s. *Frankrig*, Parkes, pass. Skagen 30.5.
 s.s. *Fredensborg*, Hillebrandt Lund, afg. Ardrossan 31.5.
 s.s. *Frederiksborg*, Larsen, ank. Aalborg 16.5.
 s.s. *Frieda*, Westergaard, ank. Helsingborg 2.6.
 s.s. *Fylla*, Callesen, pass. Holtenau 31.5. p. R. t. Trångsund.

G

s.s. *Gautatyr*, Nielsen, ank. Karlskrona 28.5.
 s.s. *Gerda*, pass. Holtenau 1.6. paa Rejse til Ceuta.
 s.s. *Grønland*, Kruse, afg. Dakar 27.5.
 s.s. *Gudrun Mærsk*, Mortensen, afg. Norfolk 24.5.
 s.s. *Gunver*, ank. København 1.3.

H

s.s. *H. A. Hansen*, L. Hansen, ank. Trångsund 29.5.
 s.s. *H. Pontoppidan*, Aggerholm, afg. Rotterdam 24.5.
 s.s. *Holland*, Christiansen, ank. Carante 27.5.
 s.s. *Hammershus*, Hveissel, ank. Catania 31.5.
 s.s. *Hans Broge*, Christensen, pass. Yxpila 30.5. paa Rejse til Gamla Karleby.
 s.s. *Hans Mærsk*, Slavensky, pass. Gibraltar 27.5.
 s.s. *Harriet*, ank. Wasa 1.6.
 s.s. *Helene*, afg. København 30.5.
 s.s. *Helga*, ank. København 17.4.
 s.s. *Henry Tegner*, Nielsen, ank. Horsens 31.5.
 s.s. *Hermod*, Clausen, afg. Reggio 30.5.
 s.s. *Hertha Mærsk*, Møller, afg. Oran 24.5.
 s.s. *Holland*, Jørgensen, pass. Sundet 29.5.
 s.s. *Hugo*, Thorkelin, lagt op.
 s.s. *Hulda Mærsk*, Andersen, afg. Methil 28.5.

I

s.s. *I. D. S. Adolph*, Krøyer, afg. Dunkirk 23.5.
 s.s. *Inga*, Nielsen, pass. Ushant 30.5. paa Rejse til London.
 s.s. *Inge Mærsk*, Hansen, afg. Manchester 20.5.
 s.s. *Inger*, pass. Zea 30.5. paa Rejse til Marseille.
 s.s. *Irene Maria*, Lisberg, ank. Rufisque 28.5.

J

s.s. *Jakob Mærsk*, Hansen, afg. Bermuda 27.5.
 s.s. *Jan*, Kurtzhals, ank. New York 1.6.
 m.s. *Java*, Schmith, afg. Penang 29.5. til Marseilles.
 s.s. *Jelling*, Andersen, ank. Puerto Mexico 27.5.
 s.s. *Jenny*, ank. København 30.5.
 s.s. *Jessie Mærsk*, Petersen, ank. Mobile 26.5.
 s.s. *Johanne*, pass. Dungeness 31.5.
 s.s. *Johannes Mærsk*, Rohde, afg. Montreal 24.5.
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, ank. Trieste 27.5.
 s.s. *Josey*, Nielsen, pass. Dunnethead 31.5. p. R. t. Aarhus.
 s.s. *Jungshoved*, Horn, afg. Montreal 23.5.
 m.s. *Jyllandia*, Kolls, pass. Gibraltar 30.5. p. R. t. London.
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, ank. Grangemouth 2.6.

K

s.s. *Kai*, Friis, ank. Baltimore 23.5.
 s.s. *Karen*, Brinch, ank. Tuborg 22.5.
 s.s. *Karla*, pass. Holtenau 1.6.
 s.s. *Kejserinde Dagmar*, Uldall, pass. Gibraltar 31.5. paa Rejse til Alexandria.
 s.s. *Kina*, Bronér, pass. Las Palmas 18.5. paa Rejse til Cape Town.
 s.s. *Kirsten Mærsk*, Bærentzen, afg. Bergen 28.5.
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, oplagt.
 s.s. *Kronborg*, Sørensen, ank. New York 31.5.
 s.s. *Kronprins Frederik*, Hejlsøe, pass. Kieler Kanal 2.6.
 s.s. *Kurland*, Berndsen, afg. Kiel 29.5.
 m.s. *København*, Mortensen, afg. Singapore 28.5. til Hamburg.

L

s.s. *Lars Kruse*, Van Deurs, ank. Zigninchar 22.5.
 s.s. *Laura Mærsk*, Løber, afg. Portland 28.5.
 m.s. *Leise Mærsk*, Houmann, ank. Sydney 28.5.
 s.s. *Lexa Mærsk*, Bærentzen, afg. Dunston 26.5.
 s.s. *Lifland*, Haure Petersen, ank. New York 28.5.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Sørensen, ank. Huelva 31.5.
 s.s. *Lily*, Poulsen, pass. Cabo Carvoiro 26.5. p. R. t. London.
 s.s. *Lithuania*, Knudsen, afg. Halifax 31.5. til New York.
 s.s. *London*, Caspersen, ank. Uleåborg 26.5.

M

m.s. *Malaya*, Kruse, pass. Perim 20.5. p. R. t. Singapore.
 s.s. *Manø*, Rathje, afg. Cardiff 29.5.
 s.s. *Margrete*, Mathiasen, ank. Riga 30.5.
 s.s. *Marie*, ank. San Carlos 30.5.
 s.s. *Marie Mærsk*, Kristensen, afg. Norfolk 23.5.
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Bordeaux 29.5.
 s.s. *Martin Carl*, Olsen, ank. San Juan 1.6.
 s.s. *Martin Goldschmidt*, Lauritzen, pass. Galata 31.5. paa Rejse til Donau.
 s.s. *Mary*, Stabell, pass. Portland 29.5.
 m.s. *Mexico*, Wolff Jørgensen, ank. London 22.5.
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, afg. London 31.5. til Swansea.

N

s.s. *N. F. Hoffding*, Klint, ank. Bremen 20.5.
 s.s. *N. J. Ohlsen*, Jensen, ank. Kattnäs 28.5.
 s.s. *Nancy*, pass. Brunsbüttelkoog 1.6.
 s.s. *Natal*, Røder, afg. San Francisco 29.5. til Vancouver.

BLIDBERG ROTHCHILD CO. INC.
 DAMPSKIBS AGENTER OG SKIBSMÆGLERE
 59-61, PEARL STREET Telegram-Adr.: BLIDBERG
 NEW YORK CITY

Repræsentanter for:
BLIDBERG METCALFE & CO., GÖTEBORG

COOMBS, MARSHALL & CO. L^{td.}
 DAMPSKIBS-REDERE
 SKIBS- OG ASSURANCE-MÆGLERE
 KUL- OG KOKS-EKSPORTØRER
MIDDLESBROUGH

Coder: Telegr. Adr.:
 Watkin's & Scott's Coomarc, Middlesbrough

TELEGRAM-ADR.: SIVEWRIGHT
 TELEFON: 8760 CITY

W. C. BACON HAROLD BACON

HOVEDKONTOR: 3 CROSS STR.,
MANCHESTER

SIVEWRIGHT, BACON & CO.

Repræsentanter for de italienske Statsbaner
 og den kgl. italienske Marine

SKIBSMÆGLERE

Repræsentanter for det britiske Marineministerium
 i Manchester og Liverpool

Fragt Agenter og Mæglere for ELDERS & FYFFES, Ltd.

Direkte Rute af hurtige Dampere fra Garston til de Canariske Øer.

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

TØRDOK-EJERE · SKIBSREPARATØRER & INGENIØRER

Telegram-Adresse: MOUNTSTUART CARDIFF Telegram-Adresse: MORDEY NEWPORT Telegram-Adresse: SHEARMAN BARRY Telegram-Adresse: SHEARMAN AVONMOUTH

REPRÆSENTERET I DANMARK VED: O. J. ESKILDSEN & CO. 26 SGT. ANNÆ PLADS · KØBENHAVN K.

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., Maskinolte 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-Londone« & »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

ETABLERET 1875

GRANGEMOUTH

NORSK VICEKONSULAT SHIPPING FEDERATION LTD.

JAMES MITCHELL

SKIBSMÆGLER OG SPEDITØR
 BURNTISLAND

Telegram-Adr.: »Mitchell«
 Telf. Nr. 15

REPRÆSENTATIONS AGENT FOR FØRSKJELIGE HULGRUBER I VEFRAHTLRE

BURNTISLAND

BUCHAN & HOGG

Skibsredere · Skibsmæglere · Speditører
 GRANGEMOUTH

Faste Ruter: Grangemouth, Middlesbro', Antwerp

Telegr.-Adr.: »Steamer« · Telefon: 59 & 189, Privat 59a

s.s. *Nautik*, pass. Holtenau 30.5.
 s.s. *Neptun*, ank. Nørre Sundby 26.3.
 s.s. *Nerma*, pass. Gibraltar 1.6. paa Rejse til Kristinestad.
 s.s. *Niobe*, ank. København 6.5.
 s.s. *Nordsoen*, ank. Memel 30.5.
 s.s. *Normandiel*, Haure Petersen, afg. Dakar 23.5.
 s.s. *Norman Isles*, Nielsen, afg. Nuevilas 27.5.

O

s.s. *Olya*, Toft, ank. Cette 1.6.
 s.s. *Oluf Mærsk*, Andreassen, pass. Gibraltar 6.5.

P

s.s. *P. Madsen*, Christensen, pass. Gibraltar 19.5.
 s.s. *P. N. Damm*, Andersen, pass. Las Palmas 23.5.
 m.s. *Panama*, Hjernum, ank. Geelong 20.5.
 s.s. *Paris*, Ovesen, afg. Chatham 25.5.
 m.s. *Peru*, Larsen, ank. Shanghai 30.5.
 s.s. *Peter Mærsk*, Knudsen, ank. Tampico 23.5.
 m.s. *Philip*, Petersen, ank. Karrebæksminde 29.5., bestemt til Limhamn.
 s.s. *Polly*, Fischer, ank. Antwerp 27.5.
 s.s. *Prins Knud*, Sigvardt, ank. Råfsö 2.6.

R

s.s. *Randi*, pass. Holtenau 2.6.
 s.s. *Rigmor*, Jørgensen, afg. Kramfors 29.5. til Palma.
 s.s. *Rita Mærsk*, Godfredsen, afg. Portland 27.5.
 s.s. *Robert Mærsk*, Jensen, ank. Cette 25.5.
 s.s. *Roma*, Bejer, ank. Rotterdam 30.5.
 s.s. *Romø*, Olesen, ank. Bona 30.5.
 s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. Jacksonville 14.5.

S

m.s. *Sally Mærsk*, Andersen, afg. Malanzas 28.5.
 s.s. *Scandia*, Simonsen, 300 miles Øst for New York 29.5., paa Rejse til New York.
 m.s. *Selandia*, Himmelstrup, afg. Bangkok 29.5. til Singapore.
 m.s. *Siam*, Poulsen, afg. San Francisco 24.5. til Hamburg.
 s.s. *Sigrid*, Madsen, ank. Garston 28.5.
 s.s. *Sigrun*, Jensen, i Dok i Antwerpen.
 s.s. *Silkeborg*, Christensen, afg. New Orleans 23.5.
 s.s. *Simone*, Christensen, afg. Susa 18.5. til London.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Cardiff 23.5.
 s.s. *Skagerak*, Hansen, ank. Kalundborg 22.5.
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, pass. Perniche 30.5.
 s.s. *Skinfaxe*, Koch, ank. København 30.5.
 s.s. *Skodsborg*, Grove, pass. Gibraltar 30.5.

s.s. *Skotland*, Iversen, ank. Amsterdam 20.5.
 s.s. *Slesvig*, Poulsen, ank. Kaolack 23.5.
 s.s. *Smul*, Hansen, afg. København 30.5.
 s.s. *Sophie*, Thomsen, ank. Ceuta 30.5.
 s.s. *Spigerborg*, Jensen, afg. Oran 31.5.
 s.s. *Stal*, Clausen, afg. Tampico 23.5. til New York.
 s.s. *Stegelborg*, Nielsen, ank. Alexandria 28.5.
 s.s. *Stella*, ank. Wiborg 31.5.
 s.s. *Susan Mærsk*, Petersen, afg. Norfolk 22.5.
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. Slemmestad 16.5. til Boston.
 s.s. *Svava*, Christensen, ank. Esbjerg 15.5.
 m.s. *Svendborgsund*, Christensen, afg. Aarhus 26.5. til Pitea via Skelskør.
 s.s. *Svend Pii*, Møller, afg. Marseille 23.5.
 s.s. *Søborg*, Madsen, afg. Norfolk 26.5.
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, ank. Minas de Mata Numbre 26.5.

T

s.s. *T. M. Werner*, Mareker, afg. Bizzao 21.5.
 s.s. *Taarnborg*, Knudsen, ank. Esbjerg 25.5.
 s.s. *Thyra* (Progress), Schmidt, ank. London 29.5.
 m.s. *Tongking*, Topp, ank. Hamburg 25.5.
 s.s. *Transvaal*, Riddersborg, afg. Port Talbot 12.5. til Cape Town.

U

s.s. *Ulf*, Rasmussen, pass. Brunsbüttel 31.5.
 s.s. *Ulla*, Jessen, ank. Cardiff 28.5.
 s.s. *Ulrik Holm*, Toft, afg. Dakar 25.5. til Carantes.
 s.s. *Uraniøborg*, Rasinussen, afg. Brunsbüttel 1.6.

V

s.s. *Valborg*, Hansen, afg. Ajaccio 31.5. til Valencia.
 s.s. *Vera*, Hjorth, pass. Gibraltar 30.5. paa Rejse til Oporto.
 s.s. *Veratyr*, Pedersen, afg. Stornoway 1.6. til København.
 s.s. *Viborg*, Sørensen, ank. Antwerpen 28.5.

W

s.s. *Wien*, Jørgensen, ank. Pictau 23.5.
 s.s. *Wilh. Colding*, Østergaard, ank. Ghent 29.5.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. Gravesend 28.5.

Y

s.s. *Yrsa* (Lauritzen), pass. Brunsbüttelkoog 30.5.

Ø

s.s. *Ørkild*, Mortensen, afg. Gibraltar 1.6.
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. Bougie 27.5.

POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE

m.s. *Alfa*, Christensen, ank. København 26.5.
 m.s. *Caroline*, Jørgensen, ank. Grangemouth 27.5.
 H. C. *Christensen*, Christensen, ank. Littlehampton 20.5.
 3m.Sk. *Cornwall*, Madsen, ank. Nørresundby 26.5., bestemt til Archangel.
Fuglen, Schmidt, afg. Fowey 18.5. til Raumo, pass. Dover 22.5.
Hans, Christensen, afg. Göteborg 28.5. til Gambby.
Niels, Rasmussen, afg. Langesundsfj. 29.5. til Inverness.
 3m.Sk. *Martin Nilsson*, Jensen, afg. Norrköping 23.5. til New Foundland via Dysart.
 3m.Sk. *Confidence*, Mouritzen, ank. Åbo 27.5., bestemt til Charlestown.
 3m.Sk. *Danebrog*, Hansen, ank. Söderhamn 15.5.
 3m.Sk. *Kurt*, Jørgensen, ank. Luleå 28.5.
 3m.Sk. *Ludvig*, Jørgensen, ank. Uleåborg 28.5., bestemt til Odense via Brahestad.
 3m.Sk. *Primula*, Jørgensen, afg. London 1.5. til Sundsvall.
 3m.Sk. *Waldemar*, Christensen, ank. Helsingør 29.5., bestemt til Ystad.
 3m.Sk. *Vera*, Larsen, ank. Yxpila 23.5.
 3m.Sk. *Leif*, Hvenegaard, oplagt København.
 3m.Sk. *Flora*, oplagt Thurø.
 m.s. *Willemoes*, M. Erichsen, afg. Raumo 29.5. til St. Briuc.
 3m.Sk. *Jens Nielsen*, K. Nielsen, ank. Reykjavik 18.5.
 3m.Sk. *Cathrine*, S. Købke, ank. Sundsvall 23.5.
 3m.Sk. *Pallesen*, J. E. Jensen, afg. Limhamn 20.5. til Sundsvall.
 3m.Sk. *Rossing*, H. P. Baagøe, ank. Sundsvall 23.5.
 3m.Sk. *Ørnen*, M. Jensen, afg. Cadiz 29.4. til Chatham.
 3m.Sk. *Zampa*, E. Johs. Jørgensen, ank. Fowey 20.5.
 3m.Sk. *Roma*, R. Petersen, afg. Stettin 20.5. til Sörnäs.

3m.Sk. *Vega*, J. Hansen, ank. Kalmar 20.5.
 3m.Sk. *P. Rasmussen*, L. W. Larsen, afg. Svendborg 23.5. til Wiborg.
 3m.Sk. *Solon*, Chr. L. Sørensen, afg. Svendborg 18.5. til Brahestad.
 3m.Sk. *Johanne*, A. Marcussen, ank. Norrköping 23.5.
 3m.Sk. *Gefon*, R. Lund, ank. Sundsvall 30.5.
 3m.Sk. *Neptun*, V. Sørensen, ank. Stugsund 26.5.
 3m.Sk. *Norden*, H. A. Olsen, pass. Helsingør 23.5. paa Rejse til Helsingfors.
 3m.Sk. *Vesta*, E. K. Kristensen, ank. Nordfjord 10.5.
 3m.Sk. *Elisabeth Eff.*, Alfr. Nielsen, ank. Ipswich 29.5.
Elisabetha, Christensen, pass. Gibraltar 22.5.
Galathea, Nielsen, ank. Hernösand 30.5.
Mela, Andersen, ank. Fowey 26.5.
Nordstjernen, Hansen, ank. Slite 27.5.
Polarstjernen, Hansen, afg. Marstal 27.5.
Emanuel, Kromann, ank. Sundsvall 26.5.
Glory, Christensen, ank. Shippegan 28.5.
 m.s. *C. Castenschiöld*, Christensen, ank. Gefle 28.5.
 Sk. *Poseidon*, Rasmussen, ank. Stykkisholm 27.5.
 Sk. *Gloria*, Kromann, pass. Skagen 28.5. p. R. t. Thurso.
 3m.Sk. *Ofelie*, Petersen, ank. St. Johns, N. F. 27.5.
Skandia, B. Harris, ank. Kragerø 29.5.
 3m.Sk. *Mars*, Olsen, afg. Eyraarbakki 26.5.
 Sk. *Uranus*, Stegmann, afg. Lissabon 25.5. til New Foundland.
 3m.Sk. *Christian*, M. Rasmussen, oplagt 21.4.
 3m.Sk. *Noah*, J. E. M. Jørgensen, afg. Rønneby Red 21.5. til Vestmanøerne, pass. Skagen 25.5.
 3m.Sk. *Garibaldi*, J. Jørgensen, ank. Windau 15.5.
 Skbg. *J. M. Nielsen*, A. P. Hansen, ank. Aabenraa 28.5.

DANSK SØFARTS TIDENDE

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

Abonnement
 i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ADMINISTRERENDE DIREKTØR:
 HANS GADE

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

Telefon 2070-12 610

samt paa alle Postkontorer

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. ½

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.

Import og Lager af

Maskiner · Værktøjer · Staal · Olier
samt tekniske Rekvisitter for Damp- og Motorskibe

ASBESTPAKKET KEDELBSLAG.

KLINGER'S

STEMPEL-SKYDEVENTILER.



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

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

HOWALDTSWERKE KIEL

SKIBSVÆRFT

MASKINFABRIK · KEDDELSMEDIE · STØBERI

PASSAGER- OG FRAGTSKIBE · MOTORSKIBE

TANKSKIBE · BUGSERBAADE · ISBRYDERE

MUDDERMASKINER · FLYDEDOKKE

DIESELMOTORER,

TYPE:

Sulzer

DOKNING OG REPARATION AF SKIBE
Flydedok for Skibe indtil 400 Fods Længde

KONTOR:

KØBENHAVN. K · AMALIEGADE 34

OVERINGENIØR

CARL HOLTERMANN

Telefon Nr. 10140

Statstelefon: 393

Telegram Adresse: »Cartholtermann«

FREDERIKSHAVNS VÆRFT & FLYDEDOK A/S

MASKIN- & SKIBSBYGGERI

*

Enerepræsentant i Danmark for

HOWDENS
VANDRØRSKEDLER

*

TELEGRAM: VÆRFTET
STATSTELEFON

4

2 TØRDOKKER · 2 FLYDEDOKKER

AADNESEN & DAHL LIMITED

FILIALER:

NEWPORT · SWANSEA · PORT TALBOT

TELEGRAM-ADR.: "DAHL"

CARDIFF

*

SKIBSMÆGLERE &
KULEKSPORTØRER

*

BUNKERKUL I
ALLE HAVNE VED BRISTOLKANALEN

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, Tsingtau, Tientsin, Dalny, Harbin, Vladivostok, Seattle, San Francisco, Valparaiso, Durban og Johannesburg.
Regelmæssig Rute fart paa Siam, Kina, Japan, Sydafrika, Australien, Java, Vestindien, Meksiko og Vestkysten af Nord- og Sydamerika.
Import til Evropa af østasiatiske og andre oversøiske Produkter, Teak- og andre Træsorter.
Eksport 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.

VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

*Skibsredere, Skibsmæglere og
Befragtningsagenter*

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.
Telegram-Adr.: VINKECO · Codes: Scotts, Watkins, Bentleys.

L. SMIT & CO.'s INTERNATIONALE BUGSERSELSKAB

Søgaende Slæbebaade: Blaat Baand paa Skorstenen.

BUGSERING

af: FLYDEDOKKE · HAVAREREDE DAMPERE · SKIBE TIL OPHUG-
NING · KULDEPOTER · SEJLSKIBE · MUDDERMASKINER m. m.

Henvendelse til: WESTPLEIN 5, ROTTERDAM

Entrepenører for Assistance til Dampere i Rotterdam Havn.

TELEGR.-ADR.: »TUG«, ROTTERDAM

BJERGNINGS-AFDELING:

BJERGNING

paa Kysten af Holland og Belgien. *Bjergningsdampere: Freya, Meermin, Ram, Stier, Buffel. Altid klare. Ogsaa stor Beholdning af Pumper, Kæder, Staalrosser, Dykker-Materiel m.m. Erfaren Stab af Bjergningsofficerer.*

TELEFON NR.: 30 · 31 · 3362

FLETCHERS (STEVEDORES) LIMITED

ETABLERET I OVER 50 AAR

TELEGRAM-ADR.:
"DISCHARGE, CARDIFF"
TELEFON: 1893

*Stevedores og
Kørsel*

ROYAL STUART BLDGS.,
JAMES STREET
CARDIFF

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 38

JOHS. UTZON

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

AALBORG

Telefon 2075 & 2200
Statstelefon 2

Telegram-Adresse:
»UTZON«

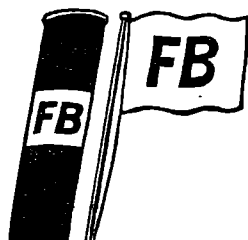
SKIBE

C. P. JENSEN

St. Annæ Plads 6 TELEFON 5430 KØBENHAVN K.

Telegram-Adr.: "FREIHTS"

A/S DAMPSKIBSSELSKABET
ORION



DE FORENEDE BUGSERSELSKABER

Telef.: Toldboddommen: Central 3914
Kontoret: Central 291 · 13101 · 10592

TELEGRAM-ADRESSE
»TUGBOATS«

Nattelefon for Bugsering: Palæ 3043
Natlf. i Strandingstøjfælde: 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 · 24

FREDAG 12 · JUNI 1925

32 · AARG.

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

MASKINMESTRENE

Opriktig talt, vi havde ventet, at Maskinmestrene var kommen paa bedre Tanker i Løbet af Ugen, der gik, og afløst den Konflikt, de har paatvunget Skibsfarten. Desværre blev vi skuffede i dette optimistiske Haab. Medens Rederne og Skibsfartens alle andre Funktionærer forlængst har fundet hinanden, staaer Maskinmestrene endnu stædigt paa deres fuldstændig ubillige Krav til Rederne. Strejke, Lockout og andre Konflikter er aflæst i alle Fag, selv *Lyngsies* ikke-faglærte Kohorter har gravet Stridsøksen ned — kun Maskinmestrene er i aaben Konflikt med deres Arbejdsgivere.

Som Dansk Dampskibsrederiforenings Direktør, cand. juris *E. Maegaard* har oplyst i et Interview, er danske Maskinmestre ikke daarligt aflagt. Efter den klækkelige Lønforhøjelse, som Mestrene fik i Aaret 1924 ved Forligsinstitutionens Medvirkning, er Gennemsnitsindtægten for en 1ste Maskinmester i de mindste Skibe 607 Kr. maanedlig og i de største 890 Kr. maanedlig; for en 2den Maskinmester henholdsvis 379 Kr. og 627 Kr. maanedlig, hvortil kommer Kost og Ophold om Bord. Til Sammenligning tjener, at ifølge Overenskomsten af 22. September 1924 mellem Dansk Arbejdsgiverforening og Maskinmestrenes Forening er Lønningerne for en 1ste Mester i højeste Lønklasse 550 Kr. maanedlig, stigende til 710 Kr. maanedlig, i laveste Klasse 410 Kr. til 460 Kr. maanedlig og for Undermestre er de tilsvarende Lønninger henholdsvis 415 Kr., 505 Kr., 355 Kr. og 405 Kr. maanedlig, og her er ikke Tale om frit Ophold og Kost.

De danske Maskinmester-Lønninger er fuldt ud paa Højde med de udenlandske. I Norge f. Eks. er højeste Løn for en 1ste Maskinmester 620 norske Kroner, laveste Løn 410 norske Kroner og for en 2den Maskinmester henholdsvis 452 og 336 norske Kroner. I Tyskland, i Belgien og i Frankrig ligger Lønningerne endnu meget lavere; i Sverige er Lønningerne praktisk talt de samme som i Danmark, og kun i England, Holland og Amerika er Lønningerne noget højere end i Danmark, men saa er til Gengæld meget store Dele af disse Landes Flaader oplagt, fordi de ikke kan finde lønnende Beskæftigelse.

Siden 1914 er de danske Maskinmester-Lønninger steget med fra 150 til 183 pCt. skønt Pristallet kun er steget med 121 pCt., og Fragterne, ja, da den førnævnte Lønforhøjelse i Februar 1924 fandt Sted, var Fragtindexen, ifølge det ansete engelske national-økonomiske Tidsskrift *Economist*, 124, i April allerede var den faldet til 117, og nu er den nede omkring de 100, hvilket med andre Ord vil sige, at Fragtniveauet nu ligger paa omtrent samme Niveau som i 1914; men Skibenes Driftsudgifter er praktisk talt dobbelt saa store som i 1914.

Disse Kendsgerninger taler deres eget Sprog — forhaabentlig ogsaa til Mestrene, der i Øjeblikket spiller et meget højt Spil. Fortsættes der, vil de meget

snart staa Ansigt til Ansigt med en i bedste Fald meget lang Arbejdsløsheds-Periode, og mange af dem vil miste deres gode, pensionsberettigede Stilling. Vor Handelsmarines Maskinmestre er gennemgaaende dygtige og flinke Folk, men uerstattelige er de ikke. Der er nok, der er parat og i Stand til at udfylde deres Stillinger.

MARITIME LIENS

I det i Dag udkommende Nummer af *The Scandinavian Shipping Gazette* har Grosserer *Christian Harhoff* af Firmaet C. K. Hansen, København, skrevet en meget interessant Artikel om ovenstaaende Emne. Hr. Harhoff udtaler heri bl. a., at man allerede i længere Tid i London har drøftet en Ændring af det gamle Princip, at Maritime Liens for nødvendige Ting gaar forud for Behæftelser, og at en Komité, der repræsenterede Redere, Købmænd og Banker, har undersøgt og diskuteret Spørgsmaalet under Chamber of Shippings Auspicier.

I de fleste om ikke i alle civiliserede Lande er denne internationale Regel bleven lovfæstet, og det forbavser mig derfor, at Spørgsmaalet er blevet taget op, da de hidtidige Bestemmelser har virket til alle interesserede Parters Tilfredshed, men da det nu en Gang er blevet taget op og utvivlsomt vil komme paa Dagsordenen for en eller anden international Skibsfarts-Konference, er det maaske lige saa godt at se paa Spørgsmaalet og undersøge, om Rederes, Leverandørers, Prioritetshaveres og Bankers Interesser i Virkeligheden strider mod hinanden.

Ved første Øjekast skulde man synes, at Prioritetshaveren vilde være interesseret i at have et privilegeret Krav og saaledes opnaa bedre Sikkerhed, men dette holder ikke Stik, naar man undersøger Spørgsmaalet nøjere.

Som Forholdet er nu, forsynes Skibe i alle Havne med Kul, Olie og andre Forsyninger uden noget Ophold og Leverandørerne faar et Førstekrav paa Skibet. Prioritetshaverne og alle, der finansierer et Skib, er først og fremmest interesserede i, at Skibet fuldfører sin Rejse hurtigst muligt, saaledes at det bliver i Stand til at tjene saa meget som muligt; Ophold, af hvilken Natur de end er, skader alle Parter, hvad enten de er Prioritetshavere, Banker eller Redere.

Følger af at udelukke Leverandørerne.

Hvis Førstekravet til Leverandørerne stemmes ud, vil dette da give Skibet Mulighed for at udføre sin Rejse hurtigere eller ikke? Svaret maa blive nej, thi ingen Leverandør i en fremmed Havn vil løbe Risikoen ved at forsyne et Skib uden mod kontant Betaling eller Sikkerhed, da hans Krav paa Rederen, saafremt Regningen ikke bliver betalt, kun vil rangere med den almindelige Kreditor. Dette indebærer i sig selv Muligheden for Forsinkelse af Dampere, da man

ikke altid straks kan faa aabnet en Kredit i en fremmed Bank, og der vil ofte blive Forsinkelser paa Grund af Formaliteter. Hvis dette Princip blev antaget, vilde man ofte se, at der blev gjort Arrest i Skibe af Leverandører, der krævede deres Penge eller Sikkerhed for dem, før Skibet fik Lov til at fortsætte, og Situationen for Prioritetshaverne, der maaske vilde være nødsagede til at overtage deres Kapital i en fremmed Havn og muligvis blive tvungne ind i en Række andre Udgifter for at føre Skibet til et Land, hvor det kunde blive solgt, saa at de kunde faa deres Fordring betalt, vilde ikke være misundelsesværdig.

Bankerne, der — udover det at være Prioritetshavere i Skibet — ofte finansierer Ladningen, er i høj Grad interesserede i en hurtig Transport af samme. Jeg kan ikke indse, at dette kan gøres paa nogen bedre Maade end ved at give alle Leverandører af Forsyninger en privilegeret Stilling, da Bankerne ellers vil risikere Værdiforringelse af Ladningen, saafremt der skal ventes paa Kredit, medens der næppe vil indtræde Forsinkelser af den Grund under de nuværende Forhold, da Leverandørens Krav gaar forud for Prioritetshaverens.

En Ændring er upaakrævet.

At hverken Leverandørerne eller Rederne ønsker nogen Forandring er øjensynligt, og i Betragtning af de fremførte Grunde synes det klart, at de finansierende Parter, Banker og Prioritetshavere er mest interesserede i ikke at gøre noget, der kan hemme Skibets normale Virksomhed.

Skulde dette Spørgsmaal virkelig blive taget op til international Drøftelse, maa det derfor fra et praktisk Reder- og Købmands-Synspunkt stærkt anbefales, at der ikke foretages nogen Forandring i det gamle, internationalt anerkendte Princip, at Leverance af Forsyninger giver Leverandøren et privilegeret Krav.

Vi erfarer, at dette Spørgsmaal, der er af vital Betydning, vil blive bragt paa Bane af den engelske Gruppe af International Shipping Conference ved Konferencens planlagte Møde i Genua i Aar.

HANDELEN MED RUSLAND

Hvor lidet det russiske Marked i Øjeblikket og antagelig i en overskuelig Fremtid i Virkeligheden betyder for Europa fremgaar af nedenstaaende Oversigt over Ruslands Import og Eksport i April Maaned d. A. via Riga, og selvom disse Tal jo selvfølgelig langt fra omfatter hele Ruslands Vareomsætning med Udlandet, er der dog ikke Grund til at tvivle om, at det Forhold mellem Import og Eksport, de viser, omtrent er det samme overalt, og de Oplysninger og Beklagelser fra italiensk Side, som vi bragte i sidste Nummer af *Dansk Søfarts Tidende*, bekræfter da ogsaa fuldt ud dette Syn paa Forholdet.

Til Rusland *indførtes* i April 1925 via Riga:

	Tons
Rug	977
Fisk, saltet og røget	98
Kemikalier og Farver	344
Papir	148
Maskiner etc.	395
Kløver og andet Frø	156
Kunstgødning	76
Forskellige Varer	168
Ialt	2,362

Fra Rusland *udførtes* i samme Maaned via Riga:

	Tons
Tømmer	7,313
Hør- og Bomuldstvist	1,314
Smør	1,006
Hamp	736
Hør	594

	Tons
Finér	523
Boghvede	496
Flæsk, fersk	394
Uld	281
Børster og andet Haar	278
Klude	243
Svin, levende	198
Hørfrø	196
Solsikkefrø	174
Tarme etc.	147
Salt	148
Caviar	138
Tovværk	120
Bomuld	98
Petroleum	85
Pelsværk	81
Olie	75
Æg	61
Fjerkræ	58
Tændstiktræ	42
Forskellige Varer	206
Ialt	15,005

De tilsvarende Tal for Marts Maaned var 1,706 Tons og 11,567 Tons.

Leningrad trænges haardt.

De baltiske Staters Frigørelse har berøvet Rusland flere vigtige Havne som Reval, Riga, Libau og Windau, og det russiske Rige har nu kun én Udførselshavn i Østersøen, Leningrad. Denne Havn er imidlertid Genstand for en skarp Konkurrence navnlig fra Revals og Rigas Side. Det Kvantum Varer disse to Havne i 1923 har transiteret fra Rusland anslaaes til ca. 330,000 metriske Tons, og dette Forhold foruroliger i høj Grad Sovjetmyndighederne, der har ladet Spørgsmaalet nøje undersøge. Man mente først, at det skyldtes Forhøjelse af de russiske Jernbanetakster, men en Undersøgelse viste, at den russiske Eksport tværtimod var interesseret i at gaa over Leningrad i Stedet for over Reval og Riga som Følge af lavere Takster i Rusland.

Grunden til Leningrads Underlegenhed overfor de rivaliserende Havne maa imidlertid søges i de overordentlig høje Havneafgifter i Leningrad. Det af Kommisariatet for Udenrigshandelen udgivne Ugeskrift har offentliggjort følgende Oplysninger, der viser de Fordele, Reval og Riga frembyder: 1) Laste- og Losnings-Omkostningerne er lavere, 2) Pakhusafgifterne er lavere, 3) Kajafgifterne ligeledes, 4) og endelig eksisterer der i de nævnte Havne ikke nogen Afgift, der svarer til »Pud-Afgiften«, en Afgift paa Vægten af de transiterede Varer, der betyder en tung Byrde paa de Varer, der gaar over Leningrad Havn.

De høje Laste- og Losnings-Omkostninger i Leningrad skyldes Forhøjelse af de derværende Havnearbejders Lønninger. Lønningerne her andrager 2.25 Rubler om Dagen, medens de i Reval ikke overstiger 1.65 Rubler. I begge de nævnte Havne forbedres disse Lønninger ved forskellige Tillæg, men medens disse i Reval kun andrager 7 pCt. af den normale Lønning, beløber de sig i Leningrad til 35 pCt.

Hertil kommer, at Arbejdsydelsen i Leningrad er meget middelmaadig, idet en Arbejder dér kun behandler 600-675 Pud Varer om Dagen, medens en Havnearbejder i Reval behandler 1,050 Pud. Endvidere ligger Pakhusene for langt fra Kajerne, og Forholdene forværres yderligere ved, at der i høj Grad savnes mekanisk Kraft til Behandlingen af Varerne, hvorfor Arbejdet gaar meget langsomt. I de andre Østersøhavne udføres disse Arbejder derimod meget hurtigt, i Særdeleshed naar det drejer sig om fordærlige Varer.

CHAMBER OF SHIPPING RIVER PLATE CHARTER-PARTY 1914

Fra Direktøren i Nordisk Skibsrederforening, Hr. J. Jantzen, har vi modtaget nedenstaaende Indlæg i Spørgsmaalet om Chamber of Shipping River Plate Charter-Party 1914, som vi herved har Fornøjelsen at bringe:

Jeg har med megen Interesse læst Skibsreder E. Nissens Artikel med ovennævnte Overskrift i *Dansk Søfarts Tidende*. Jeg er frem for alt enig med Hr. Nissen i, at naar Rederne slutter paa en Standardform, burde de kunne være sikre paa, at Certepartiet ingen Faldgruber indeholder. Forholder det sig virkelig saa, at en Reder under de Forhold, som Hr. Nissen forklarer, ikke har Regres til Befragterne, saa kan man med en vis Ret sige, at Centrocon-Certepartiet her indeholder en Faldgrube, og at Rederne bør gardere sig derimod ved passende Forbehold.

Det er naturligvis vanskeligt at udtale sig om en speciel Sag uden nøje Kendskab til alle Detailler, men hvis det er Mening, at Befragterne skulde have Adgang til at losse de Partier, der er anbragt underst, i første Havn, er det saa meningsløst, at man maa spørge sig selv, om det virkelig kan være rigtigt. Rederne besørger elter Centrocon-Certepartiet selv Lastningen, men der er givet Befragterne Adgang til at udnævne Stuverne, og ligeledes har Befragterne eller deres Agenter Ret til at være ombord under Lastningen for at inspicere Lasten, kontrollere Vægten og i det hele varetage deres egne Interesser. Befragterne har derfor fuld Adgang til selv at give Kaptajnen Anvisninger med Hensyn til Stuvningen.

Certepartiet gaar ud paa, at Skibet skal indtage en vis Last og dermed afgaa til de Pladser, Befragterne beordrer det til, for dér at losse den Del af Ladningen, der er bestemt derfor. Kontrakten gaar ikke ud paa, at Skibet i nogen Havn ikke bare skal losse den Last, der er bestemt for denne Havn, men ogsaa Last for en anden Havn eller foretage nødvendige Manipulationer med den for at komme til den Last, der skal losses. Det er Operationer, som ikke blot ligger helt udenfor Certepartiet, men som vil kunne føre Rederiet ud i stort Ansvar overfor Modtagerne af disse andre Partier. Det er et Kontraktbrud overfor dem at ud-

føre saadanne Manipulationer med deres Last i andre Havne, naar ikke Konnossementet indeholder fornødne Forbehold derom. Det forekommer mig, at Befragterne maa være ansvarlige for ethvert Tab og enhver Udgift, der herved paaføres Rederiet. Det kan umuligt være Mening, at Befragterne skulde være uforpligtet til at give Kaptajnen Anvisning af nogen Art med Hensyn til Stuvningsplanen, og saa give Kaptajnen Ordre med Hensyn til Lossepladsen uden noget Hensyn til den Orden, hvori Lasten er stuvet. Det er klart, at det kan ikke i alle Tilfælde undgaas, naar Befragterne sælger Lasten flydende, at Last, som ligger underst skal losses først; men det forekommer mig, at det maa ske paa Befragternes Risiko og Bekostning forsaavidt angaar alle Ekstraudgifter og Ekstratab eller Ansvar, som der ved paaføres Rederiet. Alt andet vil være helt urimeligt. Befragterne kan ikke slippe for Ansvar ved en Henvisning til den Bestemmelse, hvorefter deres Ansvar ophører, naar Ladningen er kommet ombord. I intet Land vil det blive fortolket saaledes, at Befragternes Ansvar skulde ophøre, naar de ikke har opfyldt deres Forpligtelser efter Certepartiet med Hensyn til at sørge for, at Lasten bliver stuvet i den Orden, hvori den maa losses. Ved deres Dispositioner over Lasten, naar den sælges flydende, maa Befragterne være bundet ved Stuvningsplanen. De maa sørge for, at den Last, der ligger øverst, bliver solgt saaledes, at den skal losses før den Last, der ligger underst, og gør de ikke det, maa de selv bære Følgerne.

Hvad angaar Faldgruber, maa jeg maaske benytte Lejligheden til atter at henlede Opmærksomheden paa Centrocon-Certepartiets Klausul 39 angaaende Stridighedens Afgørelse ved Voldgift. Jeg har haft at gøre med Sager, hvor Redere har lidt Tab paa flere hundrede Tusind Kroner, fordi de ikke har været opmærksomme paa den Frist af 3 Maaneder efter den endelige Udlosning, inden hvilken de maa fremsætte deres Fordringer skriftligt og udnævne deres Voldgiftsmand. En saadan Klausul hører ikke hjemme i et Standardcerteparti. Det er en af de værste Faldgruber, jeg har været ude for i noget Certeparti.

Leningrad skal gøres konkurrencedygtig.

De to vigtigste Indvendinger, der kan rejses mod Leningrad Havn er dog Pud-Afgiften, der betales af de behandlede Varers Vægt uden Hensyn til deres Værdi, og de høje Havneafgifter. Tonnage- og Lodsafgifterne er f. Eks. 9 Kopek højere pr. Ton i Leningrad end i Reval.

For at rette disse Forhold og sætte Leningrad i Stand til at konkurrere med Riga og Reval er der blevet foreslaaet forskellige Reforme bl. a. gaaende ud paa en Reorganisation af Arbejdsstyrken med Udvalgelse af de mest kvalificerede Arbejdere og Indførelse af Akkordarbejde, Nedsættelse af Arbejdslønnen til samme Højde som i de konkurrerende Havne, Forøgelse af Havnens mekaniske Laste- og Losningsgrejer, Ændringer i Eksportbestemmelserne og Opretelse af faste Forbindelser med Hamburg og London.

RUSSISK SKIBSBYGNING

Leningrad har man for kort Tid siden paabegyndt Bygningen af 6 Dampere til Sovjets Handelsflaade. Skibene bygges paa det gamle Putilov-Værft, et stort og moderne Værft, der før Krigen hovedsagelig gav sig af med Bygning af Krigsskibe. I Tiden efter Krigen har de russiske Værfter været beskæftigede med Bygning og Istandsættelse af Krigsskibe og Reparation af de forhaandenværende Handelsskibe. Bygning af nye Handelsskibe er først nylig begyndt, men var iøvrigt ogsaa før Krigen af ringe Betydning, da de russiske Materialepriser var for høje og Arbejdsydelsen for ringe, saaledes at de russiske Værfter byggede væsentligt dyrere end de udenlandske. I Rusland byggedes før Krigen hovedsagelig kun mindre Skibe, og iøvrigt købte man brugte Skibe i Udlandet.

Naar man nu atter begynder at bygge nye Skibe i Rusland, kan man gaa ud fra, at det vil koste mindst dobbelt saa meget at bygge dem dér som i Udlandet, og der synes derfor at være noget, der taler for, at en for kort Tid siden i russiske Blade fremkommen Meddelelse, om at Sovjet-Handelsflaaden vilde bestille Skibe for ialt 10 Millioner Guldrubler i Udlandet, er rigtig. Selv om man vil fortsætte med at bygge nye Skibe i Rusland, maa man dog sandsynligvis købe Størstedelen af Materialerne til dem i Udlandet.

BERETNING FRA DANSK SEJLSKIBSREDERI-FORENING FOR AARET 1924

Bestyrelsen for Dansk Sejlskibsrederi-Forening aflægger herved følgende Beretning om Foreningens Virksomhed i det siden sidste Beretnings Afslutning forløbne Aar.

Bestyrelsen.

Af Bestyrelsen udtraadte efter Tur paa den sidste ordinære Generalforsamling *Z. T. Jacobsen*, Troense, og *Erik B. Kromann*, Marstal, der begge genvalgtes. *R. S. Hansen*, Thurø, er afgaaet ved Døden.

Bestyrelsen beklager meget ved *R. S. Hansens* Bortgang at have mistet en elskværdig og indsigtfuld

Kollega, som altid med Interesse har deltaget i Foreningens Arbejde til Bedste for Sejlskibsfarten.

Efter i en Aarrække at have været Foreningens Revisor indvalgte han i Bestyrelsen i Aaret 1916.

Foreningens Bestyrelse har saaledes i det forløbne Beretningsaar bestaaet af: *C. P. Lund*, Hellerup, Formand; *F. H. Eriksen*, Marstal; *R. S. Hansen*, Thurø, (til 11 Januar 1925); *Z. T. Jacobsen*, Troense; *F. L. Knakkegaard*, Nykøbing, Mors; *Erik B. Kromann*, Marstal; *Alfred Nielsen*, Rudkøbing, og *I. E. Damkier Petersen*, Kolding.

REGNSKABET.

Indtægt:	Kr. Ø.	Udgift:	Kr. Ø.
Indestaaende i Handels- og Landbrugsbanken pr. 31. December 1923	2,007 41	Administrationsudgifter:	
Kassebeholdning pr. 31. December 1923.....	115 38	Kontorrekvisitter	126 85
Indbetalt af Kredsafdelingen for:		Lønninger, Kontorleje m. m.	4,550 00
Bornholm	124 75	Porto og Telegrammer	179 15
Sjælland	1,351 70	Annoncer, Brandpræmie, Ulykkesforsik- sikring m. m.	88 49
Fyn og Langeland.....	4,227 45	Bogtrykkerarbejde	413 00
Ærø	3,608 73	Bladhold	104 40
Østjylland	110 00	Telefon	167 30
Nordjylland	110 00	Opkrævning af Kontingent	10 00
Thyland og Mors	20 00	Rejseudgifter til Møder i Fællesrepræsen- tationen	1,150 00
Fanø og Vestjylland sydfor Limfjorden..	30 00	Andre Rejseudgifter	682 35
	9,582 63		7,471 54
Udenlandske Medlemmer	102 50	Aarsbidrag til Konferencen	138 34
Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart refun- deret Rejseudgifter	1,150 00	Aarsbidrag til Fællesrepræsentationen	1,150 00
Renter	173 52	Stenografering ved Generalforsamlingen	130 00
Haandbogen, tilbagebetalt Laan	100 00	Udgifter ved Generalforsamlingen og andre Møder	348 50
		Formandens Udlæg	1,084 00
		Forskelligt	53 99
		Dansk Søfarts Tidende:	
		Abonnement i 1. Halvaar 1924.....	953 60
		Abonnement i 2. Halvaar 1924.....	921 20
			1,874 80
		Et Laan til Haandbogen	100 00
		Nyanskaffelser	20 63
		Indestaaende i Handels- og Landbrugsbanken pr. 31. December 1924	462 99
		Kassebeholdning pr. 31. December 1924.....	396 65
	13,231 44		13,231 44

BALANCE PR. 31. DECEMBER 1924.

Aktiver:	Kr. Ø.	Passiver:	Kr. Ø.
Indestaaende i Handels- og Landbrugsbanken pr. 31. December 1924	462 99	Saldo	1,031 76
Kassebeholdning pr. 31. December 1924.....	396 65		
Kontorinventar	171 12		
Aktier med en paalydende Værdi af Kr. 6,200.00 i det likviderede A/S Dansk Søfartstidende (Good- will)	1 00		
	1,031 76		1,031 76

Svendborg, den 18. Februar 1925.

C. Minor Rasmussen.

Vi, undertegnede Revisorer, har Dags Dato revideret ovenstaaende Regnskab med Bilag samt eftersat Kassebeholdningen og befundet alt i Orden.

Svendborg, den 24. April 1925.

R. P. Petersen.

A. E. Rasmussen.

Revisorerne

Til at revidere Regnskaberne for Aaret 1924 genvalgte paa sidste Generalforsamling *R. P. Petersen*, Svendborg, og *A. E. Rasmussen*, Marstal.

Kredsstyrelserne.

Der er ikke i det forløbne Aar sket nogen Forandring inden for Kredsen med Hensyn til Kredsformænd.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

Foreningens delegerede har siden den sidste ordinære Generalforsamling været: Formanden *C. P. Lund*; Sekretæren *C. Minor Rasmussen* og Næstformanden *Erik B. Kromann* med henholdsvis følgende Suppleanter: *R. S. Hansen* (indtil 11. Januar 1925), *Z. T. Jacobsen* og *Alfred Nielsen*.

Formanden har tillige beklædt Hvervene som Næstformand (indtil 1. Januar 1925) og Medlem af Forretningsudvalget.

I Skrivelse af 30. September f. A. har Fællesrepræsentationen

meddelt, at Dansk Dampskibsrederiforening fra 1. Januar 1925 at regne har udmeldt sig af Repræsentationen.

Om end denne Udmeldelse ikke kom helt uventet, har man saaledes ikke haft nogen Sikkerhed derfor før i Oktober Maaned, altsaa paa et saa sent Tidspunkt, at Foreningen, da Udmeldelse af Repræsentationen skal ske ved Udløbet af et Kalenderaar med mindst 3 Maaneders skriftligt Varsel forinden, intet har kunnet foretage sig hverken i den ene eller anden Retning, men har maattet afvente, hvorledes Spørgsmaalet om Repræsentationens fremtidige Stilling vilde blive afgjort i Henhold til dens Vedtægters § 13, 2. Stk.

Det samme gælder i øvrigt ogsaa for de andre Foreninger.

I førnævnte Paragraf bestemmes:

»Repræsentationens Opløsning kan kun vedtages paa et Møde, der indkaldes med Varsel som for ekstraordinært Møde, naar mindst 2 Foreningers Delegerede 3 Maaneder forinden have indsendt Forslag derom — — —.«

Paa et den 5. December f. A. af de ikke-udmeldte Foreningers delegerede afholdt Møde blev det konstateret, at den foran gengivne Bestemmelse ikke kunde ske Fyldest, idet der af de ikke-udmeldte Foreninger ikke fandtes 2, som vilde fremkomme med Forslag om Opløsning, og da det tilmed er givet, at Udmeldelsen af Dampskibsrederiforeningen ikke i Henhold til Repræsentationens Vedtægter medfører dennes

Opløsning, maa Repræsentationen fortsætte sit Arbejde, men det er en Selvfølge, at det staa enhver af de tilbageværende 8 Foreninger frit at udmelde sig med 3 Maaneders Varsel til Udræden den 1. Januar 1926.

I Henhold til en paa et Bestyrelsesmøde den 30. September f. A. tagen Beslutning, mener Bestyrelsen sig dog ikke bemyndiget til at tage en for Foreningen og Skibsfarten saa vidtrækkende Bestemmelse uden at afæske en Generalforsamlings Mening.

I det førnævnte Møde den 5. December blev Foreningens Formand og Formanden for Skibsførerforeningen valgt med alle Stemmer, henholdsvis til Formand og Næstformand, fra 1. Januar 1925 at regne.

I Januarmødet vedtoges de ved Dampskibsrederiforeningens Udræden nødvendiggjorte Ændringer i Vedtægterne og oversendtes til Erhvervsministeriet til Godkendelse.

Kaptajn Jens Kusk Jensens Haandbog i praktisk Sømandskab.

Det meddeltes i sidste Beretning, at Bestyrelsen havde vedtaget at udgive en 4. Udgave i et Oplag af 6,000 Eksemplarer.

Denne Udgave, indbefattet Indbinding af 1,500 Eksemplarer og paaløbne Renter under Trykningen, har i alt kostet 15,463.71 Kr., der er tilvejebragt ved Laan.

Bestyrelsen har fastsat Udsalgsprisen pr. indbundet Eksemplar til 9.50 Kr. og Forhandlerrabatten til 1.75 Kr.

Bogen kom i Handelen i August Maaned 1924, og indtil første Regnskabsopgørelse den 1. April 1925 er afhændet 650 Eksemplarer. Restgælden androg samtidig 12,663.71 Kr.

DANSKE HAVNEFORHOLD Provinshavnetaksterne.

Efter Anmodning af Formanden har Sekretæren sammen med Dampskibsrederiforeningen gennemgaaet de fra de forskellige Havneudvalg indkomne Forslag om Ændringer i Havne- og Brotakster for Perioden 1925—1930.

Man gennemgik hver enkelt Havnetakst for sig og anførte i den afgivne Betænkning, hvad man ikke fra Skibsfartens Side kunde gaa med til.

Som mere almindelige Bemærkninger har man udtalt følgende:

Under Henvisning til den tidligere førte Korrespondance med Ministeriet og Sammenslutningen af danske Havne angaaende en almindelig Nedsættelse af Havnetaksterne maa man beklage, at der i de tilstillede Forslag fra Sammenslutningen af danske Havne ikke er taget noget som helst Hensyn til dette Krav, ligesom der ikke er taget Hensyn til det fra Dansk Dampskibsrederiforening fremsatte Krav om en Deling af Afgiften i en Tonnage- og en Besejlingsafgift, saaledes som Tilfældet er f. Eks. i København. Rederiforeningen maa indtrængende henstille til Ministeriet, at der, forinden de foreslaaede Takster approberes, foretages saadanne Ændringer, at disse Krav imødekommes. Ligeledes maa man beklage, at der ikke er taget Hensyn til Rederiforeningernes og Ministeriets Henstilling, jfr. Erhvervsministeriets Skrivelse af 22. Juli f. A. (Journal Nr. 2002 ^{200/20}) til Ministeriet for offentlige Arbejder, om Ophævelse af Bugserafgiften, men at denne endogsaa, tiltrods for det saaledes fremførte, for adskillige Havnes Vedkommende er forhøjet i en ganske urimelig Grad — jfr. f. Eks. den foreslaaede Takst for Odense, Aarhus m. fl.

Idet man principielt fastholder, at denne Afgift bør bortfalde, kan man dog subsidiært for den kommende Takstperiode gaa med til, at der fastsættes en Maksimaltakst for indenbys Bugserfartøjer af 2 Kr. og for udenbys Bugserfartøjer af 4 Kr., men at en saadan Afgift i intet Tilfælde maa fastsættes til et højere Beløb end det, der er gældende for Tiden, og at Afgiften efter Udløbet af Perioden 1925—1930 helt bortfalder.

Endvidere maa man kræve, at Afgiften kun opkræves af ét Bugserfartøj selv om flere anvendes. For det Tilfælde, at Kravet om Ophævelse af Afgiften for Bugserfartøjer gennemføres, kan man af Hensyn til den Konkurrence, den udenlandske Lægterfart paafører dansk Sejlskibsart, gaa med til, at der gives Havnene Kompensation for Indtægtstab, som Følge af Afgiftens Ophævelse, ved at man fastsætter en særlig men rimelig Takst for udenbys Pramme og Lægtere, der bugseres, saaledes at Tonnageafgiften opkræves af den samlede Tonnage af det bugserede Fartøj og Bugserfartøjet som en Enhed. En saadan særlig Takst kunde man tænke sig burde ligge i Nærheden af Taksten for Sejlskibe med Hjælpe-skrue. Man gaar herved ud fra, at de interesserede Organisationer faar Lejlighed til at udtale sig forinden en saadan særlig Takst endelig fastsættes. I øvrigt anser man det for formaalstjenligt, at Teksten i Normalskemaet af 13. Juni f. A. kommer til Anvendelse uforandret for alle Havne, hvor intet særligt er bemærket.

Idet man principielt fastholder, at en Nedsættelse af Havnetaksterne bør finde Sted, vilde man anse det for formaalstjenligt, om der ved det forestaaende Møde mellem Repræsentanter for Erhvervsministeriet og Rederiforeningerne opnaaedes Enighed om det Beløb, hvormed Taksterne bør nedsættes. Man skal i saa Henseende allerede nu anføre, at Rederiforeningerne anser en Nedsættelse af 25 pCt. gældende for alle Havne for det mindste, Skibsfarten maa kræve.

Yderligere Takstnedsættelse for Sejlskibe.

Selv under Hensyn til den foreslaaede almindelige Nedsættelse af Taksterne finder man Anledning til at fremsætte Krav paa en yderligere Nedsættelse af Taksterne for Sejlskibe. Der gives de Tilfælde, hvor disse ligger over Taksten for Dampskibe; dette Forhold finder Sted for udenbys Sejlskibe, der i de fleste Havne maa betale en højere Takst end indenbys Damp- og Motorskibe, tiltrods for det langt større Fradrag, disse har i Maalingen. Det er selvfølgelig ganske uholdbart, at det meget ofte indtræffer, at en Sejler skal betale ligesaa meget eller mere pr. Netto Ton i samme Havn end en Damp. Tilmeld er det ikke retfærdigt, at Sejlskibene har eller vedblivende skal være med til at betale de Millionlaan, som Havnene har paadraget sig ved deres store Havneudvidelser for at store dybgaende Dampere kan anløbe Havnene. Sejlskibene har jo ingen Gavn af disse store Vanddybder eller store Kajanlæg, der tilmed medfører, at de mere og mere udkonkurreres af Dampskibene, jfr. i denne Forbindelse de Udtalelser, som Skibsfarten har fremsat i Anledning af det paatænkte Anlæg af en Nordhavn i Helsingør.

Umiddelbart efter Betænkningens Indsendelse til Erhvervsministeriet blev der paa dette Ministeriums Initiativ afholdt Møde, hvor foruden Ministeriets Embedsmænd, Repræsentanter for de to Rederiforeninger, Grosserer-Societetets Komité, Provinshandelskammeret og Industriraadet var til Stede.

Erhvervenes Repræsentanter var enige om, at det for Erhvervets Trivsel var paakrævet snarest gørligt at faa lavere Havnetakster, og da kun Skibsfartens Repræsentanter havde naaet at gennemse Forslagene til de ny Havnetakster og afgive Betænkning, blev man ligeledes enige om, at de nugældende Takster midlertidigt forlænges for et Aar, saaledes at den derved indvundne Frist snarest muligt udnyttes til en nærmere Undersøgelse af hele den nugældende Ordning vedrørende Havne- og Brotaksterne under Medvirken af Repræsentanter for saavel Havnene som Erhvervene.

Erhvervsministeriet har med disse Forhandlinger som Grundlag henstillet til Ministeriet for offentlige Arbejder, at de af Erhvervene udtalte Ønsker om Undersøgelse og Taksterne midlertidige Forlængelse, om fornødent ved en dertil sigtende Ændring i Købstadkommunalloven, imødekommes.

Takstperioderne forkortes ikke.

Ministeriet for offentlige Arbejder har derefter bl. a. tilskrevet Erhvervsministeriet,

»at medens man med Hensyn til de indsendte Takstforslag er sindet at søge imødekomme de af det kgl. Ministerium og de under samme hørende Organisationer fremsatte Anmodninger om Ændringer i de indsendte Takstforslag, saa vidt Havnenes Interesser tillader det, og medens man er enig i at søge at naa frem til saa lave Havnetakster som muligt, maa man nære Betænkelighed ved og har ikke ment at kunne imødekomme det af Erhvervene fremsatte Ønske om at søge udvirket Lovhjemmel til ved Ændring af § 16 i Købstadkommunalloven af 26. Maj 1868 at faa de nugældende Taksters Gyldighed forlænget 1 Aar eller de hidtidige Takstperioder formindsket.«

Bugserforhold i Aarhus Havn.

Erhvervsministeriet har anmodet om Foreningens Udtalelse angaaende visse af Aarhus Havneudvalg ønskede Ændringer i Reglerne for Bugsering i Aarhus Havn. Disse Ændringer gik i Hovedsagen ud paa, at et privat Bugserelskab skulde hømmes i sin Virksomhed til Fordel for Havnens Bugserbaad.

Foreningen har bestemt udtalt sig imod disse Ændringer som stridende mod Skibsfartens Interesser og henvist til, at saavel Odense Havneudvalg som »Sammenslutningen af danske Havne« tidligere har fremsat lignende Ønsker, men at saavel Handelsministeriet som Ministeriet for offentlige Arbejder har taget Afstand derfra.

Lodsforhold.

De danske Lodstakster. Efter Formandens Anmodning har Sekretæren sammen med en Repræsentant for Dansk Dampskibsrederiforening forhandlet med Marineministeriet om yderligere Nedsættelse af Lodstaksterne.

Ved Beretningens Afslutning forelaa endnu intet endeligt Resultat.

Udenlandske Skibsfartsforhold.

Finske Bestemmelser angaaende Lodsning og Maalebreve. Erhvervsministeriet har tilsendt Foreningen et Eksemplar af »Finlands Författningssamlinger« Nr. 284—288.

Et Gennemsyn af disse Sager har givet Foreningen Anledning til over for Ministeriet at fremsætte følgende Bemærkninger:

»Det høje Ministerium henleder særlig Foreningens Opmærksomhed paa Nr. 285, der omhandler Lodsforhold, og hvori der gives en Række Lempelser for finske Skibe, hvoraf den i Punkt c. omhandlede er den, der har størst Interesse for dansk Skibsfart, idet den stiller denne uheldigere i Konkurrencen end den finske Skibsfart.

Bestemmelsen vil altsaa virke til Skade for dansk Skibsfart og er tilmeld en Krænkelse af Gensidighedsprincippet, idet

finske Skibe behandles nøjagtigt her i Danmark som Landets egne.

Uden for dette Lodsspørgsmaal tillader Foreningen sig at henlede Ministeriets Opmærksomhed paa Nr. 284, hvorefter et til Finland ankomende udenlandsk Skib skal betale en Afgift for at undgaa Ommaaling, hvilket jo betyder, at et dansk Skibs Maalebrev ikke er fuldt anerkendt i Finland til Trods for, at finske Skibes Maalebreve fuldt ud anerkendes i Danmark.

Ogsaa dette er en Krænkelser af Gensidighedsprincippet, og Foreningen maa derfor i den danske Skibsfarts Interesse henstille, at det høje Ministerium vil skænke disse Spørgsmaal sin Opmærksomhed.

Man vilde selvfølgelig foretrække, om danske Skibe i Finland kunde blive behandlet som Landets egne, men skulde dette ikke være opnaeligt, maa man kræve, at finske Skibe her i Danmark behandles som danske i Finland.

Erhvervsministeriet har derefter bl. a. meddelt Foreningen:

»At der for Tiden føres Forhandlinger mellem Danmark og Finland om Afsluttelse af en Overenskomst om gensidig Anerkendelse af Skibsmaalebreve, under hvilke Forhandlinger Ministeriet vil have sin Opmærksomhed henvendt paa det af Foreningen omtalte Forhold, samt at Forordningen om Lodsning ikke skønnes at være stridende mod den mellem Danmark og Finland afsluttede Handels- og Skibsfartstraktat af 3. August 1923, jfr. Bekendtgørelse Nr. 499 af 22. December 1923.«

Foreningen skal hertil bemærke, at selv om Forordningen om Lodsning ikke er stridende mod Traktaten af 3. August 1923, kan det af Foreningen paapegede Forhold meget vel være stridende mod Gensidighedsprincippet.

Forurening af Kystfarvande med Olie.

Amerikansk Lov angaaende Forurening af sejlbare Kystfarvande med Olie. Denne Lov omfatter territorielt alle Dele af Havet, der ligger inden for De Forenede Staters Søterritorium samt alle faktisk sejlbare Indlands-Vandveje, hvor der er Tidevand. Overtrædelse af Loven straffes med Bøder eller Fængsel eller begge Dele.

U.S.A.s Immigrations Act of 1924

vedrørende de fremmede Søfolks Adgang til De Forenede Stater.

Erhvervsministeriet har tilstillet Foreningen det herom udstedte Reglement.

Danske Skibes Behandling i Lithauen.

Oplysningsbureauet for Erhvervene har meddelt Foreningen,

»at fremmede Skibe, der ankommer til Klaipėdas (Memels) Havn, ikke vil blive underkastet særlige Formaliteter, og der vil ikke blive gjort Forskel mellem udenlandske og lithauiske Skibe.

Med Hensyn til danske Skibe vil alle i Danmark udfærdigede Certifikater vedrørende Skibsmaaling blive anerkendt af de lithauiske Myndigheder uden Kontrol.«

Kontrol ved Forhyring af Skibsbesætninger.

Erhvervsministeriet har tilstillet Foreningen »Finlands Författningssamling« Nr. 39/46 indeholdende de Bestemmelser, der vil være at iagttage ved Forhyring med Hensyn til Besætningens Anvendelighed til Skibsarbejde.

Af andre Sager, som de forskellige Regeringsmyndigheder har tilstillet Foreningen, skal nævnes: Havneafgifterne i *Arcachon, Loctudy Havn, Cherbourg og La Rochelle-Pallice*. Oprævning af Havneafgifterne i *Stockholms Toldhavn*; Lodsnings- og Indsejlingsafgifterne i forskellige portugisiske Havne; Ændringer i den lithauiske *Indførselstoldtarif*; *Australiens Udenrigshandel i 1923-1924*; Nedsættelse af *Afgifterne i Suezkanalen*; Oprettelsen af en *Lægestation i Hamborg for kønsyge Søfolk*; Ansættelse af fremmede Søfolk om Bord i *U.S.A. Shipping Boards Skibe*; angaaende 3 i Foraaret 1924 skete *Stranding* paa *Sandene ved Islands Sydkyst*.

Havne under internationalt Styre.

Et af Repræsentationen nedsat Udvalg har anbefalet, at Danmark ratificerede den i Genève vedtagne Konvention herom, hvilket er tiltraadt af Repræsentationen.

Kalmar Havnetakst.

Erhvervsministeriet har tilsendt Foreningen den for Kalmar Havn indtil Udgangen af 1927 gældende Havnetakst, og Foreningen har over for Ministeriet gjort opmærksom paa, at Skibsafgifterne i denne Takst er betydelig lavere end i de danske Havnetakster.

Stockholms Havnetakst.

Ligeledes har Foreningen fra samme Ministerium modtaget de indtil Udgangen af 1926 for Stockholms Havn gældende Havnetakster. Foreningen har paapeget det samme Forhold her og fremhævet, at udover de i denne Havnetakst fastsatte 15 Øre pr. Netto Tons betales der i København 20 Øre pr. Ton Ladning. Foreningen har udtalt sin Forundring over, at danske Havnemyndigheder, sammenlignet

med svenske, skal bruge saa uforholdsmæssigt mange Penge til Havnenes Administration.

Under 23. December f. A. har samme Ministerium tilskrevet Foreningen:

»Hoslagt skal man fremsende Afskrift af en gennem Udenrigsministeriet fra det kgl. Gesandtskab i Kristiania modtagen Indberetning, hvori det — som det vil ses — meddeles, at det norske Gesandtskab i Moskva ifølge en i »Tidens Tegn« for den 1. d. M. indeholdt Notits fornylig har henledt det norske Udenrigsdepartements Opmærksomhed paa, at *Skibsførere ved Ankomst til russisk Havn ved Indklareringen nøjagtig maa opgive alle ombordværende Varer, saavel tilhørende Skibet som Besætningen, samt paa at Undladelse heraf kan medføre meget høje Bøder, idet Undladelsen opfattes som Forsøg paa Smugling.*«

Foreningen har besvaret en fra Repræsentationen modtaget Forespørgsel angaaende *Oprindescertifikater for Varer til Frankrig*.

Efter Forespørgsel fra den amerikanske Legation har Foreningen meddelt denne, at der pr. 1. Januar 1925 af danske Sejlskibe var optagne ca. 10,300 Brutto Tons.

Mandskabsforhold.

Arbejdstiden om Bord paa Sejlskibe. Erhvervsministeriet har tilstillet Foreningen et fra en Skibsfører modtaget Andragende angaaende Pligten til at betale Overtidspenge, idet Ministeriet har ment, at Sagen angik et Forhyringsoverenskomsts spørgsmaal.

Foreningen har ikke af det foreliggende faaet denne Opfattelse og har ved Tilbagesendelsen af Andragendet bl. a. udtalt sig saaledes:

»Foranlediget ved det høje Ministeriums Skrivelse af 8. ds. — Journal Nr. 2051/9/24 — skal man tillade sig at udtale, at Dansk Sejlskibsrederi-Forening ikke de sidste Aar har haft Overenskomst med Sømandenes Forbund, hvorfor det omhandlede Spørgsmaal næppe vil kunne betragtes som et Foreningen vedrørende Forhyringsoverenskomsts spørgsmaal. Som Svar paa en Skrivelse af 21. Februar d. A. — Journal Nr. 2112/24 — hvori det høje Ministerium forespurgte om Arbejdstiden om Bord paa danske Sejlskibe, har Foreningen udtalt, at Arbejdstiden ved Land under Losning og Ladning retter sig efter Arbejdernes Arbejdstid i den paagældende Havn — altsaa underforstaaet af Arbejdere, der nærmest arbejder sammen med Skibets Folk, i dette Tilfælde Stuverne og Længdegiverne.

Det synes i det foreliggende Tilfælde, at Stuverne og Arbejderne arbejder fra Kl. 6 Morgen til Kl. 5 Aften, altsaa 1 Time over den saakaldte Normalarbejdstid, og at et navngivet Sejlskib betaler Overtid for en Time, er intet Bevis for, at Arbejdstiden skal regnes at være kun 8 Timer om Bord paa et dansk Sejlskib, saa meget mere som Sømandsloven ingen bestemt Arbejdstid angiver, og en 9 Timers Arbejdstid midt paa Sommeren ikke vil kunne kaldes urimelig. Det vil i alt Fald i sine Konsekvenser i en Tid, hvor det er Arbejdsydelse, der skal bringe Samfundet paa Fode, være farligt at fastslaa dette, og nogen løvfæstet Arbejdsdag har man jo ikke. Foreningen ser derfor ikke, at der i de af vedkommende Skibsfører nævnte to Tilfælde foreligger noget Spørgsmaal om Overtid, medmindre der i Forhyringsoverenskomsterne er fastsat en kortere Arbejdstid end 9 Timer.«

Et lignende Spørgsmaal om Arbejdstiden om Bord er af Erhvervsministeriet forelagt Repræsentationen, der herom har udtalt, at Spørgsmaalet i Realiteten laa uden for Ministeriets Omraade.

Hovmestrenes Stilling efter Sømandslovens

§ 13, 2. Stk. og § 34.

Erhvervsministeriet har anmodet Repræsentationen om en Udtalelse angaaende dette Spørgsmaal.

Repræsentationen har tiltraadt og oversendt nævnte Ministerium en af det juridiske Medlem udarbejdet Betænkning, hvori bl. a. udtales, at hverken Søloven eller Sømandsloven afgiver tilstrækkelige Holdepunkter til at bedømme Spørgsmaalet, men at hvert enkelt Tilfælde bør afgøres for sig, og at forskellige Faktorer bør tages i Betragtning ved Afgørelsen, navnlig Omfanget af Hovmesterens Arbejde samt Skibets og Mandskabets Størrelse, hans Ansvar og Selvstændighed og ikke mindst hans Lønnings Størrelse.

I øvrigt menes Spørgsmaalet i sidste Instans at være et Retsspørgsmaal, der henhører under Domstolens Afgørelse.

Dagpenge.

Søfolks Dagpenge i Tilfælde, hvor Afmønstring har fundet Sted paa Grund af Sygdom.

Paa Foranledning af Sømandenes Forbund og Søfyrbødernes Forbund har Erhvervsministeriet anmodet Repræsentationen om en Udtalelse i Sagen.

Repræsentationen har drøftet Spørgsmaalet og udtalt, at den maa mene, at 4 Kr. pr. Dag maa anses som et passende Beløb.

Sømandslovens §§ 28 og 41.

I Henhold til Sømandslovens § 42 kan Kongen under Forudsætning af Gensidighed udvide de Bestemmelser til Fordel for danske Sømand, som indeholdes i §§ 28 og 41, til ogsaa at gælde udenlandske Sømand.

Foranlediget ved et af Holland fremsat Spørgsmaal herom har Foreningen tilskrevet Erhvervsministeriet saaledes:

»I Skrivelse af 1. ds. — Journal Nr. 2051 15/24 — har det høje Ministerium anmodet om Foreningens Udtalelse angaaende, hvorvidt de i Sømandsloven af 1. Maj 1923 i § 42, jfr. §§ 28 og 41, givne Bestemmelser ogsaa bør omfatte nederlandske Søfolk paa danske Skibe.

Det er en Selvfølge, at en saadan Udvidelse af Sømandslovens Bestemmelser vil kunne medføre ny og forøgede Byrder for Sejlskibserhvervet, der, som det vil være Ministeriet bekendt, end ikke kan bære de nuværende af Lovgivningsmagten paalagte Byrder og derfor langt mindre ny, hvorfor man maa finde det uforsvarligt yderligere at paaføre Sejlskibserhvervet disse ny økonomiske Forpligtelser.

Selv bortset fra Sejlskibserhvervets bristende Evne til at bære disse Byrder, maa man finde det urigtigt, saavel henset til Sømandsloven som Ulykkesforsikringsloven, at Sejlskibserhvervet paalægges saa store Forpligtelser over for fremmede Staters Undersaatter.

Vil de forskellige Regeringer af Omsorg for de af deres Undersaatter, der tilfældig har Beskæftigelse paa et fremmed Skib, sikre disse, da bør Udgiften herved ved gensidige Overenskomster bæres af de paagældende Stater og ikke af Rederne.»

I Skrivelse af 3. April 1925 har Erhvervsministeriet anmodet om Foreningens Udtalelse angaaende en lignende Overenskomst mellem de tre skandinaviske Lande.

Foreningen har henledt Ministeriets Opmærksomhed paa, at man tidligere har taget bestemt Afstand fra den Slags Overenskomster, medmindre Staten afholder de dermed forbundne Udgifter og har i øvrigt henholdt sig til sin tidligere foran givne Udtalelse.

Afmønstring af fremmede Sømænd i Udlandet.

Udgifterne ved de fra danske Skibe afmønstrede kønssyge fremmede Søfolks Behandling i Udlandet. Erhvervsministeriet har herom under 21. Juni 1924 bl. a. tilskrevet Repræsentationen:

»Under Henviisning til tidligere Brevveksling om Ønskeligheden af med fremmede Stater at indlede Forhandlinger om en Ordning, hvorefter der bliver Mulighed for af disse at erholde refunderet Udgifter ved fra danske Skibe afmønstrede kønssyge fremmede Søfolks Behandling i Udlandet, naar fremmede Staters Lovgivning maatte paalægge danske Rederier at afholde disse Udgifter, uanset at de ikke i Henhold til Sømandslovens Bestemmelser paahviler dem, skal man meddele, at man fra Udenrigsministeriet har erholdt Underretning om, at den belgiske Regering i Sommeren 1921 har taget Initiativet til at foreslaa de Regeringer, der har Sø- og Flodhavne, at afslutte en Overenskomst, hvorved der som et Led i Kampen mod de veneriske Sygdomme tilsikres de af saadanne Sygdomme lidende Sømænd gratis Behandling i Anløbshavnene.

Erhvervsministeriet meddeler endvidere, at der fra danske Myndigheders Side intet vil være til Hinder for, at Danmark tiltræder den omhandlede Overenskomst, og at en Række søfarende Stater har erklæret sig villige til at undertegne denne.»

Foreningen skal herved udtale, at det vilde være ønskeligt, at dette Spørgsmaal snarest kunde blive ordnet og anmoder Erhvervsministeriet om at søge Sagen fremmet bedst muligt.

Mytteriet paa „Centaurus“ af Svendborg.

I sidste Beretning meddeltes, at Foreningen ikke fandt det ret og billigt, at Rederiet skulde afholde de i denne Sag paaløbne Udgifter.

Erhvervsministeriet har derefter meddelt Repræsentationen, at det om denne Sag har tilskrevet Udenrigsministeriet saaledes:

»Ved at tilbagesende hosfølgende med Udenrigsministeriets Skrivelse af 10. November f. A. (62, N. 211) modtagne Sag angaaende Spørgsmaalet om eventuel Refusion af de Statskassen ved et Mytteri om Bord i Skonnert »Centaurus« af Svendborg paaførte Udgifter til Betaling af Retsforfølgningsskridt samt til Lægehjælp og Begravelse af en Matros, der afgik ved Døden som Følge af Legemsbeskadigelse, som han paadrog sig under Mytteriet, skal man meddele, at Ministeriet for Industri, Handel og Søfart for sit Vedkommende mener at burde anbefale, at Staten ikke rejser Krav om Refusion af de omhandlede Udgifter.»

Senere har man intet hørt fra Myndighederne om denne Sag, men det er ad anden Vej meddelt Foreningen, at Udenrigsministeriet har frafaldet ethvert Krav paa Rederiet.

Fyr, Signalvæsen, Afmærkning m. m.

Øresund. Som meddelt i sidste Beretning har Repræsentationen nedsat et Udvalg til nærmere at overveje Spørgsmaalet om en bedre Fyrbelysning i Øresund og Forbedring af Lodstjenesten i Drogden.

Udvalget har forhandlet med Marineministeriet, som har stillet sig velvilligt over for de fremsatte Ønsker. Efter Forslag af dette Ministerium har man fundet det rigtigst at udsætte Bygningen af et Fyrtaarn i den sydlige Del af Drogden, der skal erstatte Fyrskibet, til Fordel for de øvrige Forbedringer, og Marineministeriet har derefter fremsat Forslag

til Forandring af Trekroner og Prøvestens Fyr, hvilke Forandringer Repræsentationen har kunnet slutte sig til.

Skibsefterretninger fra de danske Signalstationer.

Som det vil erindres fra Forhandlingerne paa sidste Generalforsamling ankede en Skibsfører over, at hans Reder gentagne Gange efter 1. Juni f. A. var afkrævet Telegramudgifter for Telegrammer, som uden Aftale derom var sendt Rederen. Foreningen har undersøgt Sagen og faaet oplyst, at Afsendelsen af Telegrammerne skyldtes en Fejltagelse, og at der er taget Forholdsregler til at forebygge Gentagelser.

Radiotekniske Signalmetoder.

Foranlediget ved et fremsat Forslag om at erstatte de nu anvendte Flagsignaler til Søs med radio-tekniske Signaler har Repræsentationen under 11. November 1924 tilskrevet Erhvervsministeriet saaledes:

»I Besvarelse af Ministeriets ærede Skrivelse af 26. August d. A. tillader Repræsentationen sig at udtale, at Skibsfarten vil indse Manglerne ved det nuværende Signaleringsystem, hvilke navnlig gør sig gældende under usigtbare Vejrforhold o.d.l., og vil derfor gerne være medvirkende til ethvert Fremskridt, som kan være til Gavn for den, men den mener dog, at Værdien af det forelagte Forslag til Udnyttelse af Radiotelegrafien i Signalerings Tjeneste vanskeligt lader sig bedømme paa det nuværende Tidspunkt, hvorfor den kan anbefale, at der indenfor passende Grænser anstilles Forsøg med Radiotelegrafi som Signaleringsmiddel.

Repræsentationen tillader sig endvidere at udtale, at den absolut maa bifalde den af dens Formand i Skrivelse til Ministeriet af 3. September d. A. rettede Anmodning om, at det paalægges Forslagstilleren at afholde sig fra at rette Henvendelser til andre Landes Regeringer om dette Spørgsmaal og derved muligen bidrage til, at der tvangsmæssigt paalægges den danske Skibsfart Udgifter, hvis Formaalstjellighed endnu ikke er tilstrækkelig prøvet og gennemtænkt af de i Sagen interesserede Parter.»

„Board of Trade“s Bekendtgørelser.

»Board of Trade's Bekendtgørelse angaaende Dag-, Nat- og Taagesignaler for Fiskerfartøjer, der fisker med Snurrevaad.

Repræsentationen har behandlet dette Spørgsmaal og vedtaget at tilskrive Erhvervsministeriet saaledes:

»I Besvarelse af Ministeriets ærede Skrivelse af 13. f. M. tillader Repræsentationen sig at udtale, at den kan slutte sig til den af Ministeriets Konsulent i visse Søsager afgivne Indstilling og saaledes kan anbefale, at Signalerne bliver anbefalet til Brug ogsaa i danske Damp- og Motorfartøjer, der fisker med Snurrevaad, samt at man under Hensyn til det i Konsulentens Indstilling anførte, maa anse det for hensigtsmæssigt af den britiske Regering at udbede sig nærmere Oplysninger om Spørgsmaalet, under Paapegning af de mulig uheldige Konsekvenser, som en fortsat Afgivelse fra tidligere Praksis vil kunne medføre.»

Foreningen maa finde det i høj Grad stridende mod de internationale Søvejsregler og vel egnet til at skabe Forvirring og Usikkerhed paa Søen, at en Nation udsteder den Slags Bekendtgørelser gældende for det aabne Hav, hvadenten de fremkommer som Paabud eller kun som anbefalede.

Besejling af danske Sejlløb.

Normal Reglement for Besejling af danske Sejlløb. Dette Spørgsmaal blev ganske kort omtalt i Beretningen for 1922. Et af Repræsentationen nedsat Udvalg afgav i Juli 1924 en omfattende Betænkning, der tiltraadtes af Repræsentationen, men noget nærmere foreligger ikke.

Angivelse af Dønningens og Søens Højde.

Skala og Code til Brug ved Angivelse af Dønningens og Søens Højde. Erhvervsministeriet har med Anmodning om en Udtalelse tilstillet Repræsentationen en saadan fra engelsk Side foreslaaet Skala og Code.

Et inden for Repræsentationen nedsat Udvalg har herom udtalt,

»at det er af den Anskuelse, at den foreslaaede Reform ikke har saadan Interesse for den praktiske Skibsfart, at der vil være nogen Grund til at anbefale den i den Henseende.

Da det imidlertid af Sagen fremgaar, at de foreslaaede Ændringer ønskes af de forskellige hydrografiske Bureauer, mener Udvalget, at Reformen bør indskrænkes til de Journaler, som udgives af de nævnte Bureauer til Udfyldning om Bord ad Frivillighedens Vej.»

Repræsentationen har sluttet sig hertil.

York-Antwerpen Reglerne 1924.

Efter Indbydelse af Assurandør-Societetet har en Repræsentant for Foreningen deltaget i det fra dansk Side foretagne Gennemsyn og Omarbejdelse af York-Antwerpen Reglerne af 1890.

Paa International Law Associations 33. Kongres, der afholdtes i Stockholm i Dagene mellem 8. og 13. September 1924, resolverede Konferencen, at de nu foreliggende Regler, der afviger noget fra de her i Danmark paa de forskellige

Møder vedtagne, forelægges Handels- og Søfartskredsene til Overvejelse.

Konferencen resolverede endvidere, at saafremt Reglerne ikke godkendes af Handels- og Søfartskredsene i Almindelighed, skal International Law Association anmodes om at arrangere yderligere Drøftelse med de direkte interesserede paa en Konference særlig indkaldt med det Formaal.

Efter Bemyndigelse fra Foreningens Kredsstyrelser for Fyn og Ærø Kredse, Søassuranceforeningen Ærø i Marstal og Svendborg Søassurance i Svendborg har Foreningens Repræsentant tiltraadt de ny Regler.

Paa et af de danske interesserede i København den 28. November f. A. afholdt Møde nedsattes et Udvalg til at udarbejde en officiel Oversættelse til Dansk af Reglerne.

Denne Oversættelse vil kunne faas ved Henvendelse til »Assurandøren«s Redaktør, cand. polit. Chr. Thorsen, Holsteinsgade 27, København, Ø.

Danmarks Skibsliste.

Foreningen har fra Repræsentationen haft nogle Tabeller, der skulde erstatte de i Skibslisten optagne, angaaende Handelsflaadens Størrelse og Skibenes Art m. m., til Udtalelse.

Man har kunnet tiltræde den saaledes foreslaaede Omordning af Skibslisten, der vil give en Del flere Oplysninger om Handelsflaaden, dog med nogle Tilføjelser, der gaar ud paa, at de i Afsnittene c. og d. optagne Sejlskibe med Hjælpemotor optages i et særligt Afsnit, (subsidiært i Afsnit f. (almindelige Sejlskibe), og at Tabellerne ændres i Overensstemmelse hermed, saaledes at man Aar for Aar kan udfinde Sejlskibsflaadens Antal og Tons-Størrelse, hvilket ikke uden stort Besvær kan gøres nu, idet Sejlskibe med Hjælpemotor i Afsnittene c. og d. er blandet sammen med rene Motorskibe.

Tilsynet med Skibe.

Et Forslag til Lov om »Ændring i Lov Nr. 145 af 29. Marts 1920 om Tilsyn med Skibe« blev fremsat i Landstinget den 4. Marts d. A.

Lovforslaget tager Sigte paa to Ting, nemlig Indførelsen af et Lasteliniemærke for Passagerskibe i indskrænket Fart, hvilket dog ikke — i alt Fald ikke direkte — berører Sejlskibene, og selve Tilsynsbestemmelserne.

Til § 23 foreslaas en Bestemmelse om, at Tidspunktet for et periodisk Syn for Skibe under Oplægning kan udskydes, og en yderligere Lempelse i visse Tilfælde, hvor et almindeligt Fartcertifikat ikke har kunnet udstedes.

I § 24 foreslaas det i øvrigt ganske selvfølgelige, at et Kontrolsyn af Tilsynet skal kunne erstatte Bestemmelsen i Sølovens § 41, 1. Stk. s. Pkt. om Besigtelsesmænd udnævnt af Retten.

I § 36 er indført følgende ny Bestemmelse:

»For Sejlskibe og Sejlskibe med Hjælpemaskinkraft samt for ikke-selvbevægende Fartøjer kan Ministeriet for Industri, Handel og Søfart bestemme, at Afgiften efter Takst I nedsættes eller endog helt bortfalder.«

Selvfølgelig er en saadan ministeriel Bemyndigelse ikke ganske det samme som en i selve Loven optaget Bestemmelse, men man mener dog, at naar Ministeren i Motiverne udtaler et ganske utvetydigt Ønske om denne Afgifts fuldstændige Ophævelse for almindelige Sejlskibe og Nedsættelse for Sejlskibe med Hjælpemaskinkraft, da ligger der heri et bindende Løfte, kun skal man paapege, at Afgiftens fuldstændige Bortfalden for de sidstnævnte Skibe er ligesaa paa-krævet som for almindelige Sejlskibe.

I § 38 er foreslaaet en Nedsættelse i Afgiften for Friordscertifikatet for ganske smaa Skibe. Den faar imidlertid meget ringe Betydning for Sejlskibe, idet saa smaa Sejlskibe ikke har Brug for Friordscertifikat.

Afgiften for dette Certifikat er vedvarende uforholdsmæssig høj for Sejlskibe, men forhaabentlig vil Ministeriet gøre Brug af den det ifølge Loven hjemlede Ret til at nedsætte Afgiften for Sejlskibe med 50 pCt.

Endvidere foreslaas det nu fastsat, at Afgiften for et Friordscertifikat, udstedt paa Grundlag af et allerede foreliggende dansk, skal være 50 Kr.

Landstinget vedtog ved 3. Behandling den 3. April Forslaget, dog med den Tilføjelse:

»Denne Lov bliver at forelægge Rigsdagen til Revision inden den 1. April 1927.«

Folketinget vedtog Forslaget i Landstingets Affattelse.

Trælastfribord for Sejlskibe.

Et af Repræsentationen nedsat Udvalg, der har søgt teknisk Bistand, har afgivet Betænkning over Spørgsmaalet om Betimeligheden af Sejlskibes Forsyning med et Trælastmærke, der tillader en større Nedlastning end Dødvægtmærket.

Udvalget har fundet det rimeligt, at der gives Sejlskibe — i Lighed med Dampskibe — Adgang til, hvis Rederne ønsker det, at blive forsynet med et saadant Mærke.

Udvalget har udarbejdet et »Udkast til Forslag om Trælastfribord for Sejlskibe«, der er tiltraadt af Repræsentationen og af denne indsendt til Erhvervsministeriet.

Søforsikring.

I Aarsberetningen for 1923 er optaget en Skrivelse af 26. November 1922 til Handelsministeriet, hvori Foreningen

fremsetter en Række Indvendinger imod, at gængsige Søforsikringer, nærmest »Søassuranceforeningen Ærø« i Marstal og »Søassurancen Svendborg« i Svendborg, blev inddraget under en eventuel Lov om Forsikringsaftaler.

I Rigsdagssamlingen 1923—24 fremsattes et Forslag til »Lov om Forsikringsvirksomhed«, hvorefter »gensidige Forsikringsselskaber, hvis Omraade er snevert begrænset i faglig eller stedlig Henseende« ikke faldt ind under Lovens Omraade. Loven blev dog ikke gennemført. Forslaget blev med samme Undtagelse igen fremsat i Samlingen 1924—25, men ikke behandlet færdig.

Mønstringsvæsen.

Ud- og Afmønstring af udenlandske Søfolk. Foranlediget ved at Chefen for Statspolitiet har ønsket et nærmere Samarbejde med Mønstringsbestyrerne, har Foreningens Sekretær i sin Egenskab af delegeret i Repræsentationen til denne afgivet nedenstaaende Erklæring:

»Skønt jeg ikke ser, der er nogen særlig Nødvendighed derfor, har jeg dog intet at indvende imod, at det af Chefen for Statspolitiet ønskede Samarbejde mellem dette og Mønstringsbestyrerne iværksættes, naar dette sker med tilbørligt Hensyn til Skibsfartens Tarv og de Forhold, der her bør tages i Betragtning.

Som bekendt findes der ikke Statspoliti i enhver Havneby, for Ærøs Vedkommende er det nærmeste Statspoliti saaledes i Rudkøbing, og maaske findes der andre Steder, hvor Statspolitiet er endnu fjernere fra Havnebyen, hvor Paa- eller Afmønstring finder Sted.

Heraf kan meget vel opstaa visse Vanskeligheder, som nærmere bør overvejes og tages i Betragtning.

Jeg gaar ud fra, at der, som udtalt af Mønstringskontoret i København, ikke i al Almindelighed vil opstaa Vanskeligheder ved Udmønstring til Udlandet af en udenlandsk Sømand, selv om anden dansk Havn anløses paa Udrejsen.

Ligeledes gaar jeg ud fra, at i det Tilfælde en udenlandsk Sømand ikke ved Ankomsten her til Landet kan faa Opholdstilladelse, men har tilstrækkelig stor Afregning til selv at betale sin Hjemrejse, vil der ikke opstaa særlige Udgifter for Skibet ved Sømandens Udvisning.

Det vil i alle Tilfælde være naturligt, at Skibsføreren saa vidt muligt sikrer sig ved at tilbageholde et saa stort Hyrebeløb, at Skibet ikke kommer til at betale Sømandens Hjemrejse, men Tilbageholdelsen af et saa stort Hyrebeløb vanskeliggøres, ja, vil i visse Tilfælde umuliggøres af Bestemmelserne i Sømandslovens § 20 og 21.

Ogsaa hertil bør der i det enkelte Tilfælde tages Hensyn; thi det burde dog nødig komme saa vidt, at en saakaldt Beskyttelseslovgivning for en Udlænding skal kunne anvendes til at medføre en Udgift for en dansk Reder, som denne ikke har for en dansk Sømand.«

Disse Synspunkter er tiltraadt af Repræsentationen.

Mønstringskontorenes Telefonnumre. Foreningen har henvendt Repræsentationens Opmærksomhed paa, at en Del Mønstringskontorer havde hemmelige Telefonnumre, hvilket man ikke fandt tidssvarende. Repræsentationen har taget Spørgsmaalet op og henvendt sig til Erhvervsministeriet desangaaende.

Dette Ministerium har derefter i Slutningen af forrige Aar meddelt Repræsentationen, at alle Mønstringskontorens Telefonnumre fremtidig vil blive offentlig tilgængelige.

Europæisk Fart.

Med Henviisning til det om dette Spørgsmaal i sidste Beretning udtalte skal Bestyrelsen oplyse, at Erhvervsministeriet under 16. Oktober f. A. har tilskrevet Repræsentationen saaledes:

»Under Henviisning til tidligere Brevveksling samt Fællesrepræsentationens Skrivelse af 12. Marts d. A. vedrørende Spørgsmaalet om Udvidelse af Fartsomraadet Europæisk Fart med Hensyn til Udstedelse af Fartscertifikater for Sejlskibe skal man herved meddele, at Ministeriet under Dags Dato har tilskrevet Overskibsinspektøren saaledes:

»»Under Henviisning til de i Ministeriets Vejledning angaaende Udfyldelse af Rapportkema for Skibsskrog ved Hovedsyn og Friordssyn (Oktober 1921) indeholdte Oplysninger vedrørende Ministeriets Fastsættelse af Skibes Fartsomraader skal man tjenstlig meddele til Efterretning og videre fornøden Bekendtgørelse for Synsmændene, at Fartsomraadet Europæisk Fart samt Fart paa Allantehavet dog ikke sydligere end 30° Nr. Brd. efter Omstændighederne vil kunne forventes tildelt Sejlskibe af 70 Tons Brutto og derover, samt at Kravet om Træskibes Forhudning bortfalder forsaavidt angaar det nævnte Fartsomraade.

Paa derom i hvert enkelt Tilfælde til Ministeriet indgivet Andragende vil det nævnte Fartsomraade for Sejlskibe som de omhandlede derhos efter Omstændighederne kunne forventes udvidet til at omfatte Atlanterhavsfart Nord for Ækvator; ordentligvis vil en saadan Udvidelse af Fartsomraadet dog være betinget af, at det paagældende Skib forsaavidt angaar Rejser til Havne eller Steder Syd for 30° Nr. Brd. underkastes Bundbesigtelse ved Skibstilsynets Foranstaltning saavel umiddelbart forinden som umiddelbart efter enhver saadan Rejse.«

Endvidere har Erhvervsministeriet i Skrivelse af 24. Marts d. A. meddelt Repræsentationen:

»At der i en Ministeriet forelagt Sag blev meddelt det paagældende Skibs Farts-certifikat følgende Tilføjelse:

»Skibet kan yderligere anvendes til Fart paa Atlanterhavet Syd for 30° Nr. Brd. indtil Ækvator under Iagttagelse af de i Tilsynsbogen derom indeholdte særlige Forskrifter.«

I Skibets Tilsynsbog blev derhos tilføjet:

»Naar Skibet udsendes til Steder Syd for 30° Nr. Brd., skal det underkastes Bundbesigtelse ved Skibstilsynet saavel umiddelbart forinden som umiddelbart efter enhver saadan Rejse, med mindre der i noget Tilfælde af Ministeriet maatte være meddelt Fritagelse for saadan Besigtelse.

Fritagelse vil efter Omstændighederne navnlig kunne forventes meddelt, naar Skibet befinder sig i Udlandet, og der paa anden betryggende Maade — f. Eks. ved Besigtelse under Kølhaling og lignende foretaget af lokale søkyndige — kan tilvejebringes Oplysning om Skibets Tilstand. Nøje Rapport over saadan særlig foretagen Bundbesigtelse vil under alle Omstændigheder være at indsende gennem Skibstilsynet.«

Dødsfald og Ulykkestilfælde om Bord.

Statistiske Anmeldelser angaaende Dødsfald og Ulykkestilfælde om Bord. Erhvervsministeriet har med de dertil hørende Skemaer tilstillet Foreningen et Forslag angaaende en udvidet Statistik over Skibs-Ulykkestilfælde og anmodet om Foreningens Udtalelse.

Foreningen har ikke kunnet indse, at en saa specificeret Statistik kunde være af nogen som helst Betydning i det praktiske Liv og har paa det bestemteste fraraadet, at der paalægges Førerne den Slags udviklede og unødige Arbejder, der optager deres Tid paa Bekostning af deres virkelige Skibsførerpligter.

Ulykkesforsikring.

Som meddelt i sidste Beretning blev det i 1923 i Rigsdagen fremsatte Forslag til »Lov om Forsikring mod Følger af Ulykkestilfælde« ikke gennemført.

Den 13. Januar 1925 fremsattes et nyt Forslag, endnu mere utilfredsstillende for Rederne end det i Samlingen 1923—24 bortfaldne, særlig derved, at Erstatningssummerne igen foreslaas forhøjet efter en Aarsløn af 2400 Kr., hvorved højeste Erstatning ved Dødsfald vedvarende bliver 12,000 Kroner.

Foreningen har tilstillet det i Sagens Anledning nedsatte Folketingsudvalg Foreningens Synspunkter og Ønsker og ved Foretræde for Udvalget nærmere motiveret disse.

Udvalget naaede ikke at afgive Betænkning.

Vindebybroen.

Som det vil erindres, omtalte Bestyrelsen i sin sidste Beretning Projektet om en Bro mellem Vindeby og Svendborg. Denne Sag er af Repræsentationen, bilagt en af Vandbygningsdirektøren udarbejdet Betænkning, forelagt Foreningen til Udtalelse.

I denne Betænkning indstiller Vandbygningsdirektøren:

»At Andragendet fra Sogneraadene paa Taasinge om Tilladelse til Udførelse af det foreliggende Broprojekt ikke imødekommes, men at det henstilles til Sogneraadene at tage Spørgsmaalet om en Modernisering af det bestaaende Færgelanlæg under Overvejelse eventuelt i Forbindelse med en Undersøgelse af Muligheden og Rentabiliteten af Etableringen af et Hængefærgelanlæg.«

Foreningen har sluttet sig hertil og i øvrigt henvist til sin Sagen vedlagte Skrivelse af 10. Marts d. A. til Svendborg Havneudvalg.

Endvidere har Foreningen henledt Repræsentationens Opmærksomhed paa følgende Udtalelse i Vandbygningsdirektørens Betænkning:

»Naar hertil kommer, at Svendborgsund formentlig har nogen Betydning og i Særdeleshed under Krigen havde meget stor Betydning som Gennemsejlingsfarvand, forekommer den af Rederforeningerne rejste kraftige Opposition mod det foreliggende Broprojekt mig at være velbegrundet, selv om jeg ikke kan give de i Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Erklæring af 10. Marts d. A. fremsatte Krav til en Broforbindelse min Tilslutning.«

I øvrigt oplyser Vandbygningsdirektøren, at der maa foretages saadanne Ændringer i Projektet, at Anlægssummen kommer op paa 1 Mill. Kroner, og at Amortisation, Vedligeholdelse, Betjening og Kraftforbrug vil beløbe sig til ca. 115,000 Kroner aarlig, og at Omlægning af Færgelanlægget med ny Færg med Lethed vil kunne 4- eller 5-doble Ydeevnen, samt at Anlægssummen af Færg forminsker Anlægsgudgifterne med ca. 70 pCt. og Driftsgudgifterne med ca. 34 pCt.

Repræsentationen har fuldtud kunnet slutte sig til de af Foreningen i Sagen fremsatte Synspunkter og har derefter fra Erhvervsministeriet modtaget Meddelelse om, at dette Ministerium under 29. Januar d. A. har tilskrevet Ministeriet for offentlige Arbejder saaledes:

»I Skrivelse af 23. Oktober f. A. har Ministeriet for offentlige Arbejder udbedt sig en Udtalelse fra Erhvervs-

ministeriet over den hoslagt tilbagefølgende Sag vedrørende Spørgsmaalet om Tilvejebringelse af en fast Bro mellem Fyn og Taasinge.

Ved i denne Anledning at fremsende Afskrift af en fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart over Sagen indhentet Erklæring skal man henlede Opmærksomheden paa, at Svendborgsunds Betydning som Gennemsejlingsfarvand i væsentlig Grad forøges derved, at Grundene »Dødmanden« og »Pladerne« er gennemgravet samt ved, at Farvandet bliver belyst Vest fra mod Svendborg, to Fyr er allerede oprettet, og der er truffet Foranstaltning til Oprettelse af en Del andre Fyr, hvorved Belysningen i en nærmere Fremtid kan forventes gennemført.

Under Henvisning hertil, og idet man i øvrigt kan henholde sig til det i Fællesrepræsentationens fornævnte Skrivelse udtalte, skal man meddele, at Erhvervsministeriet for sit Vedkommende maa fraraade, at Andragendet om Tilvejebringelse af den omhandlede Bro imødekommes.

Om hvad der videre maatte passere i Sagen imødeser man til sin Tid Underretning meddelt.«

Erhvervsministeriet har derefter under 12. Marts d. A. meddelt Repræsentationen, at det fra Ministeriet for offentlige Arbejder har modtaget Underretning om, at samme under 6. s. M. har tilskrevet Bregninge Sogneraad, Taasinge, saaledes:

»I et gennem Amtmanden over Svendborg Amt hertil fremsendt Andragende af 6. December 1923 har Sogneraadene paa Taasinge anholdt om Tilladelse fra Ministeriet for offentlige Arbejder til at bygge en Bro fra Fyn til Taasinge.

I denne Anledning skal man under Vedlæggelsen af Afskrifter af 3 henholdsvis fra Vandbygningsdirektøren, Marine-ministeriet og Erhvervsministeriet i Sagen indhentede Erklæringer tjenstlig melde, at man ikke har ment at kunne give den ønskede Tilladelse, hvorhos man ikke skal undlade at henlede Opmærksomheden paa den af Vandbygningsdirektøren i hans fornævnte Skrivelse afgivne Henstilling om, at Spørgsmaalet om Forbedring af Færgeforbindelsen tages op til nærmere Behandling.«

Ind- og Udførselsforbud.

International Overenskomst om Ophævelsen af Ind- og Udførselsforbud og Restriktioner. Repræsentationen har ikke fundet det betimeligt eller forsvarligt over for Landets Økonomi at binde sig ved en saadan Overenskomst.

Konsulatforhold.

Fællesrepræsentationen har modtaget Meddelelse eller udtalt sig om følgende konsulære Poster:

Konsulaterne i *Wellington (New Zealand); Ancona; Guayaquil; Alexandria; New Orleans; Santo Domingo; Christchurch; Corunna; Madrid; Milano; Ancona; Santa Cruz; St. George; Kalkutta og Accra (Afrika).*

Vicekonsulaterne i *Brindisi; Söderhamn; Cagliari; Kirkcaldy; Gamla Karleby; Narvik; East London (Afrika); Moulmain; Kings Lynn; Falkenberg; Charleston (Syd Carolina, U. S. A.); Hannover; Spezia; Valenzia; San Paulo; Jönköping; Casablanca; Toronto (Kanada); Tampico; Tromsø; Kotka; Puerto Cabello; Venezuela; Birmingham; Bremerhafen; Auckland; Savannah; Los Angeles; Königsberg; Penang; Savona; Swinemünde; Gallipoli; Zaandam; Houston (Texas) og Kalkutta.*

Nyorganisation af den danske konsulære Repræsentation i Polen.

Omordning af den danske konsulære Repræsentation i Kanada.

Organisation af de danske Konsulatsforhold i Bulgarien. Danmarks konsulære Repræsentation i Afrika.

Flytning af Generalkonsulatet for Australien og New-Zealand fra Melbourne til Sydney.

Flytning af Vicekonsulatet i St. Paul, Minnesota, til Minneapolis og angaaende Postens Besættelse.

Kontorholdsvederlaget for det danske Vicekonsulat i Norfolk.

At den danske Gesandt i Rio tillige akkrediteres i Havana.

(Sluttet den 30. April 1925.)

Svendborg, i Juni 1925.

I Bestyrelsen for Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

C. P. Lund, F. H. Eriksen, Z. T. Jacobsen,
Hellerup, Marstal, Troense,
Formand.

F. L. Knakkegaard, Erik B. Kromann, Alfred Nielsen,
Nykøbing M., Marstal, Rudkøbing,
Næstformand.

J. E. Damkier Petersen,
Kolding.

ISFAREN OG PATROUILLETJENESTEN I NORDATLANTERHAVET

I 1914 blev der i London truffet Overenskomst mellem en Række Stater om Oprettelse af en effektiv Patrouilletjeneste i det nordlige Atlanterhav til Beskyttelse mod Faren fra Isbjergene. De Forenede Stater fik overdraget denne Tjeneste, og Lederen af den, Commander *Edw. Smith*, der for Tiden opholder sig i Bergen for at studere Vejrrapporter og Havforskningsmeloder, har til en Korrespondent til *G. H. & S. T.* udtalt sig om Arbejdet, hvoraf fremgaar, at dette drives paa helt videnskabelig Basis, og Commander *Smith*, der har ledet Arbejdet i 6 Aar, udtaler herom bl. a.: Fra Vestkysten af Grønland driver de store Isbjerger syd paa forbi Baffins Land, og vest for New Foundland danner de den største Fare for den atlantiske Trafik. Det farligste Omraade findes paa 50° v. L. og 40-42° n. B., og her ligger følgende »Ispatrouillen«s vigtigste Operationsfelt. Her støder Isbjergene nemlig paa Golfstrømmen og føres af denne i nordøstlig Retning, netop ind i de Farvande, som trafikeres af de store Atlanterhavsdampere. Den farligste Tid af Aaret er Maanederne Marts-Juli.

»Ispatrouillen« bestaar af to kraftige Dampere paa 1,500 Tons hver, der to Gange daglig udsender traadløse Rapporter om Forholdene med Hensyn til Isbjerger. De to Skibes Radiostationer er stærkere end nogen Oceandampers, og Rapporterne kan endog opfanges af Skibe i den engelske Kanal.

Isbjergene er sjældent over 250 Fod høje, men Dybden under Havoverfladen er almindeligvis tre Gange saa stor. Commander *Smith* har imidlertid truffet Isbjerger, der var indtil 1,800 Fod lange og i Volumen syv Gange større end den store Atlanterhavsdampere »Majestic«. Et saadant Isbjerg vilde være tilstrækkeligt

til at forsyne de Forenede Staters Befolkning med Is en hel Sommer igennem.

Nøje Kendskab til Havstrømmene nødvendigt.

For at naa til Klarhed over, hvad der bestemmer Isbjergenes Drift, er det nødvendigt at kende Havstrømmene, Vandets Temperatur og dets Saltholdighed, hvorfor man ogsaa tager Vandprøver paa indtil 2,000 Fods Dybde. Det er imidlertid meget vanskeligt at bestemme Driften, og Undersøgelserne maa derfor være overordentlig indgaaende, for at Ispatrouillejtenesten kan blive effektiv og Skibene i Stand til at drage fornøden Nytte af den.

Commander *Smith* er kommet til Bergen for at studere disse Spørgsmaal, idet det geofysiske Institut dér har Verdensry, og Mr. *Smith* føler sig forvisset om, at Udbyttet af Studierne i Bergen vil blive af stor Betydning for den fortsatte Udvikling af Ispatrouillejtenesten, et Arbejde, der har lige stor Interesse paa begge Sider af Atlanterhavet. Det, det gælder om, er, at de Rapporter, der udsendes, er saa korrekte som muligt og byggede paa de sikreste Bestemmelser af Isbjergenes Drift.

Hvad angaar Effektiviteten af Ispatrouillejtenesten udtaler Commander *Smith*, at der i Fjor sendtes Advarsler til 15 Atlanterhavsdampere om Isbjerger i umiddelbar Nærhed af deres Ruter, og 92 Skibe modtog Meddelelse om forskellige Isbjerges Position. Paa den anden Side modtager Patrouillebaadene ogsaa Rapporter fra Atlanterhavsdampere om Isbjerger, de har observeret, og i Fjor modtog Patrouillebaadene 38 saadanne Rapporter.

Montreal Ship Supply Company

AGENTER FOR SKANDINAVIEN:
FERD. PHILIPSON & CO.
AMALIEGADE 29 B
KØBENHAVN

MONTREAL (CANADA)
TLG.-ADR.: SUPPLYCO·MONTREAL

LONDON AGENT:
C. P. FRESHWATER
101, LEADENHALL ST.
LONDON E. C.

Provantering, Dæks- & Maskinforsyninger

TLG. ADR.:
"RIPPON"

TELEFONER
1762-6054-6450

W.E. RIPPON
DAMPSKIBS AGENT

GENOVA

· SAVONA · LEGHORN · SPEZIA ·
ONEGLIA & PORTO MAURIZIO

CODER:
WATKINS
A.B.C. 5^{te} & 6^{te} UDG.

CODER:
BENTLEY'S
SCOTT'S 9^{de} & 10^{de} UDG.

**DOMINION
SHIPPING COMPANY**
(S. A. FOLDEN)
Skibsmæglere & Befragtnings-Agenter
Eneste skandinaviske Skibsmæglerfirma i Montreal.

TELEGRAM-ADRESSE:
"DOUBLEDECK"

14, PLACE ROYALE
MONTREAL, CANADA

**NORTHERN
SHIPPING AGENCY**
(DANSK MEDINDEHAVER)
SAVONA · SPEZIA · GENUA · LIVORNO · NEAPEL

Telegram-Adresse (overalt): Northship.
Hvilken som helst Code

WIESE & CO., LISSABON

TELEGRAM-ADRESSE:
WIESECO

AGENCIA MARITIMA LTD., FARO

TELEGRAM-ADRESSE:
SHIPPING

DAMPSKIBSAGENTER OG MÆGLERE — BUNKERKUL ENTREPRENØRER

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 Lods-kutter 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 Bugsertov.

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 Ladeproner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttefæde.

To mindre Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder.

Friglager ved Tolboden.

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 Havnevesenets 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.

HORSEN

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

besørges af Ladningsmodtageren efter faste, moderate Takster og af Havnearbejdernes Andels-Losseklub.

Skibsbyggeri, Ophalingsbedding og Kølhallsplads haves. Kran til 5000 kg. Jernbanespor ved alle Bolværker. Udmærkede og velbelyste Havnepladser. Pladser og Pakhuse til Udleje.

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 uforuden.** 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, Køhallsplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. 8 Tons Kran, Havnepladsen velbelyst, Jernbanespor langs begge Havnens Sider.

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-Registertonagen. 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 ovennævnte 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 Skibsformødenheder o.v. Ind- og Udtagning af Ballast. Afgifterne opkræves indtil videre med et Tillæg af 20 %. Modereret Afgift for Rute-fartøjer og reparerende Fartøjer m. m. Fartøjer, der udelukkende anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrrings- eller Motorolie til Fartøjets eget Brug, Proviant eller andre Skibsformødenheder, 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 Dybtgaaende, 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 Lastning.** I Frihavnen besørges Losning og Lastning 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 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.

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 Lastning** foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Privat Kran løftende 25 Tons. Privat Flydedok med 2400 Tons Bæreevne. Flere Skibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

HELSINGØR

Dybden i Indsejlingen og største Del af Søndre Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. **Skibsafgift** (pr. Reg.-Ton) 25 Øre. Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. **Lods** ved Havnen og i Fyrskibet „Lappegrund“. Faste Takster. **Bugsering** efter Aftale. **Ballastpenge** 4 Øre pr. Netto Reg.-Ton. **Ballast** ca. 5 Kr. pr. m³. **Vand:** I Havnen 2 Kr.; paa Reden 4,50 Kr. pr. m³. **Losning og Lastning** til faste Takster. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. - **Moderne Skibsværft:** Ophalingsbedding indtil 800 T. Vægt; 2 Tørdokke indtil 115 m Længde; Kraner til 80 T. Løfteevne.

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. 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 Lodstvang. Lods faas i Spodsbjerg og Rørvig.

Ballastafgift 6 Øre pr. Reg.-Ton.

Vand 1.50 Kr. pr. m³ + Slangeafgift 2 Kr. pr. Leverance.

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, Pakhuse og Oplag af Bunkerkul.

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. Slangeafgift 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.

“DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

København, den 9. Juni 1925.

Fra alle Kanter lyder den samme Klagesang, og der er ikke et Marked, som kan siges at være nogenlunde. For ikke længe siden saa det ud til, at Kornmarkedet fra River Plate, Staterne og Donau skulde vaagne op af Dvalen; men disse Forhaabninger er blevet gjort sørgeligt til Skamme. Det er lige meget, hvor man søger at placere en Baad, daarligt er det overalt, og vanskeligt er det at faa en Last — ligegyldig hvor elendig Fragten er.

En god Ting er det, at Arbejdet er kommet i Gang igen i Danmark, og et normalt Forretningsliv er selvfølgelig af vital Betydning for et Land. Nogen Lindring for Skibsfarten — Rutearten undtaget — vil Arbejdets Genoptagelse dog ikke kunne medføre; men bare der kommer Liv i Handelen, faar Skibsfarten ogsaa sin Andel.

TRÆLASTMARKEDET

Finland har til Dato solgt 510/520,000 Stds. Ca. 55 pCt. af den forventede Eksport; men i Aar sælges der mindre Props end i Fjor, og det har sin Aarsag i, at England har lukket mange Gruber, og de arbejdende Gruber producerer mindre. Af Pulpwood sælges heller ikke saa meget som i Fjor, endskønt Priserne er lave. Der maa snart komme flere Laster i Markedet, og naar der bliver mere at vælge imellem, maa Fragterne kunne drives op.

Der er sluttet: 810 Stds. Wasklot & Kristinestad/West Hartlepool, 41/6d.; 1,000 Stds. 3 Sundsvall/London, 41/6d.; 700 Stds. 2 Söderhamn/London, 40/-; 612 Stds. 2 Wasa/London, 41/6d.; 950 Stds. Uleåborg & Sandvik/Sharpness, 43/6d., fri Losning; 600 Stds. 2 Wiborg/Vilvorde, 35/6d.; 300 Stds. Trångsund/Antwerpen, 36/6d.

Kotka/Antwerpen noterer for 950 Stds. 33/6d.; Söderhamn/Barcelona 425 Stds. Pesetas 127½; Haparanda/Valencia & Barcelona 490 Stds. Pts. 135.00. Sundsvall & Raumo/Algoa Bay-East London-Durban, 2,000 Stds., 80/-.

Fra Hvidehavet og Canada er Situationen ikke bedre; ca. 700 Stds. Parsboro'/W.B.E.I. er sluttet til 62/6d., og 600 Stds. Campbellton/Sharpness 57/6d., fri Losning.

KUL, KOKS ETC.

Strikens Afslutning har bragt en Del nye Laster paa Markedet, og Befragterne venter at faa Tonnage til de sidst betalte Rater. Sidst i forrige Uge blev et Par Baade sluttet meget billigt, f. Eks. 2,200 Tyne/god dansk 4/6d. og 750 Kerteminde 5/7½d.; og for 2,000 T. Forth/København noteres 4/6d. med 1,000 Losning; 5/- 5/3d. for 15/1,800 Tonnere Forth el. Østkyst/Svendborg-Aabenraa-Middelfart med 400 Losning. De svenske Rater ligger stadig paa samme lave Niveau.

I Coasting er der absolut Stilstand, og endnu flere »regular coasters« har maattet lægge op. Noteringerne er: 3/9d. Hamburg; 3/3d.—3/6d. Rotterdam; 2/9d. Vilvorde; 3/6d. Rouen for 2/3,000 Tonnere.

MIDDELHAVET

Til Trods for de mere end elendige hjemgaaende Fragter for de Laster, som er, kan Kulfragterne ikke komme i Vejret, og stadig er der mere fragtsøgende Tonnage, end Behovet kræver. De mindre Baade paa 15/2,000 T. er mest efterspurgt og har ogsaa lettest ved at faa en Returlast. En 7,800 Tonner har akcepteret 7/9d. fra Glasgow til Genoa Range, og ellers ligger Raten omkring 8/6d. 8/9d. for middelstore Baade med 10/9d. til Catania; 9/6d. 9/9d. Palermo for 4,000

Tonnere; 10/9d. Cagliari 2,100 T. og 13/- for 1/1,500 T. til spanske Middelhavshavne.

Af hjemgaaende Noteringer bemærkes: Tunis/Grangemouth 3,000 Tons 7/6d.; Bona/Stockholm 2,500 T. 10/- 10/6d.; Sicily/Garston 4,000 T. 7/9d. 8/-; Huelva/Hamburg 6,800 T. 6/-; Huelva/Rotterdam 4/7,000 T. 5/6d.; Bona/Swansea 3,200 T. 7/-; Sfax/Antwerpen 3/4,000 T. 24½ belg. Frc.

Sortehavet tager en Baad nu og da for Oliekager til U.K. med Option Danmark, Basis 14/6d. een Lossehavne Danmark, og Donau er ret livlig, men svagere. De sidste Slutninger er gjort til 19/9d. og 20/- til 3 danske Havne; 6d. mere Norge, Option Continent 17/6d. U.K. 18/-.

Galatz/Dublin & Manchester noterer 54/- med fri Lastning og Nordfrankrig fra £9.10.0 til £12.0.0. 12/1,500 Stds. Trieste/Melbourne Wharf 80/-, Juli/August.

NORD AMERIKA-GULFEN-CANADA

Disse Markeder er uden Liv, og uheldigvis er mange store Baade paa 8/10,000 Tons sat ind i Korn- og Sukkerfarten og slaar Fragten ned for de mindre Baade. Montreal har faaet 3/4,000 Tonner til 20½ C. 3 svenske, 21 à 21½ C. 3 finske, 16 een Vestitalien; men det er ellers Kulfragterne fra Hampton Roads til Sydamerika, som absorberer mest Tonnage — til Trods for de skammelige Rater og den dyre Losning. Rio er nede i Doll. 3.30 — rigtignok for 9,500 Tonner, — Sukkerraterne er svagere, og fra Nord-Pacific er igen sluttet til lidt lavere — 33/9d. Septbr.

SYD AMERIKA

Glasgow/Buenos Aires har betalt 17/- ligeledes Wales/lower ports, og Markedet strammes, da meget faa Baade søger den Vej.

For at tage Chancen med det hjemgaaende Marked burde Fragten mindst være 20/-. De sidst rapporterede Slutninger fra River Plate varierer ikke meget fra forrige Uge, og der er ingen Fart i Befragtningerne, da Farmerne holder Kornet i for høje Priser sammenlignet med Nord Amerika og Donau.

Chile er uforandret.

ØSTEN

er stadig præget af Uvirksomhed. Bombay/Antwerpen 17/6d., 7,000 T.; Karachi/Middelhavet 17/-; Sydney/Middelhavet 32/6d.; Vest Australien/27/6d.; Java/Japan 7,000 T. Sukker noteres i 41 Sen pr. picul (en Picul 136 engelske Pund); Java/Suez 6,000 T. 20/-. Syd Afrika har taget en Del Tonnage for Majs, Sept. Lastning, til ca. 25/-, 26/- U.K.-Cont.

TIME CHARTER

roligt, og selv i vestindisk Fart er det vanskeligt at faa en Baad placeret.

LODSTAKSTERNE

De Ændringer i de gældende Lodstakster, som vi tidligere har omtalt, vil, efter at de mellem Marineministeriet og Dansk Dampskibsrederiforening stedfundne Forhandlinger er afsluttede, træde i Kraft den 15. Juni.

De nye Lodstakster, som vi skal bringe i næste Nr. af *Dansk Søfarts Tidende*, bliver gennemgaaende lavere.

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 Arbejdsgiverforeningens Havnekontor til faste Takster. Transport, elektrisk Hejseapparat m. m.

Dobbelte Jernbanespor Havnen rundt. Træskibsværft med Reparationsværksteder. Motor- og Maskinfabrik. Jernstøberi, Kølhalsplads, 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 Bjergningsdamper fast Station samt lokale Bjergnings- og Slæbedampere.

MARSTAL

Syd fra gennem Klørby 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 Hjælpekrue, indg. 24 Øre, Udg. 24 Øre, Damp- og Motorskibe indg. 30 Øre, Udg. 30 Øre. **Ingen Lodstvang** uden ved Bugsering (se Lodsl.). **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 Kølhalspladser, 2 Ophalerbedding til Skibe indtil 300 Tons Egenvægt og 42 m 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 Udgaende.

Ved Havnen er ansat 2 Lodser, der lodser 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 Skibstømrer, Maskin- og Motorfabrik, Vand fra Værk, Kul m. v.

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 Lodstvang 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, Kølhalsplads og Reparationsværksted.

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 Havnebassiniet indtil 15 Fod. Bolværkernes Højde 6-6½ Fod.

Skibsafgift pr. N. R. T.

udenbys: Sejlskibe, Lægtre og Pramme 20 Øre, Sejlskibe med Hjælpekrue 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 Lodstvang

indtagen for Skibe over 150 B. T. under Bugsering. Lods for større Skibe Nord fra ved Femø, skifter i Guldborg. Lods Syd fra i Gedser. Lodspenge ifølge Lodstakster af 1901.

Bugsering fra Havnen til Guldborg eller Gedsergaard 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 Ste. edore til faste Takster.

Jernbanespor hele Havnen rundt. **Dampkran**, kører paa Havnesporene, Løfteevne 6,000 Kg. **Flydekran**, Løfteevne 4,000 Kg. **Kornelevator** ved Havnebassiniet, Kornsluger ved 20 Fods-Bolværket. Elektrisk Lys over hele Havnen samt Materiel til elektrisk Belysning i Skibene. Maskinfabrik, Skibsbyggeri og Kølhalsplads for mindre Skibe.

NYBØR

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

ODENS

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 Lodsfrihed. 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, Kølhalsplads, Skibsværter, kraftig Isbryder, som selv i strenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig. Svajeplads for Skibe indtil 150 m (ca. 490 Fod eng.) Længde.

RUDKJØBING

Indsejlingsløbet Nord fra til Havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. **Havneafg. pr. Reg.-T.:** Sejlskibe: indg. 24 Øre, Udg. 24 Øre, Sejlskibe med Hjælpekrue: indg. 30 Øre, Udg. 30 Øre, Dampskibe: indg. 35 Øre, Udg. 35 Øre. **Ingen Lodstvang** uden ved Bugsering (se Lodsl.). **Bugsering** faste billige Takster. **Ballastafgift** 4 Ø. pr. R.-T. **Ballastpris** i Tiden 2,50 pr. T. **Vand** til Skibsbrug 3 Ø. pr. R.-T., til Maskinbrug 2 Kr. pr. T. **Vand + 1 Kr.** hver Gang 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.

RØNN

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 Lodstvang.

Naar Lods benyttes:

Indenbys Fartøjer 10 Øre pr. Ton

Udenbys Fartøjer: 20 — — — — —

Er Lodshjælp benyttet for Indgaende betales ¼ for Udgaende.

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. Kølhalsafgift 5 Øre daglig pr. Reg.-Ton. Jernbanespor ved Øst-, Vest- og Sydsiden. Kuloplag med elektrisk Kullosningskran ved Kaj.

SKIBS MÆGLERE EDSV. MÆGLERE MÆGLERFIRMAER

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.

FRITAGELSE FOR TONNAGEAFGIFT I SPANIEN

Ved en »Real Orden« af 22. Maj, offentliggjort i *Gaceta de Madrid* for den 25. s. M., er der tilstaaet Fritagelse for Tonnageafgift (Impuesto de tonelaje, Art. 1 i Ley de Comunicaciones maritimas de 14. Junio 1909) for spanske eller fremmede Dampere, der gaar i Langfart, kommer fra europæiske Havne og sejler videre til andre europæiske, asiatiske eller afrikanske Havne i Middelhavet, forudsat at de intet laster eller lossere i Spanien, men indskrænker sig til at land-

sætte eller tage Kahytspassagerer fra eller til Havne som ovenfor angivet.

Det fremgaar af *Gaceta de Madrid*, at denne Bestemmelse er givet paa Initiativ af turistinteresserede Kredse i Malaga i den Hensigt at skaffe en tysk Dampskibslinie (Deutsche Ostafrikalinie), der i Juli/August d. A. agter at aabne en Rute Hamburg-Southampton-Antwerpen-Lissabon-Genoa-Afrika, Fritagelse for Tonnageafgiften, og den motiveres med en saadan Linies Betydning for Turistlivet i Andalucia.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

9. JUNI 1925

London	25,84	Madrid	77,85
New York	532,75	Amsterdam	214,10
Berlin	126,60	Stockholm	142,40
Paris	26,35	Oslo	89,55
Antwerpen	25,90	Helsingfors	13,43
Zürich	103,25	Prag	15,80
Rom	21,40	Wien	75,10

AFVIKLING AF STEVEDORE REGNINGER

Norrlands Stufvareförbund har meddelt Sveriges Redareforening, at en Del under Foreningen værende Rederier i den senere Tid ikke har overholdt Bestemmelse K i Stuveritakstens »Særlige Bestemmelser«, hvorefter Regninger for Stuvning skal betales ved Præsentationen, og Forbundet anmoder derefter om, at Rederiernes Opmærksomhed henledes paa dette Forhold.

DANSK SEJLSKIBSREDERI-FORENING

afholder sin 30. ordinære Generalforsamling Mandag den 22. Juni 1925, Formd. Kl. 11, paa Thure Kro med følgende Dagsorden:

1. Valg af Dirigent.
2. Regnskab og Beretning fremlægges.
3. Valg af 4 Medlemmer til Bestyrelsen i Stedet for C. P. Lund, Alfred Nielsen, F. H. Eriksen, hvis Mandater er udløbet, og R. S. Hansen, der er afgaaet ved Døden.

4. Valg af 2 Revisorer for Aaret 1925 (Lovenes § 8).
5. Valg af Stedet for den ordinære Generalforsamlings Afholdelse i 1926.
6. Foreningens Stilling over for Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.
7. Forskelligt.

Svendborg, den 8. Juni 1925.

P. B. V.
C. P. LUND, Formand.

NORDISK SKIBSREDERFORENING

Den aarlige Generalforsamling

afholdes i Kjøbenhavn i Dansk Dampskibsrederiforenings Lokaler, Amaliegade 29 A, Torsdag den 2. Juli Kl. 3 Eftm.

(H. O. 8248)

BESTYRELSEN

POSITIONSLISTE PR. 8. JUNI 1925

MEDDELT AF »DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Rasch, Eshjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Aalborg*, Egholm, pass. Ushant 7.6.
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, København-Aalborg Ruten.
s.s. *Aarhus*, Jørgensen, København-Aarhus Ruten.
s.s. *Absalon*, Hansen, pass. Uessant 8.6. p. R. t. Bremen.
m.s. *Afrika*, Svarrer, afg. Vladivostok 8.6. til Dalny.
s.s. *Alladin*, Nielsen, afg. Rouen 9.6.
s.s. *Alderney*, Jerne, ank. Gibraltar 6.6.
s.s. *Alexandra*, Holst, afg. Algier 6.6.
s.s. *Alf*, Clausen, ank. København 23.5.
s.s. *Alfa*, pass. Gibraltar 29. 5. paa Rejse til London.
s.s. *Alfred Hage*, Danielsen ank. Oran 28.5.
s.s. *Algarve* Sundvig ank. Antwerpen 6.6.
s.s. *Amalienborg* Hansen, ank. København 24.2.
m.s. *Annam*, Mouritzen, pass. Gibraltar 2.6. p. R. t. Suez.
s.s. *Anna*, ank. Korsør 30.5.
s.s. *Anneberg*, Korff, ank. Frederikshavn 3.6.
s.s. *Arabien*, Harder, pass. Gibraltar 3.6.
s.s. *Argentina*, Wenck, ank. Rosario 29.5.
m.s. *Arizona*, Sonne, ank. København 2.6.
s.s. *Arkansas*, Snedker, afg. Newcastle 23.5.
m.s. *Asia*, Dahl, afg. Port Said 1.6. til Valencia.
s.s. *Astria*, Bjarke, pass. Gibraltar 5.6. p. Rejse til Sunderland.
m.s. *Australien*, Møller, ank. København 6.6.

m.s. *Avance*, Andrup, ank. Aarhus 2.6.
m.s. *Avant*, Sørensen, oplagt i Rotterdam.
s.s. *Axel*, Magleby, pass. København 8.6. p. R. t. Kotka.

B

s.s. *Beira*, Kjær, oplagt i København siden 22.3.
s.s. *Belgien*, Hansen, Fart Kuba.
s.s. *Bellona*, Thrane, i Dok i Frederikshavn.
s.s. *Benedikt*, Falk, henligger i København.
s.s. *Bergenhus*, Andresen, ank. København 27.5.
s.s. *Berlin*, Vinding, ank. Vigo 22.5.
s.s. *Bertha*, Lassen, afg. Middlesbro 30.5. til Alicante.
s.s. *Birgit*, Bang, ank. Trangsund 3.5.
s.s. *Birte*, Christensen, afg. Nuevitas 6.6. til New York.
s.s. *Bjarke*, Petersen, afg. Newport 8.6. til Cardiff.
s.s. *Bodil*, afg. Ramvik 4.6. til Sevilla.
s.s. *Bogø*, Rasmussen, ank. Cardiff 5.6.
s.s. *Bolivia*, Prahl, ank. Wallsend 5.4.
s.s. *Bornholm*, Hansen, ank. Weymouth N. S. 5.6.
s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Stockholm, 7.6.
s.s. *Botnia*, Lydersen, afg. Thorshavn 6.6. til København.
s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, ank. Genova 6.6.
s.s. *Brasilien*, afg. Pernambuco 5.6.
s.s. *Brattingsborg*, Larsen, ank. Lewis 3.6.
s.s. *Bretagne*, Hartmann, afg. Riga 6.6.



EM. Z. SVITZER'S BJERGNINGS-ENTREPRISE

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

Telegram-Adresse:
»SVITZERSALVAGE«

AALBORG

**KJØBENHAVNS
HANDELSBANK**ETABLERET 1873
Aktiekapital (fuldt indbetalt) Kr. 50.000.000
Reservefond Kr. 29.865.988

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*Filialer i:*Aabenraa · Aarhus · Esbjerg · Graasten · Haderslev
Horsens · Kalundborg · Odense · Randers
Rønne · Sønderborg · Toftlund
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

KØBENHAVN

**DEN
DANSKE
LANDMANDSBANK**
GRUNDLAGT 1871**DE FORENEDE JERNSTØBERIER**AKTIESELSKAB
HOLMBLADSG. 47 · KØBENHAVN S.
TELEFON: 1630**KABYS-KOMFURER OG SKIBS-ØVNE**
I ALLE STØRRELSER TIL KUL OG OLIEFYRING**H. P. NIELSEN***Strandbygade 18 · Esbjerg
Skibshandler*

Telefon: 197 Telegr.-Adr.: Skibsnelsen

**ESBJERG JERNSTØBERI
& MASKINFABRIK**JENSEN & OLSEN
Telegr. »Thor« Esbjerg Telef. Nr. 31*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
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.: »Harkristensen« · Statstelefon 14 · Jydsk Telefon 10

SKIBSREPARATIONER**VIGGO JENSEN A/s**
MASKINFABRIK

TELFON: 2437

AARHUS

AARHUS

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: FLYDEDOKKEN

STATSTELEFON 21

SVENDBORG

s.s. *Brelland*, Larsen, ank. København 17.5.
 s.s. *Britta*, Ushant, pass. Brunsbüttel 7.6. p. R. t. Thames.
 s.s. *Brynhild*, Huus, afg. Svendborg 8.6. til Randers.
 s.s. *Bryssel*, Jensen afg. Swansea 6.6.
 s.s. *Børglum* Møllerup ank. Rufisque 7.6.

C

s.s. *C. P. A. Koch* Madsen, København-Aalborg Ruten.
 m.s. *California*, Pedersen, ank. København 17.5.
 s.s. *Carmen*, pass. Gibraltar 7.6. paa Rejse til Alicante.
 s.s. *Charkow*, Hansen, ank. Antwerpen 23.5.
 m.s. *Chile*, Hansen, afg. Hull 6.6. til Gøteborg.
 s.s. *Chr. I. Kampmann*, Thomsen, ank. Sierra Leone 28.5.
 s.s. *Christiansborg*, Lund, afg. Civita Vecchia 5.6.
 s.s. *Cimbria*, Svan, København-Randers Ruten.
 s.s. *Cito*, Jørdt, ank. Nykøbing F. 15.5.
 s.s. *Cyrril*, Duhn, ank. København 1.6.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Poulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Dagmar* (J. Lauritzen), afg. Hangø 2.6. til Sunderland.
 s.s. *Dan*, Clausen, pass. Sidney 3.6.
 s.s. *Danefell*, Simonsen, pass. Las Palmas 7.6. paa Rejse til Rotterdam.
 m.s. *Danekonge*, Petersen, afg. Port Pirie 23.4. til Suez Kanal.
 s.s. *Danelag*, Stage, pass. Burntisland 5.5. p. R. t. Grønland.
 s.s. *Danemark*, Hausgaard, pass. Gibraltar 6.6. paa Rejse til Vest Afrika.
 s.s. *Danery*, Vass, pass. Las Palmas 4.6. p. R. t. Hamburg.
 s.s. *Dania*, Bencke, afg. Baltimore 4.6. til Oslo.
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, ank. St. John N. B. 6.6.
 s.s. *Delaware*, Falkenberg, afg. Las Palmas 29.5.
 s.s. *Diana*, Tramp, ank. København 1.6.
 s.s. *Dorrit*, pass. Sagres 4.6. paa Rejse til Barcelona.
 s.s. *Douro*, Jørgensen, ank. København 8.6.
 s.s. *Dronning Maud*, Nielsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Dublin*, Krogh, ank. Santos 6.5.

E

s.s. *E. M. Dalgas*, Black, afg. Kenitra 5.6.
 s.s. *Ebba*, ank. Reval 6.6.
 s.s. *Ebro*, Rosenhøj, ank. København 25.5.
 s.s. *Egholm*, Tønnesen, afg. København 8.6.
 s.s. *Elie*, Schmidt, ank. Vestafrika 27.5.
 s.s. *Elisabeth*, Jensen, ank. Odense 30.5.
 s.s. *Ella*, Boutrup Christensen, oplagt i København.
 s.s. *Ellen*, Poulsen, ank. Kiel 7.6. til Kemi.
 s.s. *Ellensborg*, Andersen, ank. Gøteborg 6.6.
 s.s. *Elsborg*, Palm, ank. Tunis 5.6.
 s.s. *Emanuel*, Svane, ank. Skutskär 31.5. p. R. t. Antwerpen.
 s.s. *England*, Stengade, afg. Savannah 29.5.
 s.s. *Energi*, Jensen, afg. Malmø 5.6. til Nystad.
 s.s. *Enigheden*, Christensen, ank. South Shields 1.6. paa Rejse til Kotka.
 s.s. *Erik*, Bastholm, afg. Tyne 28.5. til Palermo.
 s.s. *Erik B.*, Jørgensen, afg. Trapani 9.6.
 s.s. *Erik Boye*, Mathiesen, afg. Teneriffa 21.5.
 s.s. *Erindrings*, Nielsen, pass. Helsingør 6.6. paa Rejse til W. Hartlepool.
 s.s. *Esbarn Snare*, Dreyer, oplagt i Esbjerg fra 28.5.
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, Aarhus-Hamborg Ruten.
 s.s. *Ester*, ank. Watchet 7.6.
 s.s. *Esther Maria*, Vilsmark, ank. South Shields 2.4.
 s.s. *Estland*, Sørensen, ank. Liverpool 2.6.
 s.s. *Estonia*, Christensen, ank. Danzig 31.5.
 s.s. *Expres*, Hansen, afg. Horsens 9.6. til København.

F

s.s. *Falken*, Pedersen, Ruten København-sydfynske Pladser.
 m.s. *Falstra*, Sørensen, ank. Hamburg 24.5.
 s.s. *Fano*, Mikkelsen, afg. Cienfuego 22.5.
 s.s. *Ficaria*, Hansen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Fiona*, Petersen, oplagt i København fra Nov. 1924.
 m.s. *Fionia*, Skjoldam, afg. Suez 7.6. til Colombo.
 s.s. *Flora*, Andresen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Florida*, Holm, afg. Cardiff 15.5. til Buenos Aires.
 s.s. *Flynderborg*, Wendt, ank. Birkenhead 5.6.
 s.s. *Frankrig*, Parkes, ank. Norrsundet 2.6.
 s.s. *Fredensborg*, Hillebrandt, pass. København 6.6.
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, ank. København 30.5.
 s.s. *Frederiksborg*, Larsen, ank. Aalborg 16.5.
 s.s. *Freya*, Aalborg-Hamborg Ruten.
 s.s. *Frieda*, Theiland, ank. Rotterdam 5.6.
 s.s. *Frigga*, Larsen, ank. Esbjerg 4.6.
 s.s. *Frode*, Juul Larsen, afg. Norfolk Va. 28.5. til København.
 s.s. *Fylla*, Callesen, ank. Trångsund 4.6.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, ank. København 2.6.
 s.s. *Gautatyr*, Nielsen, ank. Koivusaari 6.6.
 s.s. *Gerda*, pass. Portland 5.6. paa Rejse til Ceuta.
 s.s. *Geysir*, Hansen, i Timecharter.
 s.s. *Gorm*, Christensen, afg. Ardrossan 27.5.
 s.s. *Grønland*, Kruse, afg. Las Palmas 3.6.
 s.s. *Gunver*, ank. København 1.3.

H

s.s. *H. A. Hansen*, L. Hansen, ank. Trångsund 29.5.
 s.s. *H. Pontoppidan*, Aggerholm, afg. Oran 4.6.
 s.s. *Halvdan*, Ørbech, ank. Vejle 21.5.
 s.s. *Halland*, Christiansen, ank. Marseille 2.6.
 s.s. *Hamlet*, Skou, ank. Oxeløund 7.6.
 s.s. *Hammershus*, Hveissel, afg. Catania 6.6.
 s.s. *Hans Broge*, Christensen, ank. Gamla Karleby 30.5.
 s.s. *Harald*, Pedersen, ank. Taranto 26.5.
 s.s. *Harriet*, ank. Kemi 6.6.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, ank. København 5.6.
 s.s. *Hekla*, Basch Kronika, ank. Kemi 4.6.
 s.s. *Helene*, ank. Sundswall 5.6.
 s.s. *Helga*, ank. København 17.4.
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, ank. København 26.5.
 s.s. *Hengest*, Ingemann Andersen, oplagt i København siden 21.4. 25.
 s.s. *Henry Tegner*, Nielsen, ank. Horsens 31.5.
 s.s. *Hermod*, Clausen, afg. Huelva 7.6.
 s.s. *Hindsholm*, Møller, ank. København 1.6.
 s.s. *Hjelm*, Pedersen, henligger i København siden 15.5.
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Swansea 4.6. til København.
 s.s. *Holland*, Jørgensen, ank. Boness 2.6.
 s.s. *Hroar*, Oest Jacobsen, afg. Hull 5.6.
 s.s. *Hugo*, Thorkelin, oplagt.

I

s.s. *I. D. S. Adolph*, Krøyer, afg. Tyne 29.5.
 s.s. *I. T. Justesen*, Jensen, pass. Capetown 27.5. paa Rejse til Dakar f. O.
 m.s. *Indien*, Jacobsen, afg. Newcastle N.S.W. 5.6.
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Middelsbrough 8.6.
 s.s. *Inger*, ank. Marseille 6.6.
 s.s. *Irene Maria*, Lisberg, ank. Rufisque 28.5.
 s.s. *Island*, Frandsen, ank. København 30.5.
 s.s. *Ivar*, Nielsen, afg. Galveston 5.6. til New Orleans.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Schønning, ank. Antwerpen 3.6.
 s.s. *J. C. la Cour*, Sandberg, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jan*, Kurtzhals, afg. New York 4.6. til Hamptonroads.
 m.s. *Java*, Schmith, afg. Penang 29.5. til Suez.
 s.s. *Jelling*, Andersen, afg. Puerto Mexico 7.6.
 s.s. *Jenny*, ank. København 30.4.
 s.s. *Johanne*, pass. Holtenau 5.6. p. R. t. Svartvik.
 s.s. *Jolantha*, Strufve, Stetin-København-Oslo Ruten.
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, ank. Venedig 3.6.
 s.s. *Josey*, Nielsen, ank. Aarhus 3.6.
 s.s. *Jungshoved*, Horn, pass. Terceira 3.6.
 m.s. *Jyllandia*, Kolls, ank. London 6.6.
 s.s. *Jegersborg*, Petersen, afg. Methil 6.6.

K

s.s. *Kai*, Friis, afg. Baltimore 6.6. til Norfolk.
 s.s. *Karen*, Brinch, ank. Tuborg 22.5.
 s.s. *Karla*, pass. Holtenau 1.6. paa Rejse til Sevilla.
 s.s. *Kasan*, Sørensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Katholm*, Petersen, ank. København 26.5.
 s.s. *Kejserrinde Dagmar*, Uldall, pass. Gibraltar 31.5. paa Rejse til Alexandria.
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, afg. Antwerpen 19.5. til Miami.
 s.s. *Kina*, Bronér, ank. Cape Town 6.6.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, København-Aarhus Ruten.

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. Schou & Co. Telgr. Adr. »Schou«. Stats Tlf. 17.
 P. Saxbergs Eftf., N. Mogensen. Tlf. 244 & 482.
 Telgr. Adr. Saxberg.

Helsingør:

K. F. Marestrands Eftf.

Randers:

A. L. Nielsen, ogsaa aut. Forhyringskontor.

Vejle:

W. Coops, ogsaa aut. Forhyringskontor.

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 Vares sendes efter Anmodning.

FRANK BROWN, DIREKTØR

LONDON

BUNKER ENTREPRENØRER
FOR UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGLSKE KUL-AFSKIBNINGSHAVNE
BEFRAGTNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE
KULEKSPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER
FLYDENDE BRÆNDELSE**LAMBERT BROTHERS
LIMITED**TELEGRAM-ADR.: 85, GRACECHURCH STREET,
LONDON STOCK, LONDON
LONDON

FILIALER:

CARDIFF, The Exchange	} »Lambert»
Newport, Mon., 131, Dock Street	
Port Talbot, Exchange Buildings	
NEWCASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs.	} »Lambrose»
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	} »Lambert»
HULL, Prudential Buildings	
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road	
Immingham, Dock Offices	} »Lambrose» Grimby

NEW YORK: 17, STATE ST. BILBAO: ESTACION 5
PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA

LONDON

LONDON

LONDON

HARALD ISACHSEN & CO., Ltd.

Skibsmæglere og Befragtningsagenter

TELEGRAM-ADRESSE: "AVANCEUR", LONDON
CODER: SCOTT'S & WATKINS

101, LEADENHALL STREET, LONDON E.C.3

JOHN CARLBOM & CO. (LONDON), 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)	Grimby: Central 2073 & 2071
A.B.C.	"Carlbon, Grimsby"	Hull: Central 5093 (two lines)
Baltic	"Carlbon, Hull"	Immingham: Central 38
	"Carlbon, Newenstle-on-Tyne"	Newcastle: City 144

110, FENCHURCH STREET, LONDON E.C.3.

J. A. FINZI & YOUNG8, FENCHURCH BLDGS.
LONDON, E.C.3
TELEFON: AVENUE 8289

SKIBSMÆGLERE OG BEFRAGTERE

Telefoner: { Grimsby No. 621
Immingham No. 31

Telegrams: "SUTCLIFFE"

JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

Skibsmæglere, Befragtning, Spedition, Assurance og Kommissionsforretning.
Stevedores, etc.

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

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

GRIMSBY

MOUNTSTUART TØRDOKKE OG SHEARMANS LIMITED

TØRDOK-EJERE · SKIBSREPARATØRER & INGENIØRER

Telegram-Adresse: MOUNTSTUART CARDIFF
Telegram-Adresse: MORDEY NEWPORT
Telegram-Adresse: SHEARMAN BARRY
Telegram-Adresse: SHEARMAN AVONMOUTH

REPRÆSENTERET I DANMARK VED: O. J. ESKILDSEN & CO. 26 SGT. ANNÆ PLADS · KØBENHAVN K.

CARDIFF

ANDREW LEITCH & CO.KUL EKSPORTØRER
»KIBSMÆGLERE · SPEDITØRER · BUNKERKUL
BUNKERKUL ENTREPRENØRER

DUNDEE & GLASGOW TELEGRAM-ADR.: »LEITCH, DUNDEE

GLASGOW

E. VON MEHREN & CO.GLASGOW · NEWCASTLE · GREENOCH
Telegram-Adresse: »Vonmehrene»SKIBSMÆGLERE
BUNKERKUL ENTREPRENØRERTelegrams: »Mactaggart», Methil.
Codes: A. B. C. 5th Edition · Scott's 10th Edition · Watkins 1904**LAWSON & MITCHEL**Skibsmæglere & Skibsfarts Agenter
METHIL, Fife

DANSK VICEKONSULAT FORSYNING AF BUNKERS

METHIL

Dæk- og Maskinforsyninger

C. A. G. FYHN
SKIBSHANDLER OG KREDITOPLAG
EAST HIGH STREET
METHILFørste Klasses Varer i Skinker, Smør, The, Ost, Mel, Konserver etc.
Agent for W. B. Dick & Co., Ltd., Maskinolie etc.

s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, oplagt.
 s.s. *Knud*, Clemmensen, afg. Konstantinopel 4.6. til Donau.
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, København-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Posselt, København-Oslo Ruten.
 s.s. *Kronborg*, Sørensen, ank. New York 31.5.
 s.s. *Kronprins Frederik*, Hejlsø, ank. Sittingbourne 4.6.
 s.s. *Kurland*, Berndsen, afg. Wiborg 6.6.
 m.s. *København*, Mortensen, afg. Singapore 28.5. til Suez.

L

s.s. *Lars Kruse*, Van Deurs, pass. Las Palmas 6.6.
 s.s. *Lifland*, Haure Petersen, afg. New York 3.6.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Sørensen, ank. Huelva 31.5.
 s.s. *Lily*, Poulsen, pass. Holtenau 8.6. p. R. t. Kotka.
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, Rutefart København-Limfjordsstationer.
 s.s. *Lithuania*, Knudsen, ank. New York 2.6.
 s.s. *London*, Caspersen, ank. Uleaborg 26.5.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, ank. London 30.5.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, København-Frederikshavn-Oslo Ruten.
 s.s. *Magnus*, Nielsen, ank. Riga 7.6.
 s.s. *Maine*, Andersen, ank. København 26.5.
 s.s. *Maj*, Holm Nielsen, pass. Sagres 8.6. p. R. t. Liverpool.
 s.s. *Maja*, Christensen, oplagt i København siden 31.12 24.
 m.s. *Malaya*, Kruse, afg. Singapore 4.6. til Hongkong.
 s.s. *Manø*, Rathje, ank. Methil 6.6.
 s.s. *Margrethe*, Mathiasen, ank. Riga 30.5.
 s.s. *Margrete*, Esbjerg-Grimby Ruten.
 s.s. *Marie*, pass. Gibraltar 4.6. paa Rejse til Helsingfors.
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Bordeaux 29.5.
 s.s. *Martin Carl*, Olsen, ank. San Juan 1.6.
 s.s. *Martin Goldschmidt*, Lauritzen, afg. Braila 6.6. til Belfast.
 s.s. *Mary*, Stabell, pass. Emden 7.6. paa Rejse til Kotka.
 s.s. *Maryland*, Stabell, afg. Bahia Blanca 5.6.
 m.s. *Mexico*, Wolff Jørgensen, ank. London 22.5.
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, afg. Swansea 6.6. til Bari.
 s.s. *Minsk*, Egense, afg. Cartania 8.6.
 s.s. *Mjølner*, Rasmussen, laster paa Vest-Island.
 s.s. *Møen*, Olsen, København-Nykøbing F. Ruten.

N

s.s. *N. F. Høfding*, Klint, afg. Rotterdam 31.5.
 s.s. *Nancy*, ank. Wiborg 6.6.
 s.s. *Natal*, Røder, ank. Seattle 4.6.
 s.s. *Nautik*, pass. Holtenau 30.5.
 s.s. *Neptun*, ank. Nørre Sundby 26.3.
 s.s. *Nerma*, pass. Gibraltar 1.6. paa Rejse til Kristinestad.
 s.s. *Nevada*, Fischer, afg. Norfolk Va 24.5.
 s.s. *Nidaros*, Thomsen, henligger i Esbjerg siden 17.5.
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, København-Danzig Ruten.
 s.s. *Niobe*, ank. København 6.5.
 s.s. *Nordsøen*, pass. Brunsbüttel 6.6. p. R. t. Dunkirk.
 s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, afg. Dakar 23.5.
 s.s. *Norman Isles*, Nielsen, afg. Nuevitas 27.5. til Rotterdam.

T. SHERBURN

BEFRAGTNINGS-AGENT
 SKIBSMÆGLER OG STEVEDORE
 TELEGRAM-ADR.: "DORA, GOOLE"
 BANK CHAMBERS,
 GOOLE

Cameron's

SKIBSFORSYNING/FARVER
 OG PATENT BUND-MALING

Alex. Cameron & Sons Ltd.
 Sunderland / England

O
 m.s. *Odense*, København-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Nielsen, Stetin-København-Gøteborg Ruten.
 s.s. *N. J. Ohlsen*, Jensen, ank. Kattnas 28.5. paa Rejse til Boulogne.
 s.s. *Olaf*, Danholt, pass. Gibraltar 31.5.
 s.s. *Olga*, Toft, ank. Valencia 5.6.
 s.s. *Oluf Bager*, Larsen, oplagt i København siden 26.5.
 m.s. *Oregon*, Mühldorff, afg. Newport Mon 18.5. til La Plata.
 s.s. *Orion*, Bendsen, ank. Ghent 3.6.
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, ank. New York 3.6.

P

s.s. *P. Madsen*, Christensen, ank. Dakar 26.5.
 s.s. *P. N. Damm*, Andersen, afg. Rotterdam 8.6.
 m.s. *Panama*, Hjernerum, ank. Geelang 20.5.
 s.s. *Parana*, Heisterberg, pass. Colon 7.6.
 s.s. *Paris*, Ovesen, afg. Newport News 7.6. til Carnerbrook.
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, ank. Danzig 7.6.
 m.s. *Peru*, Larsen, ank. Hankow 6.6.
 m.s. *Philip*, Petersen, ank. Limhamn 6.6. p. R. til Sundswall.
 s.s. *Polaris*, Holm, afg. Frederikshavn 5.6. til Rotterdam.
 s.s. *Polly*, Fischer, pass. Emden 8.6. p. R. t. Stralsund.
 s.s. *Primula*, Jacobsen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
 s.s. *Prins Knud*, Sigvardt, ank. Refsø 1.6.

R

s.s. *Randi*, pass. Brunsbüttel, 2.6. paa Rejse til Sevilla.
 s.s. *Rhodesia*, Madsen, ank. Antwerpen 4.6.
 s.s. *Rhone*, Thomsen, ank. London 2.6.
 s.s. *Rigmor*, Jørgensen, pass. Emden 4.6. paa Rejse til Palma de Mallorca.
 s.s. *Rita*, Hav, København-Hamborg Ruten.
 s.s. *Roma*, Bejer, afg. Newcastle of Tyne 6.6. til Cagliari.
 s.s. *Romø*, Olesen, afg. Bona 3.6. til Ispwich.
 s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. Savannah 6.6.
 s.s. *Rota*, Rivold, henligger i Odense siden 14.5.

S

s.s. *Saga*, Henriksen, København-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Scandia*, Simonsen, afg. New York 31.5. til Nyborg.
 s.s. *Seine*, Le Barzig, afg. Bordeaux 7.6.
 m.s. *Selandia*, Himmelstrup, ank. Tegal 7.6.
 m.s. *Siam*, Poulsen, afg. San Francisco 24.5. til Hamburg.
 s.s. *Sierra Leone*, Esbensen, afg. Cienfuegos 4.6. til New York.
 s.s. *Sierra Morena*, Grøndal, pass. Panama 22.5. paa Rejse til Anckland.
 s.s. *Sierra Nevada*, Eriksen, pass. Singapore 2.6. paa Rejse til Brisbane.
 s.s. *Sigrid*, Madsen, afg. Ayr 6.6. til Sevilla.
 s.s. *Sigrun*, Jensen, ank. Antwerpen, laster til Danmark.
 s.s. *Silkeborg*, Christensen, afg. New Orleans 23.5.
 s.s. *Simone*, Christensen, afg. London 6.6. til Burntisland.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Teneriffe 4.6.
 s.s. *Skagerak*, Hansen, ank. Kalundborg 22.5.
 s.s. *Skanderborg*, Andersen, ank. Dunkirk 4.6.
 s.s. *Skinfaæ*, Koch, afg. København 9.6. til Wiborg.
 s.s. *Skjold*, Nielsen, ank. Aarhus 31.5.
 s.s. *Skodsborg*, Grove, ank. Rusfisque 6.6.
 s.s. *Skolland*, Iversen, ank. Amsterdam 20.5.
 s.s. *Steipner*, Dahm, i Dok i Malmø siden 2.6.
 s.s. *Slesvig*, Poulsen, afg. Rufisque 3.6.
 s.s. *Smut*, Hansen, ank. København 7.6.
 s.s. *Sophie*, Thomsen, ank. Valencia 6.6.
 s.s. *Spigerborg*, Jensen, pass. Sagres 3.6.
 s.s. *Stadion II*, afg. Stettin 5.6. til Christianiafjord.
 s.s. *Stal*, Clausen, ank. New York 5.6.
 s.s. *Stegelborg*, Nielsen, afg. Alexandria 4.6.
 s.s. *Stella*, ank. Raumo 7.6.

TELEGRAM-ADR.: SIVEWRIGHT
 TELEFON: 8760 CITY

W. C. BACON HAROLD BACON

HØVEDKONTOR: 3 CROSS STR.,
 MANCHESTER

SIVEWRIGHT, BACON & CO.

Repræsentanter for de italienske Statsbaner
 og den kgl. italienske Marine

SKIBSMÆGLERE

Repræsentanter for det britiske Marineministerium
 i Manchester og Liverpool!

Fragt Agenter og Mæglere for ELDERS & FYFFES, Ltd.

Direkte Rute af hurtige Dampere fra Garston til de Canariske Øer.

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

BLIDBERG ROTHCHILD CO. INC.
 DAMPSKIBS AGENTER OG SKIBSMÆGLERE
 59-61, PEARL STREET Telegram-Adr.: BLIDBERG
 NEW YORK CITY
 Repræsentanter for:
 BLIDBERG METCALFE & CO., GÖTEBORG

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

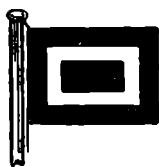
AUGUST P. MOE · PHILADELPHIA PA.

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.

PORTLAND, MAINE



PRIVAT SIGNAL

DOCTOR F. C. WILLARD

DOCTOR JOHN D. FISKES EFTFLG.
 BALTIMORE, MD.

★

SÆRLIG BETJENING AF SKIBE

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

BALTIMORE

BO'NESS

THE C. T. SWETT COMPANY

SLAGTERE & SKIBSHANDLERE
 DÆK- & MASKIN-FORSYNING

PORTLAND, MAINE

Telefon: 6930 · 130-132 Commercial Street · Nat-Telf.: 1520

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.: »Mitchell«
 Telf. Nr. 15

BEFRAGTNINGS AGENT FOR FORSKELLIGE KULGRUDER I FIFESHIRE

BURNTISLAND

BUCHAN & HOGG

Skibsredere · Skibsmæglere · Speditører
 GRANGEMOUTH

Faste Ruter: Grangemouth, Middlesbro', Antwerp
 Telegr.-Adr.: »Steame« · Telefon: 59 & 189, Privat 59a

Skibsbyggere · Ingeniører

KOLBEWERFT KIEL

Beddinger · Dokke

Bygning af Fragt- og Passagerbaade op til 2,000 Tons, Dampere eller Motorskibe, Bugser- og Bjergningsdampere, Sejlskibe og Lægtre, forskellige Fartøjer af enhver Størrelse for Eksport. Sejl- og Motor-Yachts med I. Klasses Udstyr.

NÆR VED INDSEJLINGEN TIL KIELERKANALEN

Hurtigst og billigst Reparation af Skibe og Maskiner. Sejlskibe udrustes med Motor paa 3 Uger.

Direkte Sporvogns- og Dampfærge-Forbindelser.

Telf.: Kiel 82 · Telegr.-Adr.: Kolbwerft, Kiel.

DISPACHEURER

s.s. *Svanhild*, Hjorth, ank. Boston 5.6.
 s.s. *Svanholm*, Petersen, ank. Liverpool 3.6.
 s.s. *Svaava*, Christensen, henligger i Esbjerg.
 s.s. *Svend Pii*, Møller, ank. Dakar 3.6.
 s.s. *Svend*, Karstensen, pass. Gibraltar 4.6.
 m.s. *Svendborgsund*, Christensen, afg. Aarhus 26.5. til Påtli via Skelskør.
 s.s. *Søborg*, Madsen, afg. Norfolk 26.5.
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, afg. Santa Lucia 5.6.
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, København-Bogense-Vejle Ruten.

T

s.s. *T. M. Werner*, Marcker, afg. Las Palmas 28.5.
 s.s. *Taarnborg*, Knudsen, ank. Esbjerg 25.5.
 s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, ank. Stettin 5.6.
 s.s. *Taasinge*, Fjeldborg, henligger i København.
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Hult, afg. Montreal 5.6. til København.
 s.s. *Thyra* (Progress), Schmidt, afg. Ghent 6.6. til Riga.
 s.s. *Tiber*, Sonne, ank. København 30.5.
 s.s. *Tjaldur*, Madsen, København-Riga Ruten.
 s.s. *Tomsk*, Mikkelsen, afg. Tunis 8.6. til Marseilles.
 m.s. *Tongking*, Topp, ank. Antwerpen 5.6.
 s.s. *Transvaal*, Riddersborg, afg. Port Talbot 12.5. til Cape Town.
 s.s. *Trondhjem*, Pedersen, Stettin-København-Vestnorge Rut.
 s.s. *Tula*, Christensen, pass. Holtenau 8.6.
 s.s. *Tyr*, Christensen, afg. Landskrona 5.6. til Leningrad.

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, ank. Aalborg 13.5.
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, afg. Dunkirk 6.6. til Bordeaux.

s.s. *Ulla*, Jessen, ank. Oporto 8.6.
 s.s. *Ulrik Holm*, Toft, pass. Gibraltar 5.6. p. R. t. Carantes.
 s.s. *United States*, Meyer, afg. New York 28.5.
 s.s. *Uranienborg*, Rasmussen, afg. Brunsbüttel 1.6.

V

s.s. *Valborg*, Hansen, ank. Valencia 3.6.
 s.s. *Vega*, Hjorth, ank. Trondhjem 28.5.
 s.s. *Venus*, Terkildsen, ank. Port Talbot 3.6.
 s.s. *Vera*, Hjorth, afg. Oporto 6.6. til Kirkcaldy.
 s.s. *Veratyr*, Pedersen, ank. København 5.6.
 s.s. *Viborg*, Sørensen, ank. Antwerpen 28.5.
 s.s. *Vidar*, Nielsen, ank. Nakskov 14.5.
 Bark *Viking*, rapport. 43°15' V. 36° N. 30.5.
 s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), Jacobsen, ank. København 24.5.

W

s.s. *Wier*, Jørgensen, ank. Pictou 23.5.
 s.s. *Wilh. Colding*, Østergaard, pass. Holtenau 8.6. paa Rejse til Hernøsand.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, afg. London 6.6. til København.

Y

s.s. *Ydun*, Jensen, København-Horsens Ruten.
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Rasmussen, København-Hamburg Rut.
 s.s. *Yrsa* (Lauritzen), ank. Svartvik 5.6.

Ø

s.s. *Ørkild*, Mortensen, afg. Preston (Cuba) 6.6.
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, pass. Gibraltar 5.6.

POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE

m.s. *Alfa*, Christensen, ank. København 26.5.
 m.s. *Caroline*, Jørgensen, afg. Grangemouth 6.6. til Reval.
 H. C. *Christensen*, Christensen, ank. Littlehampton 20.5.
Fuglen, Schmidt, pass. Helsingør 5.6. paa Rejse til Raumo.
Hans, Christensen, ank. Gamleby 6.6. paa Rejse til Totness.
Niels, Rasmussen, afg. Langesundsfj. 29.5. til Inverness.
 3m.Sk. *Cornwall*, Madsen, ank. Nørresundby 26.5. p. R. til Archangel.
 3m.Sk. *Martin Nilsson*, Jensen, afg. Norrkøping 23.5. til New Foundland via Dysart.
 3m.Sk. *Confidence*, Mouritzen, ank. Åbo 27.5. til Charlestown.
 3m.Sk. *Danebrog*, Hansen, ank. Søderhamn 31.5. p. R. til Marin.
 3m.Sk. *Kurt*, Jørgensen, ank. Luleå 28.5. p. R. t. Svendborg.
 3m.Sk. *Ludvig*, Jørgensen, ank. Uleåborg 28.5. p. R. til Odense via Brahestad.
 3m.Sk. *Primula*, Jørgensen, ank. Sundswall 30.5. p. R. til Jakobstad.
 3m.Sk. *Waldemar*, Christensen, lossere i Ystad.
 3m.Sk. *Vera*, Larsen, ank. Yxpila 23.5. p. R. til Aalborg.
 3m.Sk. *Flora*, oplagt i Thurø.
 3m.Sk. *Leif*, Hvenegaard, oplagt i København.
 m.s. *Willemoes*, M. Erichsen, pass. København 3.6. paa Rejse til St. Brieux.
 3m.Sk. *Cathrine*, S. Købke, ank. Sundsvall 23.5.
 3m.Sk. *Elisabeth Eff.*, Alfr. Nielsen, ank. Ipswich 29.5.
 3m.Sk. *Gefion*, R. Lund, ank. Sundswall 30.5.
 3m.Sk. *Jens Nielsen*, K. Nielsen, afg. Reykjavik 28.5. til Methil.
 3m.Sk. *Johanne*, A. Marcussen, ank. Norrkøping 23.5.
 3m.Sk. *Neptun*, V. Sørensen, ank. Sundswall 4.6.
 3m.Sk. *Norden*, H. A. Olsen, ank. Helsingfors 4.6.
 3m.Sk. *Pallesen*, J. E. Jensen, ank. Sundswall 30.5.
 3m.Sk. *P. Rasmussen*, L. W. Larsen, ank. Trångsund 1.6.
 3m.Sk. *Roma*, R. Petersen, ank. Sörnäs 31.5.
 3m.Sk. *Rossing*, H. P. Baagøe, ank. Sundswall 25.5.
 3m.Sk. *Solon*, Chr. L. Sørensen, ank. Brahestad 31.5.
 3m.Sk. *Vega*, J. Hansen, ank. Kalmar 20.5.
 3m.Sk. *Vesta*, E. K. Kristensen, afg. Nordfjord 20.5. til Søderhamn.
 3m.Sk. *Zampa*, E. Joh. Jørgensen, afg. Fowey 6.6. til Gefle.
 3m.Sk. *Ørnen*, M. Jensen, afg. Cadiz 29.4. til Chatham (Canada).
 3m.Sk. *Christian*, M. Rasmussen, ank. Thurø 21.4. oplagt af Mangel paa Fragt.
 3m.Sk. *Noah*, J. E. M. Jørgensen, afg. Rønneby Red 21.5. til Vestmännerne.
 3m.Sk. *Garibaldi* J. Jørgensen, afg. Windau 5.6. til Dundrum.
 Sknbg. *M. I. Nielsen*, A. P. Hansen, ank. Aabenraa 28.5.
Ellen, Andersen, ank. Helsingborg 30.5.
Concordia, Henriksen, ank. Sundswall 30.5.
Fylla, Kromann, ank. Ørnskjoldsvik 1.6.
Merkur, Hansen, ank. Rønneby Redd 31.5.
Noah, Groth, ank. Blønduos 2.6.
Nordstjernen, Hansen, afg. Slite 7.6.
Polarstjernen, Hansen, ank. Brahestad 1.6.
Gertrud, Rasmussen, ank. Husavik 4.6.
Husavik, Hansen, afg. Savona 4.6.
 m.s. *C. Castenschiold*, Christensen, ank. Sundswall 6.6.
 Sk. *Althea*, Andersen, afg. Halmstad 3.6. til Thorshavn.
 3m.Sk. *Arielis*, Jensen, afg. Husavik 2.6. til Skagen for Ordre
 Sk. *Poseidon*, Rasmussen, afg. Skykkisholm 5.6. til St. Johns.
 3m.Sk. *Start*, Andersen, ank. Cadiz 6.6.
 3m.Sk. *Marna*, Boye, afg. Thorshavn 1.6.
 3m.Sk. *Energi*, Stegmann, afg. Isafjord 1.6.
Agathe, Rasch, ank. Shippegan 30.5. afg. Cadix 8.5.
Anna Kirstine, H. Hansen, afg. Frederikshavn 23.5. til Archangel.
Astræa, P. Dam, ank. St. John's N. F. 2.6.
 Chr. H. *Rasmussen*, M. Boye, afg. Halmstad 6.6. til Ørebak.
Skandia, B. Harris, afg. Kragerø 6.6. til Folkestene.
Sif, C. Raahauge, afg. Marstal 7.6. til Kjøbenhavn.

DANSK SØFARTS TIDENDE

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

Abonnement

i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ADMINISTRERENDE DIREKTØR:
HANS GADEABONNEMENT 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 · Transmissionstoug · Jern- & Staal-
toug til Skibsbrug og Elevatorer

Oplag i København:

ANTON JENSEN · STRANDGADE 44

BOLINDERS RAAOLIE-MOTORER
FOR SKIBE OG STATIONÆR

Ingen Vandindsprøjtning.

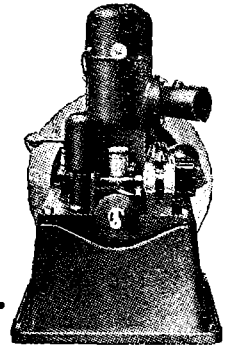
Ingen Kompressor.

Meget ringe Brændstofforbrug.

ØJEBLIKKELIG IGANGSÆTNING VED ELEKTRISK GLØDESPIDS PAA RAAOLIE

OVER 15.000 BOLINDERMOTORER I DAGLIG DRIFT

ÆLDRE BOLINDERTYPER MODERNISERES



FORLANG TILBUD

Enerepræsentant for Danmark:

HARRY LEVIN

(INGENIØRAFDLG.)

FREDERIKSGADE 1

KØBENHAVN

Telefon: Central 59-5995

Telegram-Adresse: »FAIRLEVIN«

KIRKEGADE 7 ESBJERG TELEFON 266

TH. THYGESEN

SKIBSPROVIANTERING

GRUNDLAGT 1893

FRILAGER · VARER FOR UDFØRSEL

**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

Skibsmægler
KR. KNUDSEN*Søassurance*KRISTIANSAND. S.
NORGETelegram-Adresse:
"NESDUNK"**J. ANDERSEN & CO**
SHIPS OUTFIT

TOLDBODVEJ 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

F. V. T. NIELSEN

SKIBSBYGNINGSINGENIØR

(flv. 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

DANRAAOLIEMOTORER
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:

Närendal. 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



FORSIKRINGS-AKTIESELSKABET

DANSKE LLOYD

STIFTET 1889

TELEFON:
CENTRAL 1180



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

FORSIKRINGS-AKTIESELSKABET NATIONAL

KØBENHAVN
GRUNDLAGT 1905
Telefon C. 75 65 · Statsetelefon 307
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, Tsingtau, Tientsin, Dalny, Harbin, Vladivostok, Seattle, San Francisco, Valparaiso, Durban og Johannesburg.

Regelmæssig Rutesfart paa Siam, Kina, Japan, Sydafrika, Australien, Java, Vestindien, Meksiko og Vestkysten af Nord- og Sydamerika.

Import til Evropa af østasiatiske og andre oversøiske Produkter, Teak- og andre Træsorter. Eksport 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.

STEGMANN
N.F. EDSV. SKIBSMÆGLER
TELEFONER 18&918 TELEGRAFER „STEGMANN“
NØRRE SUNDBY

A/S DAMPSKIBSELSKABET
“PACIFIC”

AMALIEGADE 20 A
Telefon: 4211 · Telegram-Adresse: „Steampacific“
L. R. SCHMITH
Korre pønderende Red.f

FLETCHERS (STEVEDORES) LIMITED

ETABLERET I OVER 50 AAR

TELEGRAM-ADR.:
“DISCHARGE, CARDIFF”
TELEFON: 1893

*Stevedores og
Kørsel*

ROYAL STUART BLDGS.
JAMES STREET
CARDIFF

ALFRED CHRISTENSEN

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

*Dampskibsreder
Dampskibs- og Havariagent
Befragtningsforretning*

KONSIGNER DERES SKIBE TIL
**SCHELLEN'S SHIPPING
& AGENCY CO. SOC. AN.**
ROTTERDAM ANTWERPEN HAMBURG

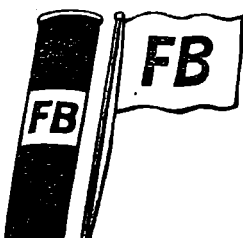
Skibsredere, Skibsmæglere, Befragtere, Speditører, Toldklarere. Spec: Baltic & White Sea Befragtning

Telegram-Adresser:
Rotterdam: SCHELLEN Antwerpen: SCHELSHIP Hamburg: SCHELLENSHIP

A · N · PETERSEN

A/S DET DANSK · FRANSKE DAMPSKIBSELSKAB
Telf. 1243 · 12443 · 12843 · Statstelf. 224 · Telegr.-Adr. »Danskfransk«
LANDMANDSBANKENS ANNEX
LAXEGADE 8

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



DE FORENEDE BUGSERSELSKABER

Telef.: Toldbodhønnen: Central 3914 TELEGRAM-ADRESSE Nattefon for Bugsering: Palæ 3043
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 · 25

FREDAG 19 · JUNI 1925

32 · AARG.

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

HAVNETAKSTER I PROVINSERNE

For ikke saa længe siden troede vi at kunne glæde vore Læsere med den gode Nyhed, at der var Udsigt til, at Havnetaksterne i Provinserne for Femaaret 1925-30 trods alt vilde blive noget modererede, selv om Nedsættelsen ikke helt dækkede Skibsfartens berettigede Krav paa dette Omraade. Den foreslaaede Moderation skulde i væsentlig Grad skyldes Ministeriet for offentlige Arbejders forstandige Holdning overfor den Majoritet af Provinshavne, som forlangte Godkendelse af Havnetakster, der paa ingen væsentlige Punkter var lavere end de stærkt og med Rette kritiserede Takster for Femaaret 1920-25.

Nu vil et Rygte imidlertid vide, at der ikke alene ikke bliver Tale om nogen Nedsættelse, men at der oven i Købet er Tale om Bortfald af den hævdvundne Moderation, eller Dele af denne, som de i Ruteskibe gaaende Skibe oppebærer. Vi vægrer os det længst mulige ved at tro dette Rygte, men for alle Eventualiteters Skyld fremsætter vi i Tide en Protest herimod. Samme Rygte vil iøvrigt vide, at Bestemmelsen om Moderationens Bortfald søges trumfet igennem af Majoriteten af Provinshavnene, men under stærk Protest fra de to største Ruteselskaber: Aarhus og Aalborg. I egen velforstaaede Interesse ønsker disse Havne at opretholde Moderationen til Ruteselskaberne — de kan jo heller ikke være tjent med, at Ruteskibene paa deres Havne indskrænkes, hvad der vil blive den naturlige Følge af Moderationens Bortfald.

Som allerede sagt vil vi ikke tro paa, at Ministeriet for offentlige Arbejder i disse for Skibsfarten saa Jaarlige Tider vil gaa med til at lovfæste et saadant Brud paa *customs of the port*, som vil betyde en ny økonomisk Byrde for Erhvervet, navnlig da det ogsaa maa staa Ministeriet klart, at Provinshavnene Vedtagelse af Moderationens Bortfald for Ruteskibenes Vedkommende er en »Tak for sidst« til de Havne, som gentagne Gange har stillet Krav om lavere Havnetakster.

Tværtimod er det vor Tro, at Ministeriet vil

gøre sit til, at en lignende Moderation for Ruteskibe, som gælder i Aalborg, maa blive indført i Landets øvrige Havne.

8-TIMERSDAGENS VELSIGNALSER

Den belgiske Skibsfarts Forsøg paa at faa Bestemmelserne i Loven om 8-Timersdagen gjort mere elastiske for Antwerpens Havn har hidtil været forgæves, idet de er strandet paa det socialistiske Partis stærke Stilling i Parlamentet. Den Virkning, Gennemførelsen af Bestemmelserne hidtil har haft paa Arbejdet i Havnen, fremgaar, efter hvad *Nautische Rundschau* meddeler, af et Svar, som Antwerp Stevedores Union har sendt paa en Forespørgsel fra Arbejdsministeren om Lovens Følger. Svaret gaar ud paa, at Arbejdsydelsen er nedsat med 20 pCt., hvilket har medført en Ophobning af Varer i de belgiske Havne. Antwerp Shipping Federation, til hvilken Ministeren ligeledes havde henvendt sig, gav et ganske lignende Svar og udtaler endvidere, at Loven har givet som Resultat, at Stuverlønningerne er steget stærkt, at Arbejdsydelsen er stærkt forringet, at Skibene har faaet en længere Liggetid i Havnen, at Varerne ophobes i Pakhusene og endelig, at Havnens Ydedygtighed er blevet forringet som Følge af Skibenes længere Liggetid.

DEN NYE STATSISBRYDER

Som bekendt vedtog Rigsdagen i sidste Samling Lovforslaget om Bygning af en Statsisbryder, der hovedsagelig skal anvendes i Provinshavnene.

Vi har ved forskellige Lejligheder omtalt denne Sag, idet Lovforslaget, da det blev fremsat, indeholdt en Bestemmelse om, at Skade, der som Følge af Isbryderhjælp maatte blive tilføjet en Statsisbryder af det assisterede Skib eller dette af hin, skulde bæres af det assisterende Skib, medmindre det maatte antages, at Skaden var bevirket ved fejlagtig Ordre fra Isbryderen eller ved en forkert Manøvre af denne. Vi kritiserede denne Bestemmelse skarpt, og da Lovforslaget blev vedtaget

POPULÆR SKIBSFARTSMAND



KONSUL C. P. LUND,

der den 27. ds. bliver 70 Aar. Vi henviser iøvrigt til vor Artikel andetsteds i Bladet.

af Rigsdagen, var den da ogsaa bleven trukket tilbage.

Senere fik vi atter Lejlighed til at beskæftige os med Spørgsmaalet om Bygningen af den nye Statsisbryder, idet der fremkom et Rygte om, at Regeringen, der havde anmodet om Tilbud paa Bygningen fra samtlige danske Værfter, havde bestemt sig til at lade Isbryderen bygge paa Orlogsværftet, skønt dettes Tilbud var 30,000 Kr. højere end det billigste private Tilbud, men efter hvad vi erfarer, skal det nu være endelig bestemt, at Isbryderen skal bygges af Frederikshavns Skibsværft og Flydedok, der havde indgivet det billigste Tilbud.

DANSK SUKCES I STOCKHOLM

Paa den *Skandinavisk-Baltiske Mæsse* i Stockholm, som aabnedes med stor Højtidelighed i Søndags af Överstathållare, tidligere Udenrigsminister *Hederstierna*, er Danmark ikke særlig fyldigt repræsenteret. Den langvarige Arbejdskamp havde betaget mange Lysten til at gøre et Fremstød. Ikke desto mindre kommenterer den svenske Presse særdeles smukt den danske Deltagelse, og Besøget i den danske Afdeling er stort.

Særlig Opmærksomhed vækker *Københavns Frihavns* store Gibsmodel samt *Københavns Flydedok* og *Skibsværfts* smukke Udstilling af Modeller af de seneste Skibstyper, som bl. a. flittigt studeres af den russiske Regerings udsendte Ekspert-Kommission — Rusland selv har forøvrigt ofret meget paa et overdaadigt Udstyr af sin store Afdeling paa denne Mæsse.

I *Mässan's* Radio-Udstilling hævder *Dansk Radio Aktieselskab* sig særdeles smukt. Skarer af Besøgende fylker sig beundrende om det smagfulde Arrangement. Dansk Radio's Skibsstationer, som er opstillet i driftsmæssig Stand, er utvivlsomt hele Radio-Udstillingens *clou*. Baade Överstathållare *Hederstierna* og Handelsminister, Statsraad *Svensson* har aflagt langvarige Besøg paa Dansk Radio's Udstilling og komplimenteret Ingeniør *Gerald* for hans smukke og interessante Arrangement. Det store Maleri og Gibsmodellen af Grønlandsstationen var, udtrykte Överstathållare *Hederstierna* til Deres Korrespondent, et smukt Minde om den Kulturindsats, som den danske Stat og Dansk Radio i Forening havde øvet ved at rejse den uundværlige Radiostation paa Grønland.

TVUNGEN VOLDGIFT

Det er ikke alene i Danmark, men overalt i de forskellige Lande, at det nuværende System med Strejker og Lock-outer synes at have udspillet sin Rolle, idet »Sejren« for den vindende Part, alt taget i Betragtning, reelt viser sig at betyde et Tab.

I Argentina, hvor Handelsflaaden synes at have været Arnestedet for alle Arbejdskonflikter, har Regeringen for nogle Maaneder siden henvendt sig til Repræsentanter for Redere og Søfolk og anmodet dem om at søge Midler, hvorved fremtidige Arbejdskampe kunde undgaas. Thi selv om det lykkedes Arbejderne at tiltvinge sig nogen Forbedring af deres Kaar, mistede de dog saa mange Dages Arbejdsfortjeneste, at Gevinsten blev problematisk, og de eneste, hvem Kampen virkelig bragte Fordel, var Arbejdernes betalte Førere og Agitatorer, der hævdede deres Løn, selv naar de godtroende Tosser, der lønnede dem, sultede. Sømændenes Førere har da ogsaa paa Forhaand udtalt deres Misbilligelse af de Resultater, som Forhandlings-Udvalget maatte naa, og Grunden hertil er hovedsagelig, at Sømændenes Repræsentanter i Udvalget er Folk, der virkelig arbejder, og som ønsker at naa et for de virkelig arbejdende Sømænd fordelagtigt Resultat, der kan sætte dem i Stand til at naa deres Maal uden at være nødt til at nedlægge Arbejdet og miste deres Lønning paa ubestemt Tid.

Problemet er overordentlig vanskeligt og har beskæftiget hundreder af sociale Reformatorer og

praktiske Forretningsfolks Hjerner. At foreslaa tvungen Voldgift er absolut ikke et nyt Skridt til Løsning af Arbejdsspørgsmaalet. Tvungen Voldgift er bleven forsøgt i adskillige Lande og almindeligvis med utilfresstillende Resultat. Dens Svaghed er bl. a. nemlig, at dens Resultat paatvinges Arbejdsgiveren, men at det er praktisk talt umuligt at paatvinge Arbejderne det. Man kan ikke tvinge en Mand til at arbejde, hvis han ikke vil det, idet hans finansielle Ansvar er lig Nul, medens det gennem Bøder og andre Straffe er forholdsvis let at paatvinge Arbejdsgiverne, som har et finansielt Ansvar, Voldgiftskendelsen.

Udvalget, der som nævnt har arbejdet i nogle Maaneder, synes, efter hvad *The Times of Argentina* udtaler, at have et aabent Øje for dette Forhold, og skal have til Hensigt at foreslaa et Middel, hvorved Arbejdernes finansielle Ansvarsløshed mister sin Betydning, idet Udvalget anerkender, at det er ude af Stand til at paalægge Arbejderne Bøde, men paa den anden Side hævder, at det vil kunne nægte dem Tilladelse til at arbejde. Det er rigtigt, udtaler Udvalget, at man ikke kan tvinge en Mand til at arbejde, men hvis han nægter at gøre det, kan man straffe ham ved at afskære ham fra Arbejde i Fremtiden. Udvalgets Plan skal gaa ud paa følgende: Der nedsættes en Kontrol-Komité for Handelsflaaden, Halvdelen af hvis Medlemmer repræsenterer Rederne, Halvdelen Sømændene. Komitéens Formand er Statsemedsmand og bliver altsaa den egentlige Voldgiftsdommer, og alle Konflikter og Krav henvises til denne Komité's Afgørelse. Ingen Reder har Ret til Boycott eller Lock-out og ingen Sømænd til Boycott eller Strejke, og Komitéens Afgørelser er inappellable. Skulde Rederen nægte at acceptere Kendelsen, kan der paalægges ham Bøder op til 50,000 Pesos, og skulde Arbejderne nægte at respektere Afgørelsen, mister de deres Registreringskort og afskæres derved fra at faa Arbejde noget Sted. Her ligger Sagens Kerne, og Planen er ikke uden Interesse for andre Lande, hvor man søger nye Udveje til Løsning af Arbejdsproblemet. Dette Registreringskort indførtes af Regeringen efter den sidste store Sømænds strejke, fordi Sømændene nægtede at følge Regeringens Opfordring til at genoptage Arbejdet. Regeringen havde indtil da ikke beskyttet Strejkebrydere, men efter at Kortet var bleven indført, værnedes de Arbejdsvillige effektivt mod Overfald fra de Strejkendes Side, og da disse saa, at deres Stillinger efterhaanden optoges af andre, begyndte de selv at lade sig indregistrere, hvilket førte til Strejkens fuldstændige Sammenbrud.

Udvalget har bygget sit Forslag paa denne Registrering, d. v. s., at hvis Folkene ikke gaar i Arbejde, naar det forlanges, inddrages deres Registreringskort, og det vil da ikke kunne fornyes indenfor en vis Tidsfrist, saaledes at deres Ret til Arbejde paa argentinske Skibe vil være tabt for dem. Man venter, at dette vil bevirke, at Størsteparten af Folkene hellere vil følge Kontrol-Komitéens Ordre end Fagforeningens.

DYBHAVN I ROSTOFF VED DON

De lokale Myndigheder i Don-Distriktet har bestemt sig til at paabegynde Anlæg af en Havn for dybtgaaende Skibe i Rostoff og Udgravningen af Asov-Don Kanalen. I Forbindelse hermed agter man i Løbet af 1926-1927 at anskaffe 20 søgaaende Fartøjer med en Lastevne af ialt 50,000 Tons. Endelig har ovennævnte Myndigheder vedtaget at paabegynde Bygning af en Kornsilø i Novorossisk. Silø'en, der skal have en Kapacitet paa 2,500,000 Pud (40,000 Tons), skal være færdighygget i 1928.

G Ø T E B O R G S H A V N I 1 9 2 4

Gøteborg Havnebestyrelse har nu udsendt Beretning for Aaret 1924, af hvilken fremgaar, at der i Aarets Løb er udført forskellige Kajarbejder, Bygning af Pakhuse etc., ligesom der hos »Götaverken« er bestilt en Brokran og fire Kulkraner.

Opmudringsarbejdet har omfattet 655,375 kbm, hovedsagelig i Sejløbene. »Ibrytaren III« var bemanded fra 31. December 1923 til 13. Marts 1924 og »Isbrytaren II« fra 3. Januar til 15. April. Havnen var kun lukket to Dage paa Grund af Is.

Trafikken paa Havnen androg i 1924, i indenrigsk Fart 1,658,382 Tons og i udenrigsk Fart 2,734,609 Tons, ialt 4,392,991 Tons. I 1923 androg den samlede Trafik 4,233,578 Tons. Havneafgifterne viser derimod nogen Nedgang sammenlignet med 1923.

Vareomsætningen i Havnen naaede i 1924 over Tallene for 1913. Sidstnævnte Aar beløb Indførslen sig til 1,524 Millioner Tons og Udførslen til 1,085 Millioner Tons, ialt 2,609 Millioner Tons. I 1924 androg Ind-

førslen 1,650 Millioner Tons, Udførslen 1,152 Millioner, ialt 2,802 Millioner Tons.

Havnens Indtægter, der i Budgettet var anslaaet til 4,719,870 Kr., androg 5,501,553 Kr. Færgetrafikken, der var anslaaet til at ville give 520,000 Kr., gav kun 496,300 Kr., saaledes at de samlede Indtægter blev 5,970,853 Kr. mod det i Budgettet beregnede Beløb 5,239,870 Kr., altsaa 730,983 Kr. mere end ventet.

Havnens Udgifter stiller sig saaledes: Renter 2,165,177 Kr., Drift og Vedligeholdelse 3,543,808 Kr., i Budgettet anslaaet til 3,424,874 Kr., Afskrivninger 1,230,051 Kr., ialt 6,939,037 Kr. Underskudet andrager altsaa 968,184 Kr.

Havnens Aktiver og Passiver, der ved Aarets Begyndelse balancerede med 49,472,019 Kr., androg ved Aarets Afslutning 49,312,845 Kr., og Kapitalkontoen er steget fra 5,368,155 Kr. til 6,110,852 Kr., altsaa en Bedring i Aarets Løb af 742,697 Kr.

M I N E F A R E N

I Anledning af Minekatastrofen ved Gotska Sandön Natten til den 26. Maj, ved hvilken Skonnerten »Hans« af Halmstad gik til Bunds og seks Mand af dens Besætning omkom, har »Sveriges Segelfartygsforening« iflg. *Sv. Flag* rettet en Henvendelse til Regeringen om, at der snarest maa blive foretaget effektive Forholdsregler, eventuelt i Samarbejde med andre Magter, til Ophævelse af Minefaren i Østersøen, der ikke blot udgør en stadig Trusel mod Sømand, Redere og Ladningsejere, men endog under visse Forudsætninger maa betegnes som en Haan mod Sikringen af den fredelige Sejlads paa Havene.

Ganske bortset fra, om der, som det paastaas, i den senere Tid har fundet nye Mineudlægninger Sted, maa Skibsfarten endnu i lang Tid regne med Minefare i Østersøen, da Fund af Miner dér desværre ikke hører til Sjældenhederne.

De med absolut Sikkerhed kendte Minefelter i Østersøen og Nordsøen er af de respektive Magter med Undtagelse af Rusland blevet erklærede for rensede. Adskillige Omraader siges dog stadig at være usikre. Dette gælder tre Omraader i Nordsøen og tre i den finske Bugt. Hvad de russiske under Krigen og under

Fredsforhandlingerne med Tyskland udlagte Miner angaar, er de ikke kendt med Sikkerhed, hverken med Hensyn til Beliggenhed eller til Udstrækning. Dette skaber en særlig Risiko for Østersøens Vedkommende, som man maa regne med adskillige Aar frem i Tiden, uden at det overhovedet er muligt at gøre noget derved.

Nye Undersøgelser paakrævede.

Derfor bør dog Sejlskibsforeningens Henstilling ingenlunde negligeres; der er tværtimod Anledning til netop i de Omraader af Østersøen, der betegnes som usikre, at foretage nøje Undersøgelser. Det tilkommer selvfølgelig Rusland at foretage disse Undersøgelser, og der synes ikke at være noget, der kunde afholde Sverige fra med Henviisning til den sidst indtrufne Ulykke at rette en Henstilling til Rusland herom. Det er nemlig paa ingen Maade udelukket, at den Mine, som foraarsagede denne Ulykke, stammer fra et af disse Omraader. I hvert Fald bør det konstateres, hvorledes det forholder sig med de nævnte Minefelter, om de er blevet rensede, og hvorfor de stadig angives som værende usikre.

E N B U G S E R I N G O V E R 1 3 , 0 0 0 M I L E S

I den nærmeste Fremtid vil man paabegynde det største Bugseringsarbejde, der nogensinde er forsøgt fra Australien, idet to hollandske Slæbebaade »Willem Barendsz« og »Vlaanderen« vil begynde Bugseringen fra Port Adelaide til Rotterdam af den havarerede Damper »City of Singapore«, et Skib paa 6,567 Tons, der kom i Brand i Port Adelaide i Fjor. Den Strækning, Bugserbaadene skal sejle, bliver ca. 13,000 miles, og det med en tom, uhandlelig Havarist, uden Maskine, paa Slæb.

Australske Skibsværfter og Ingeniører er forbavsede over, at Ejerne af »City of Singapore« foretrækker at indlade sig paa et saa uhyre Arbejde, som Bugseringen til Holland er, fremfor at lade Skibet reparere i Australien, men det hævdes, at Arbejdslønningerne og Priserne paa Materialer er saa høje i Australien, at det vil blive billigere at slæbe Skibet til Holland end at lade det reparere i Australien. Da Ilden brød ud i Skibet, havde det 700 Tons Petroleum og anden Olie inde, og saa stor var den Skade, der skete, at Skibet blev anset for totalt Vrag.

Rederne havde i Virkeligheden bestemt sig til at tage alt, hvad der var af Værdi ud af Skibet og sætte det paa Land, skønt Repræsentanter for saavel australske som østasiatiske Værfter søgte at sikre sig Reparationen af Damperen. Ellerman & Bucknall Linjen, der ejede Skibet, fandt imidlertid efter en nøje

Undersøgelse af Damperen og efter at have modtaget Tilbud fra forskellige australske Værfter, at Reparationsomkostningerne vilde blive altfor høje, naar Hensyn toges til den i Øjeblikket herskende Pris paa Tonnage.

Efter at det var blevet bestemt at sætte Skibet paa Land, modtog Rederne fra et hollandsk Værft Tilbud om Køb af Damperen. Tilbudet blev akcepteret, og de nye Ejere, der mente, at Udgifterne ved Installering af nye Maskiner og de øvrige store Reparationer af Skibet vilde blive altfor høje i Australien, besluttede at faa det slæbt til Holland, hvor Arbejdet kunde gøres saa meget billigere, at Differencen mere end dækkede Bugseringsomkostningerne.

Praktisk talt en Verdensomsejling.

Naar de to Slæbebaade vender tilbage, vil de praktisk talt have udført en Bugsering Verden rundt. Den 16. Juli i Fjor forlod de nemlig Amsterdam med en stor Flydedok, der skulde afleveres i Sabang, paa Slæb. Rejsen gik over Algier, Port Said og Aden, og den varede nøjagtig 3 Maaneder, idet de havde gjort en Gennemsnitsfart af 100 miles om Dagen. Derfra blev Bugserbaadene beordrede til Soerabaya, Java, for at slæbe to Muddermaskiner til Melbourne, hvortil de begge ankom omkring Midten af December efter en haardt og vanskelig Rejse.

FORANDRING AF LODSTAKSTERNE

Under 23. Maj har Marineministeriet resolveret, at følgende Ændringer i de nugældende Lodstakster skal finde Sted fra den 15. Juni d. A.

Ved de nedennævnte Lodserier nedsættes Taksterne som følger:

Odense Fjord: 1 Takstklasse for alle Skibe paa og over 600 Tons i Fjorden.

Odense Kanal: 1 Takstklasse for alle Skibe paa og over 600 Tons i Fjorden, samt 1 Takstklasse i Kanalen for Fartøjer paa og over 1,400 Tons og af et Dybgaende af 45 Decimeter og derover.

Randers Fjord: 1 Takstklasse for alle Skibe paa og over 2,000 Tons.

Ved de nedennævnte Lodserier erlægges Lodsbetalingen efter følgende Takstklasser:

<i>Aalborg og Hals:</i>	For Skibe		
	under 50	mellem 50 og 100	paa og over 100
	Brutto Register Tons		

Mellem Aalborg eller Nørre-Sundby og Hals	4	4	Det halve af (4+5)
---	---	---	-----------------------

<i>Fredericia:</i>	For Skibe		
	under 80	mellem 80 og 150	paa og over 150
	Brutto Register Tons		

Fra Fredericia til Aarhus	12+5	12+5	12+5
---------------------------	------	------	------

<i>København:</i>	For Skibe		
	under 100	paa og over 100	
	Brutto Register Tons		

For Bropassage i Havnen, for hver Bro, der passerer. Mellem Reden			
---	--	--	--

og Frihavnen	3	4	
--------------------	---	---	--

Kastrup Havn (Bro)....	5	6	
------------------------	---	---	--

Mellem Tuborg Red og Kastrup Havn (Bro)....	7	8	
---	---	---	--

Mellem Taarbæk-Rev og Kastrup Havn (Bro)....	7	8	
--	---	---	--

De paagældende Anmærkninger i Takst for Kjøbenhavns Lodseri ændres, saa at deres Ordlyd bliver følgende:

»Ved Lodsning fra og til den Del af Havnen, der ligger Syd for Gasværkshavnen og strækker sig til Slusen, forhøjes Taksten med Halvdelen af Takstklasse 1.

Gaar Lodsningen til eller fra Tuborg Havn eller Kalkbrænderihavn, forhøjes Takstklassen med 1.

Gaar Lodsningen til eller fra Kastrup Havn (Bro), forhøjes Taksten med 1 Takstklasse.«

Til Takst for Kjøbenhavns Lodseri føjes følgende Bestemmelser:

LODSTAKSTERNE I KORSØR

Fra Lodsdirektøren gives følgende supplerende Oplysninger vedrørende Anvendelse af Lodstaksterne for Lodsningen i Korsør Yder- og Inderhavn:

»Naar et Skib kommende fra Søen til Korsør Inderhavn paa Grund af de lokale Forhold ikke straks kan bringes derind, maa Lodsens give Skibsføreren fornøden Underretning i Overensstemmelse med Lodslovens § 27, og har da at forholde sig efter Skibsføreren Ordre.

Gaar denne ud paa, at Skibet ønskes til Bolværk i Korsør Yderhavn, er vedkommende Lodsning dermed endt, og det vil da være rigtigst, hvis Lodsens bliver

»For kul- eller oliesøgende Skibe paa og over 100 Brutto Register Tons nedsættes Lodsbetalingen med 1 Takstklasse for Lodsninger mellem Reden og Kul- eller Olie-Depoterne i Havnen eller Frihavnen.

Ved kul- eller oliesøgende Skibe forstaas Skibe, der udelukkende anløber Havnen for at indtage Kul eller Olie til eget Brug, dog saaledes, at det fyldte Kvantum ikke er under 10 Tons Kul eller 6 Tons Olie.«

Korsør Lodseri:

De Takstforandringer ved dette Lodseri, der har været gældende fra 1. September 1920, ændres til:

»I Yderhavnen eller i Inderhavnen (forsaavidt de herhenhørende Manøvrer ikke er et Led i selve Ind- og Udloosningen)

	Takstklasse	
a. for Sejlskibe under 150 Brutto Register Tons	1	
» » over 150 » » »	2	
b. » Dampskibe under 500 » » »	1	
» » over 500 » » »	2	

Anmærkning:

For Bropassage i Havnen forhøjes alle Lodseriets Takster med 1 Takstklasse.«

Hertil slutter sig følgende Bestemmelser for alle Lodserier:

For Beregning af de endelige Lodspenge gælder derefter og indtil videre følgende Regler (dog undtaget for visse Lodsninger i Sundet, om hvilke der er Overenskomst med den kgl. svenske Lodsstyrelse):

Det af Taksttabellen udtagne Tal multipliceres med 2, hvorefter — forsaavidt større Nedsættelser ikke allerede er i Kraft ved et Lodseri enten i Henhold til særlige Bestemmelser eller til Lodslovens § 31, Punkt A, 2. Stykke — det nedsættes:

for Sejlskibe under 300 Brutto Register Tons

med 10 pCt., hvis Lodsbetalingen skal erlægges efter een af Takstkasserne 1-10 inklusive, med 11 pCt., hvis Lodsbetalingen skal erlægges efter Takstklasse 11 o.s.v. stigende med 1 pCt. for hver højere Takstklasse (Sum eller Multiplum af Takstklasser), efter hvilken Lodsbetalingen skal erlægges, dog ikke over 25 pCt.

for alle andre Fartøjer (Skibe, Pramme, Lægtene el. lign.)

med 5 pCt., hvis Lodsbetalingen skal erlægges efter Takstklasse 5, med 6 pCt., hvis Lodsbetalingen skal erlægges efter Takstklasse 6 o.s.v. stigende med 1 pCt. for hver højere Takstklasse (Sum eller Multiplum af Takstklasser), efter hvilken Lodsbetalingen skal erlægges, dog ikke over 25 pCt.

Ørebeløb i Enderesultatet afrundes til nærmeste Tal, delelig med 10.

Anmærkning:

Nedsættelsen gælder ikke for den nuværende Betingelse efter Lodslovens §§ 28, 33 og 35.

bestilt til senere Forhaling fra Bolværket i Yderhavnen til Lossepladsen i Inderhavnen, at gøre opmærksom paa, at dette Arbejde ikke falder ind under den gældende Lodstvang, men hvis Skibsføreren ønsker Lodsens Assistance til Forhalingen, skal det honoreres efter de reglementerede Forhalingstakster uafhængigt af Skibets forudgaaende Lodsning til Bolværket i Yderhavnen.«

Ismelding fra Island.

Thorshavn den 15. Juni: Spredt Drivis ca. 45 Kvartmil nordvestfor Ønundarfjord.

SVENSKEREDERILAAAN

Kommerskollegiet har tilstillet Regeringen følgende Forslag til Fordeling af Rederilaanefondens Midler: 50,000 Kr. til Rederiet *Kare* i Stockholm som Bidrag til Anskaffelse af Dampskibet »Fenja«. Selskabet havde søgt 100,000 Kr. 500,000 Kr. til Rederiet *Nordstjernen* i Stockholm, der havde forlangt 1,800,000 Kr. som yderligere Bidrag til de i Fjor hos Götaverken bestilte to Motorskibe paa 7,100 Tons d.w. hvert. 250,000 Kr. til Rederiet *Svea*, Stockholm, der havde søgt om at faa 1,420,000 Kr. 400,000 Kr. til *Svensk Østasiatisk Kompagni*, Göteborg, der havde andraget om 1,060,000

Kr. som Bidrag til det i Fjor hos Götaverken bestilte Motorskib paa 7,500 Tons d.w. 350,000 Kr. til Rederiet *Sverige-Nordamerika*, Göteborg, der havde ønsket 4,300,000 Kr. som Bidrag til Anskaffelse af Motorskibet »Korsholm«. 550,000 Kr. til Dampskibsselskabet *Tirfing*, Göteborg, som havde forlangt 3,200,000 Kr. 175,000 Kr. til Rederiet *Transatlantic*, Göteborg, der søgte om 2,750,000 Kr. 50,000 Kr. til Rederiet *Egon* i Limhamn, som havde anmodet om 125,000 Kr. samt 100,000 Kr. til *Hallands Dampskibsselskab*, Halmstad, der havde forlangt 325,000 Kr.

"DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING

København, den 16. Juni 1925.

Med et mildt Ord kan Fragtmarkedet stadig betegnes som daarligt, og der lader ikke til at være Grænser for, hvor langt Raterne kan komme ned. La Plata hjemgaaende er Smertensbarnet, og de mange Baade, som tilbydes til andre Markeder ballastgaaende fra River Plate, som f. Eks. Syd Afrika-Chile-U.S.A., gør, at Fragterne slaas yderligere ned. Man skulde tro, at der maatte komme mange nye Laster frem, naar Tonnagen faas saa billigt, og at de helt prompte Baade snart kunde komme væk og lette Situationen lidt; men det ser snarere ud til, at Tonnagen bliver rigeligere og Ordrene færre.

Saasnart der kommer en Ordre fra Plate, bliver den revet væk, ligegyldig hvor lav Fragten er, og hvor urimeligt mange Optioner der forlanges, og 11/6d. og 12/- U.K./Cont., 15/- fire skandinaviske Havne er de sidste sørgelige Afslutninger.

Fra Syd Afrika er der sidst sluttet til 21/- imod 25/- for kun faa Dage siden, og fra Staterne og Montreal er det ogsaa betydelig daarligere.

TRÆLASTMARKEDET

De sidste Slutninger giver et bedre Billede end mange Ord:

600 Favne Syd Finland/Ghent 35/-, 1,000 Favne Syd Finland/Calais 35/-, 750 Stds. Torneå/Preston 47/6d., 1,000 Stds. Lapaluoto/London 43/-, 1,100 Stds. Trångsund/London 38/-, 15. Juli, 850 Stds. Trångsund og Björkö/London 41/-, 20. Juni, 650 Stds. Kotka/London 38/-, prompt, 400 Stds. Trångsund/London 42/6d., August, 600 Stds. Kotka/Antwerpen, staves, 45/-, 380 Stds. Hernösand/Grangemouth 38/-, 520 Stds. Råfsö/Grangemouth 34/-, 500 Stds. Råfsö/Grangemouth 34/3d., 300 Stds. Skönvik/Swansea 50/-, Floorings.

Props til Østkysten er en Smule fastere, og for 1,100 Favne er betalt 36/6d. prompt og 37/6d. for 15. Juli. En 900 Favne Baad har faaet 47/6d. fra 2 Luleås til Immingham, special terms.

Fra fem Lasteads ikke nord for Hernösand er en 6,300 Tonner sluttet til Northern range 4.50 Doll.; 1,000 T. Skellefteå/Preston 16/-; 900 T. Skellefteå/Rouen 11.50 Kr. for Tørmasse, 9 Kr. Vaadmase.

Canada fortsætter at tage Baade til 57/6d. til 60/- i Henhold til Størrelse og Position, og Hvidehavet er uden Forandring.

KUL, KOKS ETC.

For prompte Baade er det vanskeligt at faa stem, og Raten er meget lav. 2,200 Tonner Blyth/København har faaet 5/-, og Noteringerne ligger heromkring med 4/9d. for lidt større Baade. De svenske Statsbaner har sluttet Kontrakt for store Partier til Midt/Nord Sverige og venter at faa Tonnage til 4/3d. til 4/7½d.

Finland, Tyskland og Coasting er meget rolige uden Bedring.

MIDDELHAVET

Lidt mere Aktivitet kendetegner Kulmarkedet fra U.K.; men der er ikke tilstrækkelig nye Laster til at influere paa Raterne. Disse er uden Tvivl 3/-, 4/- for

lave, naar der stadig maa regnes med et ganske dødt Marked ud fra Middelhavet.

Byglasterne fra Tunis/Algiers betaler ca. 10/- for 3,000 T., 2 Laste- og 2 Lossepladser, og en mindre Baad — 1,200 T. — har faaet 11/- 1 Losseplads, hvilket er noget bedre end Erts og Fosfat.

Esparto Lasterne til U.K. er »few and far between«, og nu daler ogsaa Donau. Befragterne har taget mange Baade op — flere er taget paa Spekulation, og nu viser det sig vanskeligt at afsætte Lasterne. Donau Befragterne forlanger nu U.K./Continent, Bergen-Stockholm-Danmark range, Spanien og Portugal og noterer kun 17/- Basis U.K./Cont. Marseille/4 danske 1/1,200 T. Oliekager 13/6d., 15. Juli.

NORD AMERIKA-GULFEN-CANADA

Montreal/Antwerp-Hamburg er gjort til 9 C. een, 9½ to, 10 C. tre Lossehavne; 14/14½/15 C. 1-2-3 Vestitalien, og dette er det laveste i mange Aar. Der er endvidere sluttet: Northern range/Rio 3.30 Doll.; Genoa 2.70 Doll. og Gulfen/Danmark 6.- Doll. for 4,000 T. Oliekager Juli-August. Gulfen/Rosario 1,500 Stds. à 150/-.

Stykgodslasterne fra Gulfen til U.K./Continent betaler en høj Lumpsum; men Udgifterne i Gulfen er ganske urimelig store, og Lossehavnene som Regel de dyreste — som London-Hull-Bristol Kanalen, saa Resultatet bliver Minus.

San Domingo/U.K.-Cont. 7,500 T. 16/1d. til 16/7½d. 1/2 Lossehavne og 4,000 T. 18/6d.

SYD AMERIKA

Kulraterne begynder at komme op. 20/- er endnu ikke betalt; men hvis det hjemgaaende Marked ikke bedres snart, er det kun rimeligt, at Kullene maa betale op. Hull/Buenos Aires 6,000 T. er i 18/3d. Rosario 19/3d., og Glasgow/lower ports 19/-.

Rejsens Resultat afhænger selvfølgelig mest af det hjemgaaende Marked, og selv for Juli er Udsigterne ikke gode. Prompte Baade faar som nævnt ca. 12/- til U.K., og de Baade, som nu er i River Plate, har fra 10/- til 16/- i udgaaende Fragt.

Chile/Alexandria 25/-; U.K. 23/- og Staterne 4 Doll.

ØSTEN

Mauritius/U.K.-Cont., Sept. Lastning, er sluttet til 24/6d., og Karachi-Bombay har gentaget 17/- prompt. 20/6d., Juli. Java/Middelhavet/U.K.-Cont. 26/3d., Juli, og 6,000 T. Mel fra Japan til 3 Middelhavshavne noteres i 25/-. Burmah/Holland, Ris, 20/-. Syd Afrika/U.K.-Cont., Aug./Sept., 25/- og ned til 21/-.

TIME CHARTER

I vestindisk Fart er 5,700 Tonner sluttet for enkelt Rundrejse til 90 C., 4,700 Tonner til 1.- Doll.; 3,000 Tonner 1.25 Doll. og 2,500 Tonner 1.50 Doll.

8,200 Tonner Pacific round 85 C. Baltic trade 1,800 Tonner 2-3 Maaneder, ca. 5/3d.

DESERTIONER I NEW ORLEANS

De danske Kaptajner, som kommer til Gulfen, har altid mange Ubehageligheder med deres Skibsbesætninger, idet et stort Procenttal rømmer, hvilket ikke alene stiller Kaptajnerne i stor Forlegenhed, men ogsaa bereder de danske Rederier meget store Udgifter.

Hovedgrunden, hvorfor Folkene rømmer, er, efter hvad vi erfarer, den store Hyre, som bydes her. Fire danske Søfolk var f. Eks. blevet forhyret med en tysk Damper fra New Orleans til Hamburg via Galveston for 100 Doll. for Turen, og der bydes Søfolk i New Orleans fra 125 Doll. til 150 Doll. for en Tur derfra til en italiensk Havn, og desuden Rejsen betalt til en hvilken som helst Havn i Europa, som Sømanden maatte ønske at gaa til.

Den almindelige Hyre for Søfolk er idag 62.50—67.50 Doll. pr. Maaned.

En anden Grund, hvorfor Søfolk rømmer fra danske Skibe, er den lille Bøde, som Sømanden idømmes, naar han bliver taget i Danmark. En Sømand, der var rømt fik saaledes en Bøde af kun 60 Kroner, og det Beløb spillede jo ingen Rolle.

Autoriteterne i New Orleans er villige til at hjælpe Kaptajnen og internere rømte Søfolk, naar det kan opgives, hvor de opholder sig, men det er som Regel meget vanskeligt at finde Søfolkene, saa længe Skibet er i Havn, og det er desuden forbundet med en Del Udgifter.

Autoriteterne internerer ikke Søfolk fra Skandinavien og Nord-Europa, men rømmer en Sømand af sydeuropæisk eller anden Nationalitet, er Autoriteterne meget strenge saavel overfor Desertører som overfor Skibet.

„DANSKE REDERES ULYKKEFORSIKRINGS- FORBUND“ S

Repræsentantskab har den 11. ds. afholdt ordinært Møde under Ledelse af Formanden, Direktør *Svend Bramsen*.

Af det af Bestyrelsen aflagte Regnskab fremgik det, at der i Aaret 1924 i *Dampskibsafdelingen* til tilskadekomne Søfolk og til omkomne Søfolks Efterladte var udbetalt ialt Kr. 333,218.43, og at der til de ved Aarets Udgang uafgjorte Skader var henlagt et Beløb af Kr. 179,867.10. Afdelingens Regnskab sluttede med en Saldo i Medlemmernes Favør af Kr. 133,865.84.

I *Sejlskibsafdelingen* udgjorde Summen af de udbetalte Erstatningsbeløb Kr. 240,150.87 og den til Regulering af uafgjorte Skader afsatte Skadesreserve Kr. 125,638.02. Denne Afdelings Regnskab udviste en Saldo i Forbundets Favør af Kr. 26,886.72.

De foretagne Valg til Bestyrelsen samt Valg af Revisorer var alle Genvalg.

SKIBS- PROVIANTERINGS- HANDLERE

København:

J. Andersen & Co., Toldbodvej 7.
Bjerch-Jensen & Co., Holbergsgade 24.

Aarhus:

Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 26.

Esbjerg:

H. P. Nielsen, Strandbygade 18.
Th. Thygesen Kirkegade 7.

Frederikshavn:

P. Schou & Co. Telgr.-Adr. »Schou«, Stats Tlf. 17.
P. Saxbergs Eftf., N. Mogensen. Tlf. 244 & 482.
Telgr.-Adr. Saxberg.

Helsingør:

K. F. Marstrands Eftf.

Randers:

A. L. Nielsen, ogsaa aut. Forhyringskontor.

Vejle:

W. Coops, ogsaa aut. Forhyringskontor.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

16. JUNI 1925

London	25,62	Madrid	77,10
New York	528,25	Amsterdam	212,25
Berlin	125,55	Stockholm	141,15
Paris	25,45	Oslo	89,05
Antwerpen	25,10	Helsingfors	13,32
Zürich	102,55	Prag	15,65
Rom	20,60	Wien	74,45

Skibsfarten paa Bremen.

I Maj 1925 ankom der til Bremen 405 Skibe med en samlet Tonnage af 508,823 N.R.T. mod 392 Skibe med 483,914 N.R.T. i Maj 1924 og 514 Skibe med 425,913 N.R.T. i Maj 1913.

Der afsejlede i Maj 1925 405 Skibe med en Tonnage af 538,701 N.R.T. mod 380 Skibe med 503,274 N.R.T. i Maj 1924.

Fra Januar-Maj 1925 er der til Bremen ankommet en samlet Tonnage af 2,315,588 N.R.T. mod i samme Tidsrum 1924: 2,122,404 og i 1913: 2,039,616 N.R.T.

En Flaskepost.

Det svenske Udenrigsministerium har anmodet Kommerskollegiet om at foretage Undersøgelser i Anledning af en til tyske Myndigheder indsendt Flaskepost. Denne er bleven fundet ved den tyske Kyst og indeholdt Meddelelse om, at Skonnerten »Marie«, Fører Kaptajn *Johnson*, den 14. Oktober 1923 er gaaet under med 8 Mand i Nærheden af Helsingfors. Man har imidlertid ikke kunnet opspore noget svensk Skib af dette Navn, der er forlist i Tiden omkring den nævnte Dato.

OFFICIELLE BEKENDTGØRELSE

Ledig Lodsplads

VED LODSERIET NYKØBING FALSTER

Ansættelses-Betingelser og Lønvilkaar se Lodslovens Paragraffer 7, 9, 42, 44.

Ansøgning maa inden Udgangen af Juni Maaned indsendes eller afleveres hos

Lodsdirektøren,

Livjægergade 43, St., København Ø.

ATLAS

4/s Atlas, Nørrebrogade 198 · København L.

SKIBS-DAMPTURBINER

MED

TANDHJULSUDVEKSLING

i mest moderne Udførelse.

K O N S U L C . P . L U N D 7 0 A A R

En i alle Skibsfartskredse herhjemme kendt og meget afholdt Mand, Konsul C. P. Lund, bliver den 27. ds. 70 Aar, idet han er født den 27. Juni 1855 i Rønne som Søn af Købmand og Skibsfører H. C. Lund. Denne drev bl. a. Forretning paa Island og købte om Vinteren og i Foraarets Løb Varer herhjemme, med hvilke han lastede sit Skib, hvorefter han sejlede til Island og dér solgte eller bortbyttede sine Varer for islandske Produkter, som han derefter solgte i København. Opvokset under saadanne Forholdt og fra sin tidligste Barndom vant til at tilbringe al sin Fritid paa Vandet var det kun naturligt, at C. P. Lund straks efter sin Konfirmation kom til Søs og som Skibsdreng med sin Faders Jagt »Haabet« foretog sin første Rejse til Island i Foraaret 1869. Han kom derefter paa Langfart og sejlede med forskellige Skibe, indtil han i Slutningen af 1873 vendte tilbage til Danmark for at gaa paa Styrmandsskole, hvortil han i de forløbne Aar selv havde sparet Penge sammen, ialt ca. 1,400 Rigsdaler. Han bestod selvfølgelig sin Eksamen omtrent saa godt som overhovedet muligt, idet han opnaaede 47 Points, Maksimum, der kunde faas, var 48, og Prøven i Maskinlære blev bestaaet paa ganske tilsvarende Maade.

C. P. Lund sejlede nu i nogle Aar som Styrmand, aftjente ligeledes i denne Periode sin Værnepligt om Bord i Fregatten »Jylland«, med hvilken han var paa Togt til Vestindien, og kom i 1878 til Australien, hvor han gik i Land og en Tid levede som Nybygger, men Længslen efter Søen drev ham atter ned til Kysten, og i Sydney fik han Hyre, først med en Damper og senere med et mindre Sejlskib, med hvilket han sejlede godt et Aar. Styrmand Lund tog nu Skibsførereksamen og Lodseksamen i Australien i 1880, idet det var hans Mening at leje et Skib og sejle for egen Regning, men et Brev hjemme fra bestemte ham til at vende tilbage til Danmark.

Kort efter sin Hjemkomst blev Styrmand Lund forlovet og opgav som Følge deraf sin Plan om at vende tilbage til Australien. Med Støtte af Faderen og andre købte han en under Bygning værende Skonnert og sejlede en Tid med denne, men i Begyndelsen af 1884, kort efter at være blevet gift, blev han Fører af en nybygget Damper »Rønne« paa 420 Tons d.w., Reder Kaptajn Torm, der det følgende Aar betroede

Lund Kommandoen paa sin anden Damper »Bornholm« paa 1,100 Tons d.w.

Efter med godt Resultat at have sejlet som Fører i nogle Aar, indtil 1889, besluttede Kaptajn Lund sig til at modtage et Tilbud om at overtage en af Bornholms største Kul- og Trælastforretninger, der tilhørte hans Onkel, A. P. Elleby, og Kaptajn Lund forlod dermed Søen.

Det lykkedes ham i Løbet af de følgende Aar at oparbejde Forretningen i meget betydelig Grad, og han udvidede den bl. a. til ogsaa at omfatte Cementfabrik. I 1899 havde Kaptajn Lund, der Aaret forud var blevet britisk Vicekonsul for Bornholm, den Sorg at miste sin Hustru, der lod ham tilbage med 8 Børn, af hvilke endnu intet var konfirmeret. Et Par Aar efter giftede Konsulen sig atter, og i dette Ægteskab er der 4 Børn.

Den 1. Oktober 1913 overlod Konsulen sine to ældste Sønner den meget omfattende og i udmærket Drift værende Virksomhed. Konsulen var i sin Tid den største Skibsreder paa Bornholm, og det er en Selvfølge, at en Mand af hans Støbning ikke kan undgaa at faa en Mængde offentlige og andre Tillidshverv. Konsulen har saaledes været Medlem af Rønne Byraad, Bornholms Amsraad, Søren i Rønne, Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, Arbejderforsikringsraadet, Formand for Dansk Sejlskibsrederi-Forening, hvilken Post han endnu indtager, Formand for den Gensidige Søassurance i Rønne, for Bornholms Laane- og Diskontobanks Bankraad, for Rønne Skipperforening, Bornholms Travelskab m. m.

Konsul Lund, der i 1923 blev dekoreret med Dannebrogordenens Ridderkors, kan se tilbage paa et langt og overordentlig virksomt Liv, i Løbet af hvilket han har vundet sig utallige Venner ved sin retlinede Karakter. Trods de 70 Aar er Konsulen dog paa ingen Maade aflægs, og selv om han har trukket sig tilbage fra sin Hovedvirksomhed, har han dog fuldtud bevaret Interessen for alt Skibsfarten vedrørende og Kontakten med samme gennem sit Arbejde indenfor Dansk Sejlskibsrederi-Forening og Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, og idet *Dansk Søfarts Tidende* bringer Konsulen sin Lykønskning til 70-Aarsdagen, tillader vi os at ønske, at han endnu i mange Aar maa kunne fortsætte sin Virksomhed til Gavn og Glæde for sig selv og andre.

S K I B S F A R T E N P A A L A P L A T A

De Tider, da Skibsfarten paa La Plata var alle Nationers Trampskibes Domæne, synes at være forbi, idet La Plata-Farten i de senere Aar i stadig stigende Grad er gaaet over til de regelmæssige Rutebaade. Rutetraffikken er steget for alle Nationers Vedkommende og er nu langt større end før Krigen, og der er navnlig oprettet en Del nye Linjer mellem Middelhavshavnene og Buenos Aires og de øvrige La Plata-Havne i de sidste Aar.

Denne Ændring i Forholdene skyldes i væsentlig Grad, at Indvandringen til Argentina er steget stærkt siden Krigen, og at Antallet af Passagerbaade i fast Fart paa La Plata er vokset i tilsvarende Grad. Dertil kommer, at Rutebaadene er blevet foretrukket til Stykgodstransporten i de senere Aar og dernæst har de taget en stadig voksende Del af Saisonaufskibningerne af argentinsk Korn. Det til disse Kornaufskibninger til Raadighed værende Liner-Skibsrum er saa stort nu, at der først bliver Tale om at benytte Trampdamperne, naar den ugentlige Afskibning overstiger 140,000 Tons. De til La Plata ankommende amerikanske Skibe er næsten udelukkende faste Rutebaade, og paa samme Maade er saavel Tyskland og Italien helt igennem repræsenteret ved Liners. Blandt Trampbaadene ind-

tager de britiske Førstepladsen, idet de under de store Saisonaufskibninger afgiver omtrent 50 pCt. af den i La Plata-Farten benyttede Tonnage, men paa Grund af Nedgangen i Ladningstilbudene er de britiske Trampbaanes Andel i Lasterne undertiden gaaet ned til 30 pCt. Grækenland er ogsaa forholdsvis stærkt repræsenteret og næsten udelukkende med Trampbaade.

Trampdamperne fortrængt om faa Aar.

Udviklingen gaar dog som sagt i Retning af at fortrænge Trampdamperne, og man mener iflg. *Naut. Rundsch.* i Skibsfartskredse i Buenos Aires, at dette vil være sket i Løbet af faa Aar.

DEN OPLAGTE TONNAGE STIGER

Antallet af oplagte Skibe i Amsterdam Havn er nu i Stedet for at aftage, hvilket man for nogen Tid siden havde haabet, da en Del Dampskibe blev sat i oversøisk Fart, i fortsat Stigning. Ialt er der i Amsterdams Havn af nederlandsk Dampskibstonnage oplagt 63,893 Tons.

AMSTERDAM

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-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 "

Sldebeddinger for Dampere paa indtil 300 Fods Længde

TELEGR. ADR.: **WILTON, ROTTERDAM**
TELEFON-NR.: 7303, 7304, 7306, 7325, 6707, 6708

ROTTERDAM

JOHN P. BEST & CO.

GHENT

ANTWERPEN-BRUGES-BRUXELLES-VLISSINGEN-TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS- OG ASSURANCE-AGENTER

GHENT

VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og
Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.

Telegram-Adr.: VINKECO · Codes: Scotts, Watkins, Bentleys.

ROTTERDAM

Egne Godsskure, Dybvandskaj,
Varehuse, Flydekraner,
Motorlægtre og
Rhin-Baade

Telegram-Adresse:
VELTENAAR, ROTTERDAM

B. VELTENAAR & CO.

ETABLERET 1880

STEVEDORES · AUT. VEJERE · SPEDITØRER

ROTTERDAM · AMSTERDAM · ZAANDAM

HOVEDKONTOR: **ROTTERDAM** MAASSTRAAT 17b

Entreprenører for
Kornlevator Kompagniet

Adm. Direktører for
ACCURATE CO., Ltd.
Korporationen for Edsvorne
Vejere, Møkkere og Tællere
i Rotterdam

Agenter: Danmark: F. V. Greibe, Kronprinsensg. 11, København. Sverige: C. G. Carlström, Helsingborg. Norge: Anth. Sem-O'sen, Tornøegaarden, Bergen.

L. SMIT & CO.'s INTERNATIONALE BUGSERSELSKAB

Søgaende Slæbebaade: Blaåt Baand paa Skorstenen.

BUGSERING

af: FLYDEDOKKE · HAVAREDE DAMPERE · SKIBE TIL OPHUG-
NING · KULDEPOTER · SEJLSKIBE · MUDDERMASKINER m. m.
Henvendelse til: **WESTPLEIN 5, ROTTERDAM**

Entreprenører for Assistance til Dampere i Rotterdam Havn.

TELEGR.-ADR.: **TUG**, ROTTERDAM

BJERGNINGS-AFDELING:

BJERGNING

paa Kysten af Holland og Belgien. Bjergningsdampere: Freya, Meermin,
Ram, Stier, Buffel. Altid klare. Ogsaa stor Beholdning af Pumpe, Kæder,
Staalrosser, Dykker-Materiel m. m. Erfaren Stab af Bjergningsofficerer.

TELEFON NR.: 30 · 31 · 3362

ROTTERDAM

Montreal Ship Supply Company

AGENTER FOR SKANDINAVIEN:
FERD. PHILIPSON & CO.
AMALIEGADE 29 B
KØBENHAVN

MONTREAL (CANADA)
TLG.-ADR.: SUPPLYCO · MONTREAL

LONDON AGENT:
C. P. FRESHWATER
101, LEADENHALL ST.
LONDON E. C.

Provantering, Dæks- & Maskinforsyninger

MONTREAL

PARIS

**DOMINION
SHIPPING COMPANY**

(S. A. FOLDEN)

Skibsmæglere & Befragtnings-Agenter

Eneste skandinaviske Skibsmæglerfirma i Montreal.

TELEGRAM-ADRESSE: **"DOUBLEDECK"**
14, PLACE ROYALE
MONTREAL, CANADA

MONTREAL

**Compagnie Française
de Marine et de Commerce**

4-6, rue de Sèze, Paris.

Specialitet: Middelhavs-, Malm- og Østersø-Befragtning
Telegram-Adr.: SHIKARI

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 Eftf.

Nørre Sundby:

N. C. Bach.
N. F. Stegmann.

VALENCIA

PEDRO NIELSEN

Skibsmægler og Befragter

VALENCIA (COLON 64)

Som den eneste danske Skibsmægler i Spanien
haaber jeg paa Støtte ved danske Rederes Tillid

Telegram-Adresse: **PENIELSEN**. Telefon No. 409.
Coder: Watkins 1861 og TIII. 1864, Scott's 10. Udg. 1906

LISSABON

D. A. KNUDSEN & CO.

SKIBSMÆGLERE · HAVARI AGENTER · SKIBSHANDLERE · STEVEDORER

Agenter for: Nordisk Skibsrederforening
Danske Rederes Retsværn Reassuranceforeningen Skuld
Danske Sejlskibsrederiers Protection Club

CAES DO SODRÉ, 8, **LISSABON** TELEGR.: **KNUDSEN**

DEN DANSKE HANDELSFLAADES STØRRELSE VED BEGYNDELSEN AF 1925

I det danske Skibsregister, der omfatter alle danske Skibe — bortset fra Krigsskibe og enkelte andre Staten tilhørende Skibe — af en Størrelse paa mindst 20 Brutto-Registertons, var der den 1. Januar 1925 indtegnet ialt 1,848 Skibe med en Bruttotonnage paa 1,090,500 Reg. Tons og en Nettotonnage paa 665,900

Reg. Tons. Vægten af de Ladninger (foruden Skibskul m. v.), som Skibene kan indtage (Dødvægttonnagen), kan anslaaes til 1,450,000 D. W. T. (à 1,016 kg). — I de anførte Tal er ikke medregnet Lægtare, Pramme og andet flydende Materiel uden eget Fremdrivningsmiddel.

Skibe over 20 Bruttotons	Ved Udgangen af Aaret									
	Antal Skibe				Registertonnage brutto					
	1924	1923	1922	1921	1924	1923	1922	1921	1920	
Dampskibe	644	623	622	609	823,437	770,206	788,500	763,621	1,056,800	483,916
Motorskibe	90	79	67	60	169,430	160,059	129,224	131,092	257,800	107,412
Sejlmotorsk. undt. til Fiskeribrug	475	440	402	363	39,583	39,525	40,917	38,677	60,000	28,766
Sejlskibe	338	396	489	574	48,658	60,413	80,944	92,269	75,200	42,420
Handelsflaaden ialt....	1,547	1,538	1,580	1,606	1,081,108	1,030,203	1,039,585	1,025,659	1,449,800	662,514
Sejlmotorfartøjer til Fiskeribrug	301	297	297	291	9,378	9,341	9,238	9,157	—	3,404

Ovenstaaende Tabel indeholder en Fordeling mellem de fire Hovedgrupper af Skibe indenfor Handelsflaaden: Dampskibe, Motorskibe uden Sejl samt Sejlskibe med og uden Hjælpemotor; desuden er særligt udskilt det store Antal af Sejlmotorskibe, der benyttes til søgaaende Fiskeri. For Antallets og Bruttotonnagens Vedkommende er anført Tallene i hvert af de foregaaende tre Aar. Tabellen viser, at Dampskibe og Motorskibe uden Sejl omfatter 91 pCt. af den samlede Bruttotonnage, Sejlskibsflaaden (med og uden Hjælpemotor) omfatter 8 pCt., medens ca. 1 pCt. falder paa de Fartøjer i Fiskeflaaden, hvis Tonnage er mindst 20 R. T. br. Damp- og Motorskibsflaadens Tonnage var 62,600 R. T. større ved Udgangen end ved Begyndelsen af Aaret 1924, medens der for Sejlskibsflaaden var en Nedgang paa 11,700 Bruttotons.

Forøgelsen paa 62,600 R. T. br. i Tonnagen for Damp- og Motorskibsflaaden er fremkommet som Resultat af den i nedenstaaende Oversigt angivne Til- og Afgang i Skibsregistrerne i Løbet af Kalenderaaret 1924.

	Dampskibe		Motorskibe ud. Sejl	
	Antal	Reg. T. br.	Antal	Reg. T. br.
Nybygninger	35	49,150	7	11,599
Køb fra Udlandet af brugt Tonnage	21	42,144	5	883
Anden Tilgang	3	4,774	2	276
Tilgang ialt....	59	96,068	14	12,758
Salg til Udl. af brugt Tonnage..	25	35,396	1	24
Forlis	3	6,381	1	114
Ophugning	10	935	1	22
Ommaaling	—	125	—	3,227
Afgang ialt....	38	42,837	3	3,387

I Dampskibs-Tonnagen, der i 1923 gik en Del tilbage paa Grund af et særlig stort Salg af brugte Skibe og en forholdsvis lille Tilgang ved Nybygning, skete der i 1924 en Forøgelse paa 53,200 Tons. Af Nybygninger blev der modtaget 30,100 R. T. br. fra danske Værfter og 19,100 R. T. br. fra udenlandske — næsten udelukkende tyske — Værfter. Af de nybyggede Skibe var de 31 Fragtdampere med ialt 48,500 R. T., medens 4 (med ialt 700 R. T.) var mindre Dampere til særligt Brug (Bjærgning, indenlandsk Rutefart, Sandpumpning).

Handelen med brugt Tonnage.

I Handelen med brugt Tonnage var i 1924, i Modstætning til de to foregaaende Aar, Købet fra Udlandet større end Salget til Udlandet, nemlig 42,100 mod 35,400 R. T. De tilkøbte Skibe var for langt den største Del fra Nordamerika, som nedenstaaende Oversigt viser.

Tilkøbt i 1924	Antal	Reg.T.br.
fra Nordamerika	9	32,143
- Tyskland	3	4,497
- Holland	1	2,549
- andre Lande	8	2,955
Ialt....	21	42,144

Skibene fra Nordamerika var ældre, store Fragtdampere, de fleste byggede omkring 1900, til Dels paa europæiske Værfter; de hørte altsaa ikke under den Omsætning, som i de senere Aar i stort Omfang har fundet Sted, af Tonnage bygget i Amerika under Krigen. Intet af de tilkøbte udenlandske Skibe gik til de ældre, store Dampskibsrederier. De amerikanske Dampskibe blev næsten alle købt af et og samme Rederi (og enkelte blev allerede i 1924 videresolgt til Udlandet), medens de andre til Dels var mindre Skibe, bestemt til Stykgodsfart i de nærmere Farvande eller andet særligt Brug. — De til Udlandet solgte 25 danske Dampskibe var gennemgaaende ældre Skibe, kun to var under 15 Aar, og 20 af dem var bygget for mere end 20 Aar siden. Nogle af Skibene har hørt ind under nu opløste Dampskibsselskaber, men de fleste blev solgt af de større Dampskibsrederier, enten til Ophugning eller for at ombyttes med nybygget Damp- eller Motorskibstonnage.

I Oversigten er under »Anden Tilgang« opført 3 Dampskibe med 4,774 R. T.; herunder hører en sønderjysk Damper paa 2,783 R. T., der først i 1924 er blevet definitivt optaget i det danske Skibsregister, samt den Marineministeriet tilhørende Kuldamper »Hermod« (1,949 R. T.), der hidtil ikke har været registreret.

Foruden de solgte Skibe, der af udenlandske Købere eventuelt har været bestemt til Ophugning, blev der som ophugget her i Landet i 1924 udslettet af Registrerne 10 Dampskibe, hvilke paa enkelte nær var Smaadampere til Fjordfart eller anden særlig Anvendelse. De afgaaende Skibe i denne Slags Fart erstattes i Reglen ikke af nye Dampskibe, men af Motorskibe, og Antallet af Dampskibe i de mindste Størrelsesklasser er derfor nedadgaaende i de senere Aar.

Opgang i Motorskibstonnagen.

For Motorskibe uden Sejl er Tonnagen i de tre sidste Aar aarlig bleven forøget med 13 à 15,000 R. T. br. Tabellen viser ganske vist ikke en saadan nogenlunde jævn Stigning; men dette beror paa, at der i 1922 og 1923 blev foretaget Ommaalinger af en Del Skibe (i Forbindelse med mindre Ændringer af Skibenes Dæk), hvilke medførte betydelige Forskydninger i Opgørelsen af den samlede Tonnage (i 1922 i nedad-

LONDON

BUNKER ENTREPRENØRER
FOR UDBENLANDSKE DEPOTER OG ENGELSKE KUL-AFSKIBNINGSHAVNE
BEFRAGTNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE
KULEKSPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER
FLYDENDE BRÆNDESEL

LAMBERT BROTHERS LIMITED

TELEGRAM-ADR.: 85, GRACECHURCH STREET,
LONDON E.C. 3.
LONDON

FILIALER:

CARDIFF, The Exchange	Telegr.-Adr.:
Newport, Mon., 131, Dock Street	»Lamberte
Port Talbot, Exchange Buildings	
NEWCASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs.	»Lambrose,
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	
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

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

JOHN CARLBOM & CO. (LONDON), 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:
Walkins' "Receptive, Phone, London" London: Avenue 2184 & 2185
Scott's "Receptive, London" (Foreign) Grimsby: Central 2873 & 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

LONDON

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

GRIMSBY

GLASGOW

NORTH EASTERN MARINE ENGINEERING CO., LTD

WALLSEND-ON-TYNE SUNDERLAND

Telegr.-Adr.: »News, Wallsend« & »News, Sunderland«

Maskinbyggeri

Kedelsmedie · Jernstøberi · Metalstøberi · Kobbersmedie

Krumtapskiler og Skrueaksler leveres fuldt færdige.

Smedearbejde af enhver Art
udføres.

*

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og
Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde

WALLSEND-ON-TYNE

DUNDEE

E. VON MEHREN & CO.

GLASGOW · NEWCASTLE · GREENOCH

Telegram-Adresse: »Vonmehren«

SKIBSMÆGLERE

BUNKERKUL ENTREPRENØRER

ANDREW LEITCH & CO.

KUL EKSPORTØRER

*KIBSMÆGLERE · SPEDITØRER · BUNKERKUL

BUNKERKUL ENTREPRENØRER

DUNDEE & GLASGOW

TELEGR.-ADR.: »LEITCH, DUNDEE

GOOLE

Cameron's

SKIBSFORSYNING/FARVER
OG PATENT BUND-MALING

Alex. Cameron & Sons Ltd.
Sunderland / England

SUNDERLAND

T. SHERBURN

BEFRAGTNINGS-AGENT

SKIBSMÆGLER OG STEVEDORE

TELEGRAM-ADR.: "DORA, GOOLE"

BANK CHAMBERS,
GOOLE

1924 var der nogen Nedskrivning af Tonnagen af den nævnte Grund (ca. 3,200 R. T.), og ses der bort fra denne formelle Nedgang, bliver der en Forøgelse i Motorskibenes Tonnage paa 12,600 R. T. i det sidst forløbne Aar. — Motorskibene er kun i mindre Omfang Genstand for Handel med Udlandet, og af den nævnte Forøgelse faldt 11,600 R. T. paa Nybygninger, hvilke alle var udførte paa danske Værfter. Blandt de nybyggede Motorskibe var der 2 store Fragtdampere (paa ca. 9,650 R. T. br.) og 2 Skibe til indenlandsk Rute­fart (København—Bornholm og København—Odense). Det er første Gang, der indsættes Motorskibe i den egentlige Rute­fart med Passagerer og Gods mellem København og Provinsen; hidtil er der kun af nogle Sejlmotorskibe blevet foretaget en mere eller mindre regelmæssig Godstrafik mellem Hovedstaden og en Del af Provinshavnene.

Medens Danmark oprindelig var Foregangsland i Anvendelsen af motordrevne store Fragtdampere, har i den senere Tid Udvidelsen af Motorskibsflaaden (som nævnt 13 à 15,000 R. T. aarlig) ikke været saa fremtrædende som nogle Steder i Udlandet. Dette hidrører bl. a. fra, at det Rederi, som begyndte med Dieselmotorskibene, og som stadig ejer langt den største Flaade af Motorskibe her i Landet, har holdt igen med Nyanskaffelser paa Grund af de høje Byggepriser og har anvendt charterede Dampskibe til Bestridelse af sin forøgede Trafik.

Fortsat Tilbagegang for Sejlskibsflaaden.

Angaaende Sejlskibsflaaden viser Tabellen, at der for Sejlskibe uden Motor i de sidste 3 à 4 Aar har været en meget stor Nedgang baade i Tonnage og i Antallet af Skibe; førstnævnte er fra 1921 til 1924 formindsket fra 92,300 til 48,700 R. T. br., og Antallet fra 574 til 338 Sejlskibe uden Motor. Tonnagenedgangen skyldes navnlig Bortsalget af store Sejlskibe (over 1,000 R. T.); Nedgangen i Antallet fremkommer især ved Omdannelsen til Sejlmotorskibe af de mindre Sejlskibe (under 100 R. T.); i de sidste 4 Aar er der indlagt Motor i godt 150 af disse Sejlskibe, og der er nu, naar bortses fra Lystfartøjer, knap 200 Sejlskibe uden Hjælpe­motor tilbage i Størrelsen 20-100 R. T. br. Af Sejlmotorskibe finder der i samme Størrelsesgruppe nu ca. 420, der anvendes til Transportbrug og ca. 300, der især anvendes i det søgaaende Fiskeri i Nordsøen. — For de mellemstore Sejlskibe — fra ca. 80 til 4 à 500 R. T. br. — er der ogsaa, om end i forholdsvis mindre Grad end ved de andre Sejlskibe, Nedgang i Antal og Tonnage, navnlig fordi Afgangen ved Forlis ikke erstattes ved Nybygninger. I 1924 blev der ikke indregistreret et eneste nybygget Sejlskib, og af Sejlmotorskibe til Transportbrug blev der kun modtaget 3 nybyggede Motorgaleaser, med ialt 117 R. T. Kun til Fiskerflaaden sker der Nybygning i saa stort Antal, at den staar Maal med Afgangen.

Værdierne for Til- og Afgang af Skibe i 1924 omfattede følgende Beløb:

Nybygninger fra Indlandet	25,879,000 Kr.
— — Udlandet	8,256,000 -
Køb fra Udlandet	7,504,000 -
Salg til Udlandet.....	6,605,000 -
Forlis	1,600,000 -

Nyanskaffelserne til Handelsflaaden, hvilke ialt omfattede 61,200 Bruttotons, havde altsaa en Værdi af 34.1 Mill. Kd., hvoraf godt $\frac{3}{4}$ for Skibe byggede her i Landet og knap $\frac{1}{4}$ for Skibe fra udenlandske Værfter. Tonnagen for tilkøbte, solgte og forliste Skibe udgjorde ialt 107,200 R. T. br., altsaa henimod det dobbelte af Nybygningstonnagen, men den samlede Værdi herfor var kun ca. 15 Mill. Kr. Disse fordeler sig omtrent ligeligt mellem indtegnede og udslattede Skibe, og Nybygningsværdien angiver altsaa i 1924 tillige Beløbet for den Nettoudgift, der for alle Rederier regnet under eet har været Resultatet af Til- og Afgang af Skibe over 20 R. T. br.

De ovenanførte Værdier for Nybygninger er opgjort paa Grundlag af Oplysninger fra de paagældende Redere, og de indbefatter ogsaa Værdierne for Maskiner, Installationer m. v., som ikke er leveret fra Skibsbyggerierne, saa at de i nogle Tilfælde kan komme til i ikke uvæsentlig Grad at overstige selve Byggesummerne. — Nybyggede Dampskibe omfattede 17.1 Mill. Kr. af Beløbet for danske Nybygninger samt hele Beløbet for Nybygninger fra Udlandet. Den tilsvarende Registrertonnage var, som foran anført henh. 30,100 og 19,100 R. T. br., saa at den gennemsnitlige Anskaffelsesværdi pr. Bruttoton var 569 Kr. for de danske og 432 Kr. for de udenlandske Nybygninger. Blandt de danske Skibe var der imidlertid et Par Passagerskibe og enkelte andre Skibe, der af specielle Grunde var særlig kostbare, hvorved Gennemsnittet bliver uforholdsmæssigt højt. Ser man bort fra de Nybygninger, der i særlig Grad afviger fra Gennemsnittet, faar man for 15 danske og 11 tyske Fragtdampere af Størrelse ca. 1,200—ca. 2,200 R. T. br. en gennemsnitlig Anskaffelsespris paa henh. 472 og 407 Kr. samt for en Fragtdamper fra engelsk Værft 533 Kr. pr. Bruttoton. Disse Værdier gælder de indenfor Kalenderaaret indregistrerede Nybygninger, men de svarer til Byggeprisniveauet en længere eller kortere Tid forud, da der blev sluttet Kontrakt om Leveringerne.

En Del af de nybyggede Dampskibe er bestilt som Søsterskibe; et af Rederierne har i 1924 faaet indregistreret 5 Dampskibe hver paa ca. 1,900 D. W. T.

Af Værdierne for andre Nybygninger end Dampskibe, ialt 8,779,000 Kr., omfattede Motorskibe uden Sejl 8,225,000 Kr. Fiskerfartøjer med Hjælpe­motor 474,000 Kr. og andre Sejlmotorskibe (Galeaser) 80,000 Kr. Sidstnævnte Beløb omfatter hele den nybyggede Tilgang til den danske Sejlskibsflaade med og uden Motor overfor en Afgang ved Forlis og ved Salg ÷ Køb paa 1.5 Mill. Kr.

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

BLIDBERG ROTHCHILD CO. INC.

DAMP­SKIBS AGENTER OG SKIBSMÆGLERE
59-61, PEARL STREET Telegram-Adr.: BLIDBERG
NEW YORK CITY

Repræsentanter for:

BLIDBERG METCALFE & CO., GÖTEBORO

TELEGRAM-ADR.: SIVEWRIGHT
TELEFON: 8760 CITY

W. C. BACON HAROLD BACON

HOVEDKONTOR: 3 CROSS STR.,
MANCHESTER

SIVEWRIGHT, BACON & CO.

Repræsentanter for de italienske Statsbaner
og den kgl. Italienske Marine

SKIBSMÆGLERE

Repræsentanter for det britiske Marineministerium
i Manchester og Liverpool

Fragt Agenter og Mæglere for ELDERS & FYFFES, Ltd.

Direkte Rute af hurtige Dampere fra Garston til de Canariske Øer.

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

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.

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

CARDIFF

MOUNTSTUART TØRDOKKE OG SHEARMANS LIMITED

TØRDOK-EJERE · SKIBSREPARATØRER & INGENIØRER

Telegram-Adresse: MOUNTSTUART CARDIFF Telegram-Adresse: MORDEY NEWPORT Telegram-Adresse: SHEARMAN BARRY Telegram-Adresse: SHEARMAN AVONMOUTH

REPRÆSENTERET I DANMARK VED: O. J. ESKILDSEN & CO. 26 SGT. ANNÆ PLADS · KØBENHAVN K.

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 · 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, 24, St. Mary Axe,
CARDIFF **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-PORTEN

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

BUCHAN & HOGG

Skibsredere · Skibsmæglere · Speditører
 GRANGEMOUTH

Faste Ruter: Grangemouth, Middlesbro', Antwerp

Telegr.-Adr.: »Steam« · Telefon: 59 & 189, Privat 59a

BURNTISLAND

F R A S Ø , H A V N O G V Æ R F T

En Svendborg-Skibsfører død.

En af de kendte Svendborg-Skipperer *Thorvald Nielsen* er afgaaet ved Døden, 65 Aar gammel. Afdøde var siden 1897 Formand for Sydfyensskredsen af »Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe«. En Søn af ham er maskinkyndig Skibsinpektør i A. P. Møllers Rederi.

Havnelaan til Nørresundby.

Nørresundby Byraad har paa et ekstraordinært Møde vedtaget at laane 300,000 Kr. i Dansk Folkeforsikring til de store nye Havneudvidelser.

Stabelafløbning.

Mandag den 15. ds. har der fra Københavns Flydedok og Skibsværft fundet Afløbning Sted af Værftets Nybygning Nr. 177, s.s. »Trafik«, en Sandpumpedamper til A/S. Carl Nielsen, København.

Hoveddimensionerne: 130'-0"×27'-0"×12'-6".

Skibet er bygget til Bureau Veritas højeste Klasse og bliver forsynet med en 300 I.H.K. Dampmaskine.

Afløbningen forløb smukt.

En synkefærdig Damper.

Da Damperen »Riso« af Røbyhavn, Kaptajn *Alfr. Andersen*, Tirsdag Aften var paa Vej fra Sjællands Odde til Tuborg Havn med Skærvestøv, fik den udfør Tisvilde pludselig Slagside og begyndte at synke. Mandskabet blev forsynet med Redningsbælter, og Baadene gjort klar, hvorpaa Kursen blev lagt om mod Hundested Havn.

Det lykkedes ogsaa ved 9-Tiden at naa denne, men baade under denne Sejlads og hele Natten maatte Mandskabet arbejde ved Pumperne. Der blev saa losset 10 Tons af Ladingen, hvorefter Damperen ved 7-Tiden fortsatte til København.

Skibsmaalingen.

I Løbet af indeværende Maaned vil der i Stockholm blive ført Forhandlinger om Overenskomst mellem Sverrig og Danmark om gensidig Anerkendelse af Fartøjers Maalebreve. De danske delegerede bliver Fuldmægtig i Ministeriet for Industri, Handel og Søfart, *Grev E. Moltke*, Overingeniør *Aage Larsen* og Direktør i D.F.D.S. *J. A. Kørbing*.

Risikoen ved at transportere Æg.

Det amerikanske Tidsskrift *Nat. Gazette* bringer en Meddelelse om en ejendommelig Sag, der for kort Tid siden er blevet behandlet ved de amerikanske Domstole.

Damperen »President Taft«, tilhørende Pacific Mail Steamship Company, havde i Shanghai indtaget 3,000 Kasser Æg til San Francisco. Kasserne blev imidlertid stuvet for nær Kedelrummet, og Resultatet blev, at de fleste af Æggene var udruget og Resten fordærvede ved Ankomsten til San Francisco, og her opstod der nye Vanskeligheder, idet der ikke forelaa Ladningspapirer for Kyllinger.

Bladet udtaler i en Kommentar til Sagen, at Skibe aabenbart er vel egnede som Rugemaskiner og spørger om ikke dette vilde være en god Anvendelse af Shipping Boards oplagte Skibe.

SKIBE SØGES

Fiskedampere, Fiskehajer, smaa Fragtdampere, Fragtskibe m. kraftige Motorer søges.
M. BJERRE, NYBORG. Telefon No. 11.

P O S I T I O N S L I S T E F O R S E J L S K I B E

s.s. *Emanuel*, Svane, afg. Skutskar 3.6. til Antwerpen.
s.s. *Energi*, Jensen, ank. Nystad 8.6. p. R. t. Stansgate.
s.s. *Enigheden*, Christensen, afg. South Shields 13.6. til Kotka.
s.s. *Erindring*, Nielsen, ank. W. Hartlepool 9.6. paa Rejse til Boston.
s.s. *N. J. Ohlsen*, Jensen, pass. Helsingør 13.6. paa Rejse til Boulogne.
m.s. *Alfa*, Christensen, ank. København 26.5. paa Rejse til Marstal.
m.s. *Caroline*, Jørgensen, ank. Reval 14.6. paa Rejse til Hull.
H. C. Christensen, Christensen, ank. Littlehampton 20.5. paa Rejse til Methil.
Fuglen, Schmidt, pass. Helsingør 5.6. paa Rejse til Raumo.
Hans, Christensen, ank. Gamleby 6.6. p. R. t. Totnes.
Niels, Rasmussen ank. Inverness 11.6.,
s.s. *H. A. Hansen*, L. Hansen, pass. Helsingør 12.6. paa Rejse til Sunderland.
m.s. *Willemoes*, M. Erichsen, ank. St. Brienc 10.6.
3m.Sk. *Cathrine*, S. Købke, afg. Sundsvall 10.6. til Dundrum.
3m.Sk. *Dagny*, N. P. Petersen, afg. Svendborg 10.6. til Wiborg.
3m.Sk. *Elisabeth Eff.*, Alfr. Nielsen, afg. Ipswich 9.6. til Langesund.
3m.Sk. *Gefion*, R. Lund, ank. Sundsvall 30.5.
3m.Sk. *Jens Nielsen*, K. Nielsen, afg. Reykjavik 28.5. til Methil.
3m.Sk. *Johanne*, A. Marcussen, ank. Danzig 11.6.
3m.Sk. *Neptun*, V. Sørensen, ank. Sundsvall 4.6.
3m.Sk. *Norden*, K. A. Olsen, ank. Helsingfors 4.6.
3m.Sk. *Pallesen*, J. E. Jensen, ank. Sundsvall 30.5.
3m.Sk. *P. Rasmussen*, L. W. Larsen, afg. Trångsund 11.6. til Quimper.
3m.Sk. *Roma*, R. Petersen, ank. Sörnäs 31.5.
3m.Sk. *Rossing*, K. P. Baagøe, afg. Sundsvall 13.6. til Lerwick.
3m.Sk. *Solon*, Chr. L. Sørensen, ank. Brahestad 31.5.
3m.Sk. *Vega*, J. Hansen, ank. Kalmar 20.5.
3m.Sk. *Vesta*, E. K. Kristensen, afg. Nordfjord 25.5. til Söderhamn.
3m.Sk. *Zampa*, E. Joh. Jørgensen, afg. Fowey 6.5. til Gefle.
3m.Sk. *Ørnen*, M. Jensen, afg. Cadiz 29.4. til Chatham (Canada).
m.Sk. *Svendborgsund*, Christensen, ank. Piteå 6.6.

m.Sk. *Philip*, Petersen, ank. Limhamn 6.6.
3m.Sk. *Cornwall*, Madsen, ank. Nørresundby 26.5.
3m.Sk. *Martin Nisson*, Jensen, ank. Dysart 9.6.
3m.Sk. *Confidence*, Mouritzen, ank. Åbo 27.5.
3m.Sk. *Danebrog*, Hansen, pass. Helsingør 5.6. paa Rejse til Marin, Spanien.
3m.Sk. *Kurl*, Jørgensen, ank. Haparanda 11.6.
3m.Sk. *Ludvig*, Jørgensen, ank. Brahestad 4.6.
3m.Sk. *Primula*, Jørgensen, afg. Sundsvall 11.6. til Jakobstad.
3m.Sk. *Waldemar*, Christensen, ank. Ystad 3.5.
3m.Sk. *Vera*, Larsen, afg. Yxpila 7.6. til Aalborg.
3m.Sk. *Leif*, Hvenegaard, ank. København 21.1.
3m.Sk. *Flora*, Nielsen, oplagt Thurø.
3m.Sk. *Ella Eff.*, R. J. Hvenegaard, afg. Thurø 12.6. til Kolding.
Elisabetha, Christensen, ank. Genua 12.6.
Frem, Jørgensen, ank. Fogo 12.6.
Galathea, Nielsen, ank. Sundsvall 12.6.
Hertha, Christoffersen, afg. Boness 12.6.
Meta, Andersen, afg. Fowey 10.6.
Noah, Groth, ank. Sandørkrok 13.6.
Nordstjernen, Hansen, ank. Sundsvall 13.6.
Polarstjernen, Hansen, afg. Brahestad 11.6.
Venus, Boye, afg. Randers 9.6.
Husavik, Hansen, ank. Castellamare 13.6.
San, Pedersen, ank. Dysart 15.6.
Harris, Hansen, pass. Helsingør 13.6.
Allhæa, C. Andersen, afg. Halmstad 9.6. til Thorshavn. Til Ankers i Skagens Bugt 13.6.
Sif, C. Raahauge, ank. København 10.6.
Gloria, L. Kromann, ank. Thurso 12.6.
3m.Sk. *Gerda*, Andersen, afg. Carbonear 13.6.
3m.Sk. *Pax*, Jensen, ank. Burin N. F. 13.6.
3m.Sk. *Neptun*, Bastrup, ank. Swansea 13.6.
3m.Sk. *Arietis*, Jensen, ank. Halmstad 14.6.
3m.Sk. *Leif*, Albertsen, afg. Marstal 12.6. til Kotka.
3m.Sk. *Christian*, M. Rasmussen, ank. Thurø 21.4.
3m.Sk. *Noah*, J. E. M. Jørgensen, ank. Vestmanøerne 12.6.
3m.Sk. *Garibaldi*, J. Jørgensen, afg. Windau 5.6. til Dundrum.
Skbg. *I. M. Nielsen*, A. P. Hansen, ank. Aabenraa 28.5.
3m.Sk. *Concordia*, Henriksen, afg. Sundsvall 11.6.
2m.Sk. *Concordia*, Møller, ank. Dysart 12.6.

DANSK SØFARTS TIDENDE

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

Abonnement
i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ADMINISTRERENDE DIREKTØR:
HANS GADE

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

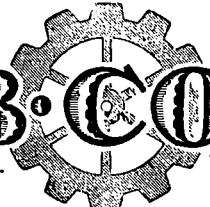
AF NYBYGNINGER

KØBENHAVN K.

Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

Telegram-Adresse: PACAO

Grundlagt
1848



Teleg.-Adr.:
Amiante

M·B·COHN

TOLDBODV. 22. TELEFON · 1403

København K.

STORES

Import og Lager a

Maskiner · Værktøjer · Staal · Olier

samt tekniske Rekvizitter for Damp- og Motorskibe

PUMPER

INJEKTØRER

REDUKTIONSVENTILER

K. F. MARSTRANDS EFTFL.


CONSUL P. SVENDSEN

FORRETN. GRUNDL. 1832

HELSINGØR

SKIBSPROVIANTERING

6 STORE FRILAGERE

Alle Varer leveres ufortoldet
Naar en Ordre modtages rettidig
leveres Proviaanten paa Reden
uden Ophold for SkibetTelegram-Adr.: »Marstrands»
Telefoner: Kontoret: 28 · 45 · 427
Privat: 227 · 1002 · 543
Nattelf.: 427 · Statstlf.: 5


Brug

Holzapfels
Patent Farver

DEN INTERNATIONALE SKIBSFARVE-FABRIK A/S

TELEFON: 5601

ST. ANNE PLADS 16
KØBENHAVN

TELEGR. ADR.:
HÖLZANDIA

J. ANDERSEN & CO

SHIPS OUTFIT

TOLDBODVEJ 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

**ESBJERG TOVVÆRKS-FABRIK A/S**

Leverer det bedste

MANILA TOVVÆRK

Forlang derfor vort Fabrikat hos Deres Skibshandler

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

HOLMENS KANAL 9 · KJØBENHAVN K.

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

HOWALDTSWERKE KIEL

SKIBSVÆRFT

MASKINFABRIK · KEDDELSMEDIE · STØBERI

PASSAGER- OG FRAGTSKIBE · MOTORSKIBE

TANKSKIBE · BUGSERBAADE · ISBRYDERE

MUDDERMASKINER · FLYDEDOKKE

DIESELMOTORER,

TYPE:

Sulzer

DOKNING OG REPARATION AF SKIBE
Flydedok for Skibe indtil 400 Fods Længde

KONTOR:

KØBENHAVN. K · AMALIEGADE 34

OVERINGENIØR

CARL HOLTERMANN

Telefon Nr. 10140

Statstelefon : 393

Telegram Adresse : »Cartholtermann«

FRIHAVNEN · KIEL

DEN MEST MODERNE
OMLADNINGSHAVN

til

ØSTERSØEN & NORDEN

★

Isfri, intet Tidevand, stor Dybde

NYE KAJER

med moderne Lade- & Lossegrejer

*Yderligere Oplysninger
faas ved Henvendelse til*

HANDELS- UND INDUSTRIEAMT
DER STADT KIEL, RATHAUS

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, Tsingtau, Tientsin, Dalny, Harbin, Vladivostok, Seattle, San Francisco, Valparaiso, Durban og Johannesburg.

Regelmæssig Rute fart paa Siam, Kina, Japan, Sydafrika, Australien, Java, Vestindien, Meksiko og Vestkysten af Nord- og Sydamerika.

Import til Evropa af østasiatiske og andre oversøiske Produkter, Teak- og andre Træsorter. Eksport 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.

O. J. Eskildsen & Co.

Dampskibsselskabet BOTNIA, Aktieselskab

Telegr. Adresse:
»DAMOTIA«

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

OSCAR OVESEN

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

Rederi og Befragtning

KØB OG SALG AF SKIBE

DAMP SKIBSSELSKABET

PATRIA ^{A/S}

**DET FORENEDE
DAMP SKIBSSELSKAB**

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

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

DAMP SKIBS-AKTIESELSKABET

“MYREN”

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

HOLM & WONSILD

Telegram-Adr.: "Holmellid"
Amaliegade 36

FLETCHERS (STEVEDORES) LIMITED

ETABLERET I OVER 50 AAR

TELEGRAM-ADR.:
"DISCHARGE, CARDIFF"
TELEFON: 1893

*Stevedores og
Kørsel*

ROYAL STUART BLDGS.,
JAMES STREET
CARDIFF

T. SHERBURN

BEFRAGTINGS-AGENT
SKIBSMÆGLER OG STEVEDORE

TELEGRAM-ADR.: "DORA, GOOLE"
BANK CHAMBERS,
GOOLE

SKIBE

C. P. JENSEN

St. Annæ Plads 6 TELEFON 6430 KØBENHAVN K.

Telegram-Adr.: "FREIHTS"

A/S DAMP SKIBSSELSKABET
ORION

A. P. MØLLER

KØBENHAVN

REDERI · BEFRAGTNING · KLARERING
DAMP SKIPSEKSPEDITION · KØB OG SALG AF SKIBE
SKIBSBYGNING

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

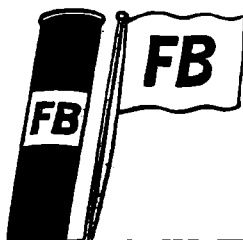
CARL V. D. HUDE

SKIBSMÆGLER

AARHUS

Statstelefon No. 3

Telegr.-Adr. Hude



DE FORENEDE BUGSERSELSKABER

Telef.: Toldbodbommen: Central 3944
Kontoret: Central 291 · 13101 · 10592

TELEGRAM-ADRESSE
»TUGBOATS«

Nattelefon for Bugsering: Palm 3043
Natlf. 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. 26

FREDAG 26. JUNI 1925

32. AARG.

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

BALTIC AND WHITE SEA CONFERENCEN

Det var den almindelige Mening iblandt Deltagerne, at dette Aars Møde i det gæstfri Oslo var et af de bedste, som *Conferencen* nogensinde har holdt. Det var i allerhøjeste Grad præget af den gode Kollegialitets Aand, og skal vi indvende noget imod det, skulde det da kun være det, at det maaske var en lille Smule for vel tilrettelagt — en ganske uvildig Tilhører fik uvilkaarligt det Indtryk, at Board of Directors praktisk talt havde ordnet alt i Forvejen, og at selve Generalforsamlingen var noget af en Formsag. Naturligvis vidner dette i høj Grad om Direktionens lykkelige Evne til paa common sense Sæt og Vis at løse alle Problemer til alles Tilfredshed, men alligevel var det, som om man savnede det friske Pust, der altid følger en skrap Meningsudveksling for aabent Tæppe.

Mange udmærkede Resolutioner blev vedtaget, og mange ypperlige Taler blev holdt. En af de ypperste var Skibsreder *Willie C. K. Hansens* Forslag om et intimere Samarbejde mellem Redere og Købmænd som en Modvægt imod *increasing charges*. Hans Foredrag, holdt i Conferencen's mest ulastelige engelsk og i smigrende Vendinger alluderet til baade af Conferencen's Præsident og Ærespræsident, konkluderede i følgende Resolution:

»Denne Generalforsamling i The Baltic and White Sea Conference, der repræsenterer 18 Nationer, der driver Skibsfart, ser med stor Betænkelse paa de stadig stigende Udgifter i mange Lande med Hensyn til Lastning og Losning, Havneafgifter, Bugsering og Lodsning etc. og er overbevist om, at disse forøgede Afgifter danner en alvorlig Hindring for den haardt tiltrængte Genoplivelse af Skibsfarten og af den internationale Handel i Almindelighed, og da denne Sag saa vitalt berører ikke blot Skibsredere, men ogsaa Købmænd, henstiller den til Konferencens Forretningsudvalg at søge Forbindelse med det internationale Handelskammer og de forskellige Købmandsorganisationer for at samarbejde med dem paa en Gennemførelse af Nedsættelser og en Forhindring af yderligere Forhøjelser«.

Resolutionen vedtoges med Akklamation.

Jo større Fællesskab, der kan skabes mellem Skibsfartens og Handelens Interesser desto bedre for begge.

International Voldgift.

Et andet stort Resultat af Mødet i Oslo var den enstemmige Vedtagelse af en Resolution, hvori kræves international Voldgift. Sir *Ernest Glover* gav et overordentlig klart og skarpt Udtryk for den almindelige Mening blandt de Delegerede, da han udtalte, at han var blevet stum af Forbauselse ved at høre, at nogle af de store civiliserede Stater endog havde undladt at undertegne Folkeforbundets Protokol angaaende denne Sag. Det var endvidere en Kendsgerning, at mange af dem, der havde undertegnet Protokollen endnu ikke havde faaet den ratificeret af Parlamentet eller gjort Skridt dertil.

Vi er fuldstændig klare over, at ogsaa i Skibsfarts-

kredse er der dem, der foretrækker at have Valget mellem Voldgift og Retssag. Vi mener dog, at Voldgift — alt taget i Betragtning — er at foretrække. Det vilde være til Fordel for enhver, der giver sig af med Skibsfart, om alle Trætter kunde blive afgjort af en international Voldgiftsdomstol, sammensat af Medlemmer med en Karakter som Cæsars Hustru. De fleste Redere har gjort den sørgelige Erfaring, at de Afgørelser, der træffes af mange almindelige Domstole hele Verden over, ikke er fuldt loyale, men plettede af nationale Fordomme. Skibsfart er et Erhverv, der er mere internationalt i Karakter og Udøvelse end de fleste andre, og internationale Skibsfarts-Usancer og Principper vilde utvivlsomt være bedre beskyttede under en international Voldgiftsdomstol end ved de almindelige Domstole.

DE RUSSISKE MINEFELTER

Vi omtalte forleden den Fare, de stadig i Østersøen opdukkende Miner betyder for Skibsfarten og meddelte, at Sveriges Sejskibsforening havde henstillet til Regeringen at foretage noget effektivt til Ophevelse af Faren. Den svenske Forsvarsminister har nu sendt Foreningen et Svar, hvori Ministeren minder om, at der paa Minekonferencen i Stockholm i 1919 vedtoges Forholdsregler, hvorved saavidt det var muligt at vinde Klarhed derover, samtlige Minefelter, der var blevet udlagt under Krigen, rensedes for Miner. Antallet af rapporterede og uskadeliggjorte Miner var gaaet stærkt ned i den sidste Halvdel af 1924, og det samme gjaldt indeværende Aar, men der var dog stadig Fare for at træffe enkelte drivende Miner, der formentlig stammede fra de i den Finske Bugt endnu liggende Dybvandsminefelter. Visse Foranstaltninger til Fjernelse af disse Minefelter skal fra Tid til anden være foretaget fra russisk Side, men en systematisk gennemført Minestrygning af disse Felter vil sikkert være nødvendig, om Minefaren i Østersøen helt skal fjernes.

Tidsskriftet *Svensk Flagg* udtaler i Anledning af Ministerens Skrivelse bl. a.:

De Oplysninger, Ministeren giver i sit Svar er ganske interessante og bekræfter den af os udtalte Opfattelse, at det netop er de to i den Finske Bugt endnu eksisterende Minefelter, der udgør det største Usikkerhedsmoment for Skibsfarten, og Indrømmelsen af, at yderligere Foranstaltninger er nødvendige er betydningsfuld. De Forholdsregler, man fra russisk Side fra Tid til anden har foretaget, har aabenbart ikke været tilstrækkelig virksomhedsfulde, og det maa forbause, at Russerne ikke foretager den grundige Undersøgelse, der er nødvendig, idet Minefaren derved vilde formindskes stærkt, hvilket jo ogsaa vilde være til Fordel for Russerne selv.

I denne Forbindelse kan vi meddele, at Björkö Sund i den Finske Bugt nu er blevet kontrolundersøgt og maa anses for at være minefrit. Det er imidlertid muligt, at en Del Miner er sunket, hvorfor Ankring i de første fem Aar i en vis Del af Sundet maa anses for farlig.

DEN SPANSKE FRUGTFART

I sit Nummer for 12. Juni skriver *The Scandinavian Shipping Gazette* om The Baltic and White Sea Conference bl. a.: Naar man ser tilbage paa Konferencens udmærkede Arbejde og de glimrende Resultater, der er naaet gennem dette, har Medlemmerne al Grund til at være stolte af Institutionen, og de kan ogsaa med Rette klappe hverandre opmuntrende paa Skulderen, thi uden det usevliske Samarbejde af praktisk talt alle Medlemmer, vilde Konferencen ikke have været i Stand til at vise saa imponerende Resultater. Enighed gør stærk.

Naar man tænker paa alt, hvad der er opnaaet, er det kun naturligt, at mange Redere mener, at Tidspunktet nu er kommet til at udvide Konferencens Virkefelt. Der er desværre stadig Anledning for Konferencen til at udvide det ogsaa til andre Dele af Verden end dem, den hidtil har beskæftiget sig med. Det er saaledes absolut paakrævet, at der gøres et Forsøg paa at forbedre Farten paa Middelhavet, navnlig den spanske Frugtfart, der fra et Reder-Synspunkt er højst utilfredsstillende.

Det gaar ud over Rederen.

Forholdene i Frugtfarten er blevet værre og værre, og Rederne behandles intet andet Sted paa Jorden saa daarligt, som de behandles af dem, der behersker Frugteksperten fra Spanien, og alt dette skyldes det Hazardspil, hvortil Frugthandelen i Spanien har udviklet sig. De store Opkøbere kan, hvis de er heldige, tjene en Formue i Løbet af 3-4 Uger, men kan paa den anden Side miste to i Løbet af en Uge, og naar de taber eller forudser Tab, forsøger de — og alt for ofte lykkes det — at faa lokket den ganske uskyldige Reder ind i Tabene ved at misbruge Certepartiets Bestemmelser.

Det Certeparti, der benyttes i Frugtfarten, er i en meningsløs Grad i Befragternes Favør og lægger praktisk talt al Risiko paa Rederen. Naar Forholdene ligger saaledes, hvor man har med rettænkende Mennesker at gøre, kan man forestille sig, hvorledes Certepartiet virker, naar en mindre nøjeregnende Befragter fortolker dets Bestemmelser. Certepartiet paalægger Rederen det fulde Ansvar for Mangel i Kvantum og Forringelse i Kvalitet af Frugten. Dette Ansvar kunde med en vis Ret paalægges Rederen, hvis han havde Kontrol med Ladningen og Losningen, men ifølge Certepartiet har han ikke Ret til at anvende sine egne Folk, men skal benytte Befragterens. Dette er en Anomali, hvilket yderligere fremgaar klart af den Kendsgerning, at praktisk talt alle Frugthaade ankommer til England og Kontinentet med undertiden endog meget betydelig Mangel i Ladningen. Mange Redere tror, at den Mangel, de maa betale for, skyldes Tyverier paa Kajen, men under de nuværende Forhold har de i Virkeligheden ingen Garanti for, at det Kvantum, der er opført paa Konnossementet, er i Overensstemmelse med det Kvantum, der er indladet.

Grimt Misbrug af Free Pratique.

Auktionspriser spiller en overordentlig stor Rolle i Frugthandelen, og ligesom de varierer fra Dag til Dag, varierer Efterspørgslen efter Tonnage. For at have rigelig Tonnage klar straks for det Tilfælde, at Priserne skulde stige, bestiller Befragterne mere Tonnage, end de virkelig behøver, dels ved Certeparti, dels paa berth Betingelser. Gennem deres »Customs of the Ports« kontrollerer de egenmægtigt saa meget af den Tonnage, de skal bruge uden at maatte betale Overliggedage til Resten. Dette Kneb benyttes med stor Dygtighed. I de fleste Certepartier i den spanske Frugthandel stipuleres der indtil tre Lastpladser paa Strækningen Barcelona-Gibraltar, og ved denne Bestemmelse kan en Frugthaad af en samvittighedsløs

Købmand holdes ventende 3-4 Uger paa Rederens Bekostning. Blandt de mange Eksempler, der foreligger paa denne utilbørlige Fremgangsmaade, skal vi nævne et Tilfælde med en svensk Damper. Denne Baad indtog sin Plads i den Række af Dampere, som laa og ventede paa Valencias Red, men da dens Tur kom til free pratique ind i Valencias Havn, blev den af Befragteren beordret til at afgaa til Buriana. Ved Ankomsten hertil lagde Damperen sig bagest i den Række af Dampere, der laa og ventede dér, og da dens Tur til free pratique endelig kom, blev den beordret tilbage til Valencia Red for paany at tage Plads bag alle de dér ventende Baade.

Meningsløst at Rederen skal betale Overliggedage.

Efter saaledes at være bleven jaget frem og tilbage, fik Damperen endelig sin Ladning, men skønt den var bleven holdt ventende paa Rederens Bekostning i henved 5 Uger, maatte den indtage sin Ladning ekstra hurtigt som Følge af en Stigning paa Markedet, men den Overarbejdstid, dette foranledigede saavel om Bord som i Land, skulde ifølge Certepartiet betales af Rederen. Ved Ankomsten til England maatte ogsaa Losningen ske hurtigst muligt, og Rederen maatte atter betale Overarbejdspenge om Bord og i Land, for at Frugten rettidig kunde naa Auktionsmarkedet den følgende Dag. Grundet paa alt dette Hastværk ankom Damperen til det Sted, hvor den skulde tage Kul Lørdag Eftermiddag og var nødt til at vente paa at faa Bunkers til Mandag. Det Beløb, der var betalt i Overtid, bragte saaledes ikke Skibet nogen som helst Fordel.

Ingen Kontrol med Udgifterne.

Et andet meningsløst Forhold med Hensyn til det i Øjeblikket gældende Certeparti for Frugt, er Bestemmelsen om, at Rederen skal adressere sin Damper til Befragterens Agent i Last- og Lossehavn, idet denne Bestemmelse praktisk talt gør det umuligt for Rederen at kontrollere Udgifterne.

Det er øjensynligt, at der her aabner sig en vid Mark for Konferencens Dygtighed og Energi, og vi vil foreslaa følgende Tilføjelser til de forskellige Paragraffer i det Frugt-Certeparti, der anvendes i den spanske Frugtfart:

15. Kaptajnen skal arbejde Dag og Nat og Overtid Søn- og Helligdage indbefattet, hvis Befragteren forlanger det, men alle Udgifter i Forbindelse hermed skal betales af Befragteren, og Damperen skal kun levere den fornødne Damp til Spillene.

18. Liggedagene skal ikke begynde før og skulde Damperen ikke være ankommet til den første Lastehavn eller sammes Red før den ..., skal Befragteren have Valget mellem at ophæve eller bekræfte Certepartiet. Liggedage skal begynde og Tiden løbe fra det Øjeblik Damperen er i free pratique, men skulde Damperen blive forsinket paa Reden som Følge af Overfyldning af Havnen eller af en hvilken som helst anden Grund, skal Tiden begynde at løbe fra 24 Timer efter Damperens Ankomst til en hvilken som helst Havn eller Red, hvortil den er bleven dirigeret af Befragteren, hvad enten den ligger ved Kaj eller ikke. Tiden i 2. og 3. Havn begynder at løbe ved Damperens Ankomst til en saadan Havn, hvis den ankommer mellem 9 Fm. og 5 Em. paa Dage, da Vejret tillader Arbejdet. Kommer den efter Kl. 5 Em., begynder Tiden at løbe Kl. 9 Fm. den følgende Arbejdsdag. Begyndes Lastningen tidligere, løber Tiden fra det Øjeblik, da Arbejdet begynder.

19. For hver af de tre Lastpladser, der ikke benyttes, tilstaas der Befragteren et Fradrag i Fragten af 20 Pd. Sterl. Befragteren har Valget mellem at benytte en eller to Lastpladser yderligere mellem Barcelona og Malaga, men det er en Forudsætning, at disse

DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENINGS RESPONSA 1925

Responsum Nr. 1.

»Til Brug under en verserende Sag angaaende Overtrædelse af Aktieselskabslovens Par. 56 tillader jeg mig herved som Sagfører for en af de under Sagen Tiltalte at udbede mig en Udtalelse fra den ærede Forening om, hvorvidt det indenfor Rederibranchen maa anses for sædvanemæssigt, at et Bestyrelsesmedlem i et Aktieselskab, naar Selskabets Direktion har forelagt et Aarsregnskab, der er forsynet med ren Revisionsbemærkning fra en af Generalforsamlingen valgt autoriseret Revisor om Regnskabet Overensstemmelse med Bøgerne, og der iøvrigt ikke foreligger Grund til Mistanke om, at Regnskabet skulde være urigtigt, foretager særlige personlige Undersøgelser i Aktieselskabets Bogholderi for, uanset den rene Revisionsbemærkning, at overbevise sig om Regnskabet Rigtighed.«

Svar:

»I Besvarelse af Deres Skrivelse af 21. f. M. skal Dansk Dampskibsrederiforening udtale, at det indenfor Rederibranchen ikke kan anses for sædvanemæssigt, at et Bestyrelsesmedlem i et Aktieselskab, naar Selskabets Direktion har forelagt et Aarsregnskab, der er forsynet med ren Revisionsbemærkning fra en af Generalforsamlingen valgt autoriseret Revisor om Regnskabet Overensstemmelse med Bøgerne, og der iøvrigt ikke foreligger Grund til Mistanke om, at Regnskabet skulde være urigtigt, foretager særlige personlige Undersøgelser i Aktieselskabets Bogholderi for, uanset den rene Revisionsbemærkning, at overbevise sig om Regnskabet Rigtighed.«

Responsum Nr. 2.

»Til Brug for en Retssag tillader jeg mig at forespørge, hvorvidt det maa anses for Coutume i Kontrakt om Køb og Salg af Dampskibe at indsætte følgende Bestemmelse:

»If the steamer be approved of on inspection
»afloat, the Vendors will place the steamer in dry
»dock for inspection of bottom and/or propeller
»and/or rudder and/or other parts under water
»and if the same be found in good and seaworthy
»condition the expense of putting in and taking out
»of dry dock, and the dry dock dues shall be borne
»by the Purchaser.«

Svar:

»I Anledning af Deres Skrivelse af 21. ds. skal man meddele, at Spørgsmaalet maa besvares bekræftende.«

Responsum Nr. 3.

»I Anledning af en Retssag, der er anlagt af et dansk Rederi mod et dansk Trælastfirma til Afgørelse af Spørgsmaalet om, efter hvilken Dagskurs et ydet Fragtforskuud skal omregnes, naar Fragtforskuudet ydes i en anden Valuta end den, Fragten er stipuleret i, tillader jeg mig at anmode Dem om venligst at meddele mig, hvilken Coutume der efter Deres Mening bestaar vedrørende dette Forhold for Trælast, eller med andre Ord, om det efter Deres Mening er Coutume at omregne Forskuudet 1) efter Kursen den Dag, da Forskuudet bliver ydet eller efter Kursen paa en senere Dag, enten 2) efter Kursen ved Modtagerens Betaling til Aflasteren af Forskuudet eller 3) ved Restfragtens Betaling.«

Svar:

»I Besvarelse af Deres Skrivelse af 26. f. M. skal man meddele, at der neppe kan siges at foreligge nogen fast Coutume med Hensyn til, hvorledes et ydet Fragtforskuud skal omregnes, naar Fragtforskuudet er ydet i en anden Valuta end den, Fragten er stipuleret i.

Opmærksomheden henledes dog paa Klausul i det nye Scanfin Certeparti, som vel nok er det vigtigste Træcerteparti for Østersøen, og som lyder:

“Cash for Vessel's ordinary disbursements at port of loading shall be advanced by the Shipper, if required by the Master, at the closing rate of exchange at the port of shipment on the day the advance is taken, subject to cost of insurance only. The sterling amount of the advance shall be endorsed upon the Bill of Lading.”

Responsum Nr. 4.

»Til Brug under en Retssag tillader jeg mig herved at udbede mig Dansk Dampskibsrederiforenings Udtalelse, om det er almindelig bekendt blandt herværende Dampskibsrederier, at der som Regel ved Indlastning af Salt i Trapani maa ventes paa Tørn, om det er almindelig bekendt, at der for Trapani Havn gælder visse Coutumer, ogsaa angaaende Venten paa Tørn, forsaavidt angaar Indtagning af Saltlast, og om det er almindeligt, at der ved Afslutning af Certepartier angaaende Saltladning fra Trapani, under Hensyntagen til fornævnte Coutumer, i Certepartiet finder Fravigelser Sted fra Certepartiets trykte Tekst angaaende Tiden for Liggedagstidens Begyndelse.«

Svar:

»I Anledning af Deres Skrivelse af 15. ds. skal Dansk Dampskibsrederiforening udtale:

ad 1) Der er intet Foreningen bekendt om, at man som Regel maa vente paa Tørn i Trapani, men det er Foreningen bekendt, at der *undertiden* er Tørn i Trapani.

ad 2) Coutumer er i Almindelighed fastsat af de lokale Afskibere og Modtagere, men anerkendes som Regel ikke af Rederierne.

ad 3) Der findes saavidt Foreningen bekendt ingen særlig Certepartiformular for Afskibning af Salt fra Trapani, men det maa forudsættes, at naar et Skib skal laste i Tørn, maa dette udtrykkelig stipuleres ved Certepartiets Afslutning.«

Responsum Nr. 5.

»I Anledning af, at s.s., der skulde føre en Ladning Salt op til Island for mig, fremkom med ca. en Trediedel af Ladningen bortsmeltet, har der verseret en Retssag om, hvorvidt Skibet var egnet til at føre Salt eller ikke. Under den Vidneforklaring, der har fundet Sted i Norge, blev der konstateret følgende, hvilket jeg tillader mig at citere ordret (efter 1ste Styrmands Vidneudsagn):

»Paa dette Skib regnes 20" for læns Skib.«

Saa vel jeg som flere erfarne Skibsførere, som jeg har talt med, har erklæret, at et Skib, der altsaa har en permanent mindste Vandstand af 20", ikke kan regnes for egnet til at føre Saltlast.

Jeg tillader mig herved at anmode Dem om godhedsfuldt besvare mig det Spørgsmaal, om et Skib med en saadan Vandstand er egnet til at føre tør Last, som kan smelte.«

Svar:

»I Anledning af Deres Skrivelse af 17. ds. skal Dansk Dampskibsrederiforening, uden at komme ind paa det foreliggende konkrete Tilfælde, udtale, at i al Almindelighed kan et Skib med 20" Vand ikke anses for egnet til at føre Saltlast.«

Responsum Nr. 6.

»Jeg tillader mig herved at forelægge Dampskibsrederiforeningen følgende Sag:

Et Skib lossede i en af de østjydske Havnebyer i Februar Maaned d. A. Skibets Folk betjente selv Wincherne, men ikke desto mindre fordrede Stevedoren der paa Stedet, at Rederiet skulde betale 10 pCt. Winchmandsafsavn = Kr. 104.42 til Havnearbejderne. Det bemærkes, at saavel Rederen som Kaptajnen ikke havde Spor af Anelse om, at denne Ordning eksisterede, nemlig at Havnearbejderne krævede ovennævnte 10 pCt., naar de ikke selv betjente Wincherne. Det

(Fort sættes paa Side 440)

LOSSEFORHOLDENE I SANTOS

Der har i lang Tid og med god Grund været klaget over de Ophold, som Skibe, der skal losse i Santos, er blevet udsat for, og for hvilke Rederne ikke har faaet nogen Erstatning. For at vise, hvilken Ekspedition man fremdeles maa regne med i Santos giver Nordisk Skibsrederforening følgende Brev fra sin Agent i Rio de Janeiro, Fredrik Engelhardt, dateret 24. April i Aar:

»Efter hvad jeg forstaar af Kaptajnen og Agenten foregaar Losningen her i Rio normalt, naar man tager Hensyn til Lastens Beskaffenhed, Stykgods og til de ogsaa her herskende unormale Kajforhold. I Santos derimod venter jeg, at Skibet bliver liggende paa Strømmen ventende paa Kajplads mindst 30/40 Dage. Jeg har selv for Øjeblikket et Skib i Santos lastet med Cement. Det laa 51 Dage og ventede paa Kajplads. Baaden kom endelig til Kaj den 15. ds. og ventes udlosset ca. 10. Maj, hvis intet uforudset indtræffer, hvilket for Tiden er ualmindelig god Losning. Spørgsmaalet er, hvad skal Kaptajnen gøre, og hvad kan han gøre. Af Certepartiet ser jeg, at De har sørget for at faa stipuleret Lastedagene til 10 Dage med £30 demurrage, medens derimod ingen Lossedage er stipuleret, og heller ingen demurrage for Skibet under Losning, eller medens det venter paa »turn«. I Henhold til Certepartiet er man jo berettiget til at losse »as fast as steamer can«, hvilket under de nuværende Santos-Forhold er meget svævende. For at losse maa Skibet have Folk til at tage imod Lasten og et Sted at bringe Lasten hen. Havnearbejderne i Santos er paa Grund af de daarlige Lønningsforhold alt for faa, saaledes at Dokkompagniet maa fordele dem saa godt som muligt til alle Skibe, og intet Skib faar saa mange, som det vil have. Dette forhindrer altsaa, at Skibet kan losse »as fast as the steamer can«. I Henhold til Konnossementsklausul Nr. 8 har Kaptajnen, hvis Modtagerne ikke tager imod Varerne, naar Skibet er færdig til at losse dem, Ret til at losse disse paa Kaj, i Varehus eller i Lægtene, eller Skibet kan afgaa og sende Varerne fra en anden Havn for Varemodtagerens Regning. Lad os tage det første — losse Varerne til Kajen — Kajen i Santos er fuld af Jernbanespor og Kraner, og de Varer, som bliver losset paa Kajen vilde altsaa forhindre Transport til og fra de andre

Skibe, hvilket Dokkompagniet næppe vilde finde sig i, og Skibet vilde derfor ikke faa Arbejdsfolk til at udføre dette Arbejde, ligesom heller ikke Havneautoriteterne vilde tillade dette. — Losning til Varehus. — Størstedelen af de til Santos importerede Varer er Transitvarer til Sao Paulo og bliver losset til Jernbanevogne og ikke til Varehus. Jeg forstaar dog, at Skibets Last er meget forskelligartet, og der er derfor en Mulighed for, at den kan losses til Varehus i Santos, hvis Skibet faar Plads ved et af dem, der har tomme Rum. Der er dog det at bemærke, at dette ikke altid lader sig gøre, da det meget ofte hænder, at en Baad lastet med f. Eks. Kul, faar Plads foran et tomt Varehus, medens en Stykgodsbaad faar Plads ved et fuldt Varehus, og saaledes maa losse sin Last kun til Vogne. Jeg har gjort Kaptajnen opmærksom paa dette Forhold. Losning til Lægtene eller »hulk« er udelukket, da saadanne ikke findes i Santos. Losning af Varerne i anden Havn, hvor Skibet »subsequently may call« for Tilbagesendelse af Varerne til Santos for Modtagerens Regning, ser ogsaa meget pænt ud paa Papiret, men det er vanskelig gennemførligt. De fleste af de Skibe, som anløber Santos, har vel denne Klausul i deres Konnossementer, men endnu har intet Skib forsøgt at gøre dette, og der er ingen Tvivl om, at det Skib eller den Linie, som vilde forsøge sig paa dette, vilde blive boycottet af Lastemodtagerne for Fremtiden. En anden Vanskelighed er ogsaa, at Fragten fra en brasiliansk Havn til en anden altid er »prepaid« i Indskibningshavnen. Hvis Forholdene var her saadan som i Europa, hvor Varerne kun bliver udleveret mod Agentens Paategning af Konnossement, kunde man naturligvis indkræve Fragten, før man gjorde denne Paategning, men dette er her ikke Tilfældet. Agenter her og i Santos har intet med Lasten at gøre, saa snart den er losset til Toldboden, og har ingen Kontrol over, naar og til hvem den bliver udleveret. Det eneste Kaptajnen altsaa eventuelt kan gøre, er at beslaglægge Varerne ad retslig Vej for at faa de paaløbne Udgifter og Fragt tilbage. Lastemodtagerne vil da efter al Sandsynlighed deponere det omstridte Beløb i Retten, og Kaptajnen maa anlægge Sag mod hver enkelt Modtager for at faa Beløbet udbetalt. Dette vil tage Aar, og have betydelige Udgifter til Følge«.

Havne ligger i geografisk Rækkefølge Nord-Syd fra den sidste Lastehavn, og han skal betale yderligere 30 Pd. Sterl. for hver ekstra Lastehavn.

20. Alle Ophold foraarsagede af Strejker, Lock-outs, Is, Oversvømmelser, Karantæne og Tid anvendt til at gaa fra en Havn til en anden skal ikke tælle med i Liggedagene, undtagen naar en eller to ekstra Lastehavne benyttes, i hvilket Tilfælde al Tid, derunder den Tid, der anvendes til at komme fra en Havn til en anden, skal tælle som Liggedage.

21. Befragteren skal betale de spanske nationale Afgifter, derunder Derramas-Afgiften, samt ligeledes de ekstra Havneafgifter i Valencia, hvis Damperen opholdes dér over de 5 Dage, der er fastsat i det kgl. Dekret af 17. Februar 1925.

30. pCt. Provision skal betales paa Fragtbeløbet, Dødragt og Overliggedage, naar Certepartiet underskrives, hvad enten Damperen forliser eller ikke, om Certepartiet ophæves eller ikke, til

Hvis Damperen sendes til skal Befragteren betale Pd. Sterl. udover den førnævnte Lumpsum-Fragt.

Damperen skal bruge egne Folk, Skibsofficerer eller andre efter Førerens Valg.

I Lossehavnen gives der Damperen Kvittering for det samlede Antal Kolli udlosset, umiddelbart efter tilendebragt Losning; i modsat Fald er Damperen ikke

ansvarlig for Antallet af Kolli eller for noget Krav, som senere maatte blive rejst.

Er der indladet andre Varer end Frugt, og disse ikke kan udlosses, hvor Damperen er beordret til at losse sin Frugtladning, bliver Forhaling af Damperen og alle Udgifter i Forbindelse dermed (Havneafgifter etc.) for Befragterens Regning.

Forhindrer Befragternes Spekulations-Virksomhed.

Alle disse Krav er heltud retfærdige, og blev de indsatte i et nyt Frugt-Certeparti, vilde det absolut bidrage til at stabilisere Middelhavsmarkedet. Vi er vidende om, at Konferencen allerede theoretisk interesserer sig for dette Spørgsmaal og haaber, at den nye Styrelse snarest og for Alvor vil tage Sagen op. Den er højst presserende, og hvis den gennemføres, vil det gøre Ende paa den Tendens, Befragterne nu har, til at bestille Tonnage paa Spekulation, hvilken Fremgangsmaade sikkert snart vil blive opgivet, naar de skal betale Overliggedagspenge for den Tonnage, de har bestilt udover, hvad de virkelig behøver.

De Fordele, saadanne Ændringer vilde bringe Rederne, er øjensynlige. De vil ikke blot gavne de Redere, som sender deres Skibe til spanske Havne paa Certeparti, men vil, idet de automatisk reducerer Certeparti-Tonnagen ligeledes medføre en Bedring i Forholdene for Skibene paa berth.

HVORLEDES BEFRAGTERNES AGENTER VARETAGER REDERIETS INTERESSER

Et norsk Skib, som lastede Kunstgødning i Rotterdam, var bundet til Befragternes Agenter og fik Ordre til at klarere ved Firmaet *Zeyen & De Meyer*.

Agenterne debiterede bl. a. Rederiet med 240.—fl. for trimming og 134.40fl. for »non use of winches«, idet Skibet ifølge Certepartiet var forpligtet til at stille winches til Disposition for Lastningen, men slap for at gøre det, fordi Kraner benyttedes.

Ved nærmere Undersøgelse fik »Nordisk Skibsrederforening« opklaret, at hverken Befragterne eller Stuverne havde afkrævet Skibets Agenter disse Beløb, og at de overhovedet ikke var betalt. Stuverne havde

forlangt 120.—fl. for trimming, fordi Arbejdet havde været noget besværligt paa Grund af Skibets Konstruktion, men *Zeyen & De Meyer* havde protesteret mod dette, og Stuverne havde saa reduceret deres Regning til 75.—fl.; ikke engang dette Beløb havde Mæglerne betalt. Det blev senere betalt af Rederiet, efter at »Nordisk Skibsrederforening« havde indkasseret det Beløb hos *Zeyen & De Meyer*, de havde søgt at narre fra Rederiet under falsk Foregivende. Dette er et heldigvis sjældent, men dog særdeles betegnende Eksempel paa, hvad der kommer ud af at binde sig til Befragternes Agenter.

“DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERTNING

København, den 23. Juni 1925.

I velunderrettede Kredse i England mener man, at Bunden er naaet, og noget taler til Grund for det; men i den seneste Tid har man ofte spaaet, at daarligere kan det ikke blive, og alligevel er alle Markeder gaaget ned; og hvad værre er, flere Markeder er fuldstændig udgaet for Ordre — f. Eks. Donau, og flere Baade ligger nu og venter paa Last og maa antagelig vente længe. Kornpriserne fra Donau er højere end La Plata, og mange Befragtere og Spekulanter har vanskeligt ved at holde deres Aftaler, saa et Certeparti kan godt blive annulleret uden anden Grund, end at der ikke kan skaffes Last.

La Plata hjem er ikke bedre, men maaske en Tone fastere, og betegnende er følgende Slutninger:

6,000 Wales/Buenos Aires, 20/-, prompt; 6,000 Buenos Aires/U.K.-Cont., 10/6d., prompt.

En hollandsk 7,000 Tonner er sluttet Rotterdam/Buenos Aires 19/6d. kombineret med 12/6d. up river/Holland, og med lidt Held kan det lige gaa rundt.

Mange Ting, som ikke til daglig tages i Betragtning, gør sig gældende i de oversøiske Markeder, og for Lande som Frankrig, Belgien og Italien spiller den svage Valuta en kolossal Rolle, og det er givet, at alle, som kan, køber det mindst mulige, naar Risikoen er saa stor som i disse Dage.

Allerede nu profeteres om Høstudbyttet i de forskellige Lande, og nogle har Interesse af en daarlig Høst andre af en god Høst, saa Spekulationen og Usikkerheden lammer den legitime Forretning.

Hvorvidt Rusland i Aar kan producere nok til eget Behov og ogsaa lidt til Eksport, vil faa meget at sige — ikke alene for Rusland, men for hele Europa.

Det virker helt forfriskende, at udenlandske Mæglerne, selv om det er de færreste, meddeler, at »the market is showing a firmer tendency«. — Faktum er i hvert Fald, at Proprsaterne til England er stigende, og saa følger vel det andet efter.

Paa Slutningen af Sæsonen ventes der mange nye DBB Laster, og vi kan maaske alligevel opleve at faa en god Slutning paa Østersøen i Aar. — Af de vigtigste Afslutninger bemærkes:

1,700 Stds. 2—3 Pl. Finland/Alexandria, 55/-, nett terms; 1,400 fath. Midt-Finland/E.C.C.P. 38/-; 1,000 fath. 1—2 Wiborg/Abo range/Rotterdam 19½ Hfl.; 700 Stds. baulks Wiborg/Holland 21 Hfl.; 1,000 Stds. Trångsund/Hull 44/-; 1,100 Stds. Langrör og Stugsund/London 40/-; 550 Stds. Kemi/London 43/-; 475 Stds. Haparanda/Southampton 49/-; 580 Stds. 2 Wiborgs/London 41/-; 530 Stds. Brahestad og Uleåborg/London 46/-; 2,250 loads Danzig/London 12/-; 425 Stds. Örnskjöldsvik og Sundsvall/Antwerpen 40/-; 320 Stds. Lappvik/Antwerpen 35/3d.; 600 Stds. Trångsund/Leith 35/-; 700 Stds. Abo/Dundee 34/-.

Hvidehavet er stille, og Canada ligesaa. — 900 Stds. Archangel/London prompt er gjort til 55/-, og 1,000 Stds. Miramichi/Belfast 57/- August/September.

KUL, KOKS ETC.

De allerfleste Laster til Danmark er sluttet, og da det er vanskeligt at faa stem, bliver der ikke gjort meget i disse Dage. Raterne holder sig omkring 4/9d. 5/- for 3/2,200 Tonnere og 5/9d. 6/- 1,000 T.; 6/9d. 700 T. Wales/København 5/- 2,000 Tonner; Wales/Wiborg 2/2,500 T. 4/9d. Tyne/Riga 3/4,000 T. 4/6d.; Helgingfors 4/6d. 4/9d.; Blyth/Sundsvall 3,500 T. 5/1½d.; Tyne/Hudiksvall 2,300 T. 5/3d.

Bunkers er forholdsvis billige: 16/- 16/6d.—17/3d. Tyne, 15/3d.—14/9d. Blyth.

MIDDELHAVET ETC.

Italien er en stor Aftager af engelske Kul og faar billige Baade. Forth 8/6d. Genoa range for 5,000 Tonner og 9/- 9/6d. for mindre Størrelser. Palermo 15/2,200 betaler 10/- 10/3d.; Neapel 9/9d. Tyne/Genoa range 8/- 8/6d.; Catania 11/-; 2,400 T. 10/6d. Neapel. Mindre Baade til Spanien 13/- 13/6d. Wales/Neapel 7,000 Tonner sluttet til 7/9d., og ellers er Raterne: ca. 13/6d. for 1/1,500 T. Barcelona; 8/6d. for 2/3,000 T. Huelva; 7/6d. 3/4,000 T. Gibraltar; 8/- 18/2,200 T. Lissabon; 8/9d. 9/4,000 T. Marseilles; 8/6d. 8/9d. 5/6,000 T. Genoa; 12/- 3/4,000 T. Alexandria. Wales/Øerne er gaaget op i 9/6d. og selv store Baade — 4/6,000 Tonner — faar denne Rate imod 8/6d. 8/9d. for kort Tid siden.

De hjemgaaende Markeder er stadig lige trøstløse, og adskillige Baade, som havde gjort Regning paa en Kornlast fra Donau, maa søge en Hjemlast fra det vestlige Middelhav eller gaa hjem i Ballast.

Kul fra Mariapul til Italien udbydes til 9/6d., men finder sikkert ikke takers. En enkelt prompt Baad er sluttet fra Danou til 3 danske 15/- nett lig ca. 17/6d. gross, og 5,000 T. Oliekager 14/3d. Basis een dansk 1.—20. August.

Ca. 120,000 cbf. Bathurst/U.K.-Cont. 20/7—20/8, noteres i 28/- Bordeaux/Hamburg, 29/- U.K., 29/- Marseilles, 30/- London-Bristol-Liverpool.

NORD AMERIKA-GULFEN-CANADA

Kul Wales/Montreal sluttet til 6/9d. 1,000 T. fri for 3,000 Tonner; 6/- 6/3d. for store Baade; Scotland 7/7/3d. 500/1,000 T. à 1/-. Fowey/Montreal 14/- for 15/2,000 T. Fowey/New York 13/9d. og 2 Lossepladser Lakes 6/6¼ Dollar.

Cement London/Jamaica 9/- f.i.o. 2,000 T.; 3,000 T. Cement Aalborg/Norge til 2/3 Cuba 3 à 3½ Dollar.

Fra Montreal til Continent er Raterne nede i 9 à 10 C. og til Danmark/Sverige ca. 18/19 C. Nordstaterne er forbausende rolig. Kul til Rio er nede i 3.30 Dollar; Vest Italien 2½ à 2.35 Dollar. Sukker fra Cuba til U.K. har betalt 15/6d. og 16/- for 7,000 T.; Marseilles 18 og San Domingo/U.K. 18/6d. 19/6d. for 3/3,500 tons.

St. John N.B. noterer 18/- 18/6d. for Sukker til Bristol og Cardiff; Montreal/Østkysten 18 C., 19 C. og 20 C. til 1—2—3 Lossehavne. Gulven/København 5/6,000 T. Olie til 23/-, og 1,500 Stds. Buenos Aires og Santa Fé 16 og 15.50 Dollar.

Fra Pacific Kysten er der ret mange Laster; men naar Tonnagen dirigeres i Ballast fra River Plate, Vest Indien o. s. v., har Befragterne frit Spil og noterer 30/- 31/- U.K./Cont. med mange Optioner.

SYD AMERIKA

20/- er betalt Wales/Buenos Aires prompt; men for Juli faaes vanskelig over 18/-, og 7/8,000 Tonnere 17/- 17/6d. Markedet betegnes som »firm but not excited«, og de mest presserende Laster er sluttet. En 6,500 Tonner har taget 16/6d. til Santos og 7,000 Tonner 16/- Rio.

Ud fra River Plate sluttet til 10/6d. Buenos Aires Lastning, 12/- 12/6d. up river eller Bahia Blanca/U.K. Cont.; 15/- 16/- 3 skandinaviske Havne. En enkelt engelsk Reder skal have sendt 5 Baade hjem i Ballast,

og andre skifter til Vest Indien, Syd Afrika o. s. v. i Haab om at gøre det bedre.

Salpeter fra Chile til U.K./Cont. 22/- 24/-; U.S.A. 3¼ og 3½ Dollar; 1—2—3 Peru/U.K.-Cont. 25/-; Sukker, August, Option København 26/3d., Marseilles 27/6d.

ØSTEN

er uforandret med faa positive Laster for prompt. Java/Alexandria og Marseilles 8,000 T. er sluttet til 24/- Juli. Mauritius/U.K. 23/- een, 24/- to Lossehavne August/September, og Syd Afrika/U.K. 21/- 5,000 Tonner; 20/- 20/6d. større Baade.

TIME CHARTER

For vestindisk og transatlantisk Fart er der lidt mere Efterspørgsel til uforandrede Rater.

For baltic trade betales ca. 5/- 2/2,200 Tonner.

blev først meddelt Kaptajnen, da han skulde betale for Losningen, og han betalte da ovennævnte Beløb under Protest, idet han udtrykkelig udtalte, at dette Beløb sikkert vilde blive krævet refunderet.

Stevdoren udtaler, at ovennævnte Ordning, Betaling for Winchmandsafsavn, er en generel Ordning, der er afsluttet mellem Dansk Arbejdsgiverforening og Dansk Arbejdsmandsforbund, og den er tiltraadt af saavel The Baltic and White Sea Conference som Dansk Dampskibsrederiforening, og denne Ordning maa ethvert Skib i enhver dansk Havn rette sig efter.

Jeg tillader mig at forespørge, om dette forholder sig rigtig og i bekræftende Fald, om Ordningen efter Dansk Dampskibsrederiforenings Mening ogsaa gælder for Motorskibe og for disse selvom de ikke er Medlemmer af nogen af de nævnte Organisationer og selvom Kaptajnen ikke kendte Spor dertil, og saaledes ikke paa Forhaand kunde tage denne Ordning med i Betragtning«.

Svar:

»I Anledning af Deres Skrivelse af 11. ds. skal man meddele, at Bestemmelsen om, at hvis et Skib ikke vil tage Winchmen fra Land men ønsker Spillet betjent af Besætningen, forhøjes Takstterne for saavel udenbords som indenbords Arbejde med 10 pCt., indeholdes i Forliget af 24. Maj 1924, og er bindende for Dansk Dampskibsrederiforenings Medlemmer, hvad enten det drejer sig om Damp- eller Motorskibe.

Hvorvidt Bestemmelsen er bindende for Rederier udenfor Dansk Dampskibsrederiforening, er et retsligt Spørgsmaal, som Foreningen ikke kan udtale sig om.«

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

16. JUNI 1925

London	25,06	Madrid	75,00
New York	516,50	Amsterdam	207,25
Berlin	122,75	Stockholm	138,10
Paris	24,55	Oslo	88,25
Antwerpen	24,25	Helsingfors	13,00
Zürich	100,35	Prag	15,33
Rom	19,45	Wien	72,80

LOSSEPRISERNE FOR KORN OG FODERSTOFFER

Den i Henhold til Forligsoverenskomsten af 3. ds. stedfundne Forhøjelse af Arbejdslønnen medfører, at de i Losseoverenskomsterne fastsatte Lossepriser for Korn og Foderstoffer ligeledes er Genstand for Regulering. I Henhold til Overenskomsternes Bestemmelse forhøjes Takstterne fra og med 3. Juni d. A. med 2 pCt. udover de for de respektive Overenskomster hidtil gældende Tillæg.

DAGSORDEN FOR NORDISK SKIBSREDERIFORENINGS 36. ORDINÆRE GENERALFORSAMLING

som afholdes i Dansk Dampskibsrederiforenings store Sal, Amaliegade 29 A, København, Torsdag den 2. Juli Kl. 3 Efterm.

1. Aarsberetning for 1924.
2. Regnskab for 1924.
3. Valg af Medlemmer til Bestyrelsen. Efter Tur fratræder: Norge: *Axel Irgens* og *Adolph Halvorsen*. Sverige: *P. G. Thulin* og *Dan. Broström*. Danmark: *Kay Reinhard* og *H. Gether*. Lokalbestyrelsen: *Bull Kiøsterud* og *With. Wilhelmsen*.
4. Valg af Suppleanter til Lokalbestyrelsen.
5. Lokalbestyrelsens Forslag til Ændringer i Lovene:

§ 18, 1. Stykke.

Bestyrelsen vælges af Generalforsamlingen og bestaar af Hovedbestyrelsen og Lokalbestyrelsen.

Til Hovedbestyrelsen vælges fra hvert Land et Medlem for hver 50,000 Tons indmeldt til fuldt Kontingent pr. 1. Februar. Desuden vælges et Medlem af Bestyrelsen pr. 200,000 Tons indmeldt til reduceret Kontingent. Dog vælges der i intet Tilfælde mere end 7 Medlemmer fra hvert Land.

Lokalbestyrelsen bestaar af a.s.v.

Ordene i 4. Stykke: »idet der aarlig skiftevis afgaar to, tre og to fra hvert Land« gaar ud.

§ 21, 2. Stykke.

Den sammentræder hvert Aar som Regel inden Juni Maanedes Udgang til Tid og paa Sted, som bestemmes af Bestyrelsen. ,

§ 22.

Generalforsamlingens Indvarsling sker ved Postmeddelelse til hvert enkelt Medlem med en kort Angivelse af Forhandlingsgenstandene samt ved Bekendtgørelse i et Søfartsblad i de Lande, hvor der er valgt Medlemmer af Bestyrelsen, men Indvarslingens Lovlighed er alene betinget af, at Bekendtgørelse har fundet Sted i et Søfartsblad, som nævnt, med mindst en Maanedes Varsel.

6. Diskussion og Forhandling.

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. Schou & Co. Telgr.-Adr. »Schou«. Stats Tlf. 17.
P. Saxbergs Eftf., N. Mogensen. Tlf. 244 & 482.

Helsingør:

K. F. Marstrands Eftf.

Randers:

A. L. Nielsen, ogsaa aut. Forhryringskontor.

Vejle:

W. Coops, ogsaa aut. Forhryringskontor.

FRAGTRATERNE I JANUAR—APRIL 1925

For at tilvejebringe et samlet Udtryk for Bevægelsen i de Fragtrater, der har særlig Betydning for dansk Skibsfart, har statistisk Departementet paabegyndt Udregningen af et Fragtrate-Tal. Departementet har for sit eget Vedkommende savnet et saadant Tal som et Led i de Oplysninger, der karakteriserer Bevægelserne i Landets almindelige økonomiske Forhold, og da man ogsaa var vidende om, at der fra Skibsfartens Side ønskedes et Fragtrate-Tal, der nærmere end de forhaandenværende internationale Fragtrate-Tal svarede til dansk Skibsfarts Farter og Rater, mente man det paakrævet at paabegynde Indsamlingen af det nødvendige Materiale. Man er herved paa det bedste blevet bistaaet fra sagkyndig Side, saaledes at man har Grund til at tro, at der er blevet skabt et brugbart Grundlag for Løsningen af den stillede Opgave.

Da det har været ugørligt at tilvejebringe sammenlignelige Oplysninger for tidligere Aar, har man foreløbig maattet tage sit Udgangspunkt i et Gennemsnit af Maanederne Januar-Marts 1925, og Tallene i omstaaende Oversigt angiver derfor Fragtraterne i de anførte Maaneder i pCt. af den gennemsnitlige Rate for den paagældende Fart i Januar-Marts. Det er Hensigten senere eventuelt at gaa over til at bruge Gennemsnittet for hele Aaret 1925 som Basis, men man har dog ment allerede nu at burde paabegynde Offentliggørelsen af Tallene beregnet paa Basis af Januar Kvartal.

Tabellen indeholder de vigtigste Farter for dansk Skibsfart, navnlig i Tramparten; ved at medtage et større eller mindre Antal Rater i de forskellige Farter (med Kul, med Træ o.s.v.) mener man nogenlunde at have tildelt disse Farter den Vægt, der tilkommer dem efter deres Betydning for vor samlede Skibsfart. Men en fuldt gennemført Vejning af de enkelte Rater har ikke kunnet foretages, da man først ved Aarets Udgang erhoder Kendskab til hvor stor en Fragt, der er indsejlet i de enkelte Trader. Det nedenfor anførte Fragtrate-Tal angiver derfor kun det aritmetiske Gennemsnit af de procentvise Forskydninger i de noterede Rater, paa samme Maade som f. Eks. det af The Economist beregnede Fragtindeks.

De Fragtnoteringer, efter hvilke Forholdstillene er beregnet, angaar saa vidt muligt Baade af samme Størrelse m. v., men det har ikke kunnet undgaaes, at man i enkelte Tilfælde har savnet fuldt ud ensartede Noteringer og derfor har maattet supplere Materialet med skønsmæssige Ansættelser. For Helheden spiller dette dog naturligvis ingen Rolle.

Hvis ikke særlige Forhold kræver andet, er det Hensigten fremtidig kun at meddele det samlede Tal for hver Maaned, medens man i omstaaende Tabel har meddelt Forholdstillene for samtlige de Trader, der indgaar i Beregningen, af Hensyn til saadanne Læsere, der maatte have Interesse i at kende Materialets Omfang.

	Jan.—Marts 1925	Januar 1925	Februar 1925	Marts 1925	April 1925
Kul fra Storbritanniens Østkyst:					
Til København	100	102	101	98	97
- Aarhus	100	104	100	97	96
- Italien	100	98	98	104	98
- Tyskland	—	99	103	98	100
Kul fra Bristol Kanalen:					
Til København	100	108	99	93	91
- Helsingør	100	108	99	93	91
- Spanien, Middelhavskysten....	100	97	103	101	98
- Italien	100	98	99	104	100
- la Plata	100	83	104	113	121
Trælast fra Sveriges Østkyst:					
Til Storbritanniens Østkyst	100	103	98	99	92
- Vestkyst	100	111	94	95	97

Trælast fra Finland:					
Til Storbritanniens Østkyst	100	103	96	101	94
- Vestkyst	100	103	98	100	95
- Frankrigs Kanalkyst	100	122	87	90	77
Sydfrugter fra Valenciakysten til					
U. K. og Kontinentet	100	99	101	100	—
Jordnødder fra Gambiakysten:					
Til Marseille	100	102	101	96	92
- U. K. og Kontinentet.....	100	97	103	101	91
Majs til Danmark:					
Fra U. S. A. Northern Range.....	100	100	100	100	103
- la Plata	100	113	103	84	82
- Donau	100	103	98	98	93
Oliekager til Danmark fra U.S.A.					
Golfen	100	100	102	98	92
Soyabønner til Danmark fra Manchuriet	100	100	100	100	99
Timecharter i amerikansk Fart....	100	98	98	105	93
- i transatlantisk Fart..	100	100	100	100	108
- i europæisk Fart.....	100	107	98	95	88
Cement fra Aalborg til Sydamerika..	100	95	100	105	—
Fragtrate-Tallet.....	100	102	99	99	95

Tabellen viser, at i de Fragtrater, i hvilke den danske Trampfart navnlig er interesseret, har Fragtnoteringerne været nedadgaende gennem den forløbne Del af 1925; fra Januar til April er der en samlet Nedgang paa 7 pCt., hvoraf over Halvdelen falder paa sidstnævnte Maaned. Kun 4 af de 24 Rater, der er opført i Rubrikken for April, er højere end Gennemsnittet af det forudgaaende Kvartal. Blandt de i Tabellen opførte Fragtomraader har danske Fragtdampere i de senere Aar indsejlet de største Beløb i Kulfragten fra britiske Østhavne til Danmark og i den interamerikanske Timecharter-Fart. Tabellen viser, at Nedgangen i April ogsaa strakte sig til disse Trader (efter at der for Timecharter-Raternes Vedkommende havde været en Opgang i Marts).

I nedenstaaende Oversigt er der foretaget en Sammenstilling af de af Det statistiske Departement og The Economist beregnede Fragtrate-Tal.

	Det stat. Departm.	The Economist	
	1925	1925	1922—24 gsntl.
Januar—Marts gennemsnitlig.....	100	100	100
Januar	102	102	98
Februar	99	103	101
Marts	99	95	101
April	95	93	98
Maj	—	—	96
Juni	—	—	90
Juli	—	—	87
August	—	—	86
September	—	—	88
Oktober	—	—	91
November	—	—	93
December	—	—	92

Som det vil ses, var Nedgangen noget større i Economist's end i Departementets Tal. I øvrigt viser Oversigtens sidste Kolonne, at der i de foregaaende Aar ligeledes var en Nedgang i Fragtraterne i Aarets første Del indtil August Maaned, og derefter en Stigning i Elteraarsmaanederne. Dette Forhold genfindes ganske ensartet i hver af de tre Aar 1922—24; men Nedgangen i de forløbne Maaneder af 1925 var en Del stærkere end den Nedgang, der normalt finder Sted.

HAVNEAFGIFTERNE I KØBENHAVN

Efter hvad vi erfarer har Ministeriet for offentlige Arbejder approberet, at Gyldighedsperioden for den under 14. Juni 1923 udfærdigede Takst for Afgift til Københavns Havnevæsen af Fartøjer m. m. med senere fortagne Ændringer forlænges indtil den 30. Juni 1926.

DOMINION SHIPPING COMPANY
(S. A. FOLDEN)
Skibsmæglere & Befragtnings-Agenter
Eneste skandinaviske Skibsmæglerfirma i Montreal.
TELEGRAM-ADRESSE: "DOUBLEDECK" 14, PLACE ROYALE MONTREAL, CANADA

Montreal Ship Supply Company
AGENTER FOR SKANDINAVIEN: FERD. PHILIPSON & CO. AMALIEGADE 29 B KØBENHAVN
MONTREAL (CANADA) TLG.-ADR.: SUPPLYCO-MONTREAL
LONDON AGENT: C. P. FRESHWATER 101, LEADENHALL ST. LONDON E. C.
Proviantering, Dæks- & Maskinforsyninger

GHENT

Wiltons
ENGINEERING & SLIPWAY Co

SKIBSBYGGERE
MARINE-, ELEKTRISKE OG ALMINDELIGE
INGENIØRARBEJDER

KEDELSMEDIE · JERN- OG MESSING-STØBERIER

REPARATIONSVÆRFT

2000 TONS DAMP-HYDRAULISK SMEDEMASKINE
& 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 »

Sidebeddinger for Dampere paa indtil 300 Fods Længde

TELEGR. ADR.:

» WILTON, ROTTERDAM «

TELEFON-NR.:

7303, 7304, 7305, 7325, 6707, 6708

ROTTERDAM

JOHN P. BEST & CO.

GHENT

ANTWERPEN · BRUGES · BRUXELLES · VLISSINGEN · TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS- OG ASSURANCE-AGENTER

VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og
Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.

Telegram-Adr.: VINKECO · Codes: Scotts, Watkins, Bentleys.

L. SMIT & CO.'s INTERNATIONALE BUGSERSELSKAB

Søgaende Slæbebaade: Blaat Baand paa Skorstenen.

BUGSERINGaf: FLYDEDOkke · HAVAREDE DAMPERE · SKIBE TIL OPHUG-
NING · KULDEPOTER · SEJLSKIBE · MUDDERMASKINER m. m.

Henvendelse til: WESTPLEIN 5, ROTTERDAM

Entreprenører for Assistance til Dampere i Rotterdam Havn.

TELEGR.-ADR.: »TUG«, ROTTERDAM

BJERGINGS-AFDELING:

BJERGNINGpaa Kysten af Holland og Belgien. Bjergningsdampere: Freya, Meermin,
Ram, Stier, Buffel. Altid klare. Ogsaa stor Beholdning af Pumper, Kæder,
Staalrosser, Dykker-Materiel m. m. Erfaren Stab af Bjergningsofficerer.

TELEFON NR.: 30 · 31 · 3362

ROTTERDAM

Egne Godsskure, Dybvandskaj,
Varehuse, Flydekraner,
Motorlægttere og
Rhin-Baade

Telegram-Adresse:
VELTENAAR, ROTTERDAM

B. VELTENAAR & CO.

ETABLERET 1880

STEVEDORES · AUT. VEJERE · SPEDITØRER

ROTTERDAM · AMSTERDAM · ZAANDAM

HOVEDKONTOR: ROTTERDAM MAASSTRAAT 17b

Entreprenører for
Kornellevator Kompagniet

Adm. Direktører for
»ACCURATE CO., Ltd.
Korporationen for ædsvorne
Vejere, Målere og Iællere
i Rotterdam

Agenter: Danmark: F. V. Greibe, Kronprinsensg. 11, København. Sverige: C. G. Carlström, Helsingborg. Norge: Anth. Sem-Olsen, Tornøgaarden, Bergen.

GENOVA

LÜBECKER

MASCHINENBAU-GESELLSCHAFT

LUBECK

SKIBSVÆRFT · MASKINBYGGERI
JERN- OG METALSTØBERI · KEDELSMEDIE

REPRÆSENTANTER:

O. J. ESKILDSEN & CO. KØBENHAVN

LÜBECK

GENOVA

**NORTHERN
SHIPPING AGENCY**

(DANSK MEDINDEHAVER)

SAVONA · SPEZIA · GENUA · LIVORNO · NEAPEL

Telegram-Adresse (overalt): Northship.

Hvilken som helst Code

STETTIN

GUSTAV METZLER

SKIBSMÆGLER · BEFRAGTNING OG BUNKER

STETTIN & SWINEMÜNDE

Telegram-Adresse:
METZLER

Agent tor: D. F. D. S., København · Finska Ångfartygs A/B,
Helsingfors · Neptun, Bremen.

LISABON

WIESE & CO., LISABON

TELEGRAM-ADRESSE:

WIESECO

AGENCIA MARITIMA LTD., FARO

TELEGRAM-ADRESSE:

SHIPPING

DAMP SKIBSAGENTER OG MÆGLERE — BUNKERKUL ENTREPRENØRER

TLG. ADR.:
"RIPPON"

TELEFONER
1762-6054-6450

W.E. RIPPON
DAMP SKIBS AGENT
GENOVA
SAVONA · LEGHORN · SPEZIA ·
ONEGLIA & PORTO MAURIZIO

CODER:
WATKINS
A.B.C. 5th & 6th UDG.

CODER:
BENTLEY'S
SCOTT'S 9th & 10th UDG.

SKAL REIHERSTIEG-DOKKERNE SÆLGES TIL SVERIGE?

Bladene i Hamburg bringer et Forlydende om, at Reiherstiegværftet, der har store økonomiske Vanskeligheder, saafremt de i Øjeblikket stedfindende Forhandlinger om finansiel Støtte ikke skulde føre til noget Resultat, vil sælge samtlige sine Dokker til Sverige.

G. H. & S. T. hævder her over for, at Meddelelsen i hvert Fald sikkert er forhastet, eftersom der næppe er indgivet Tilbud fra nogen svensk Køber paa alle Dokkerne. At de udbydes paa det svenske Marked er

en anden Ting, men der er næppe Tvivl om, at Dokkerne samtidig er udbudt andre Steder. Der er ialt 4 Dokker, der kan tage 91,000 Tons. Den største af Dokkerne er bygget i 1913 og er paa 46,000 Tons, den næststørste er paa 26,000 Tons og er bygget i 1912, den tredje paa 11,000 Tons er bygget i 1898 og den sidste paa 6,000 Tons i 1909.

Det maa anses for givet, at intet svensk Firma kan købe alle Dokkerne, og at der overhovedet ikke er Anvendelse for den største af dem i Sverige.

DEN SVENSKKE AMERIKATRAFIK PAA ØSTERSØEN

Rederiet »Transatlantic« har henstillet til Regeringen, at der ydes det et Laan svarende til 50 pCt. af Kontraktprisen, 1,450,000 Kr., for det 5,000 Tons store Motorskib, som Rederiet har under Bygning paa Eriksberg-Værftet, og som er bestemt for den Fragtfart mellem nordamerikanske og svenske Havne, som Selskabet driver sammen med Svenska Amerika-Mexico Linjen.

Som Følge af den stadig voksende Konkurrence med engelske og kontinentale Linjer, har det, efter hvad Selskabet erklærer, vist sig nødvendigt at omlægge Virksomheden saaledes, at Farten dels gaar direkte til Göteborg og Skibene derfra fortsætter til andre svenske Havne mellem Göteborg og Stockholm, dels gaar direkte til Stockholm. Importørerne i Stock-

holm faar paa den Maade deres Varer direkte fra New York omtrent lige saa hurtigt som Importørerne i Vestsverige, og det er med denne Omlægning af Virksomheden for Øje, at Selskabet har sluttet Kontrakt med Eriksberg-Værftet om Bygning af et 1. Klases moderne Motorskib, der skal leveres inden Udgangen af næste Aar. For at faa Midler til Betaling af en Del af Prisen for det nye Skib paatænker Selskabet, iflg. G. H. & S. T. at sælge nogle af sine ældre Skibe, der er mindre egnede for Rutetrafikken.

I samtidig indgivne Ansøgninger andrager Selskabet yderligere om Laan til Skibe, det allerede har overtaget, nemlig 1 Million Kr. til to moderne Rutedampere, 850,000 Kr. til en tredje Dampere af samme Art og 600,000 Kr. til et Motorskib.

BESKYTTELSE AF FISKEREDSKABER

Kongen har udstedt følgende Anordning til Beskyttelse af Fiskeredskaber tilhørende danske Fiskerfartøjer, som fisker med Snurrevaad, imod Overlast fra andre Fartøjers Side:

1. For at beskytte Fiskeredskaberne imod Overlast fra andre Fartøjers Side kan danske Fiskerfartøjer, som fisker med Snurrevaad — i Lighed med hvad der er tilladt engelske og hollandske Snurrevaadsfiskere — vise følgende Signaler:

Om Dagen: — En sort Kugle (Kurv eller Signalligur), anbragt i den forreste Del af Fartøjet saa nær ved Stævnen som muligt og ikke mindre end 3 Meter over Rælingen.

Endvidere en sort Trekant ophængt i den ene Spids under en Raa (Tværstang) paa agterste (eller eneste) Mast ud imod den Side, til hvilken Redskabet viser.

Om Natten: — Tre hvide Lys i en Trekant, hvis Sider er ca. 75 cm, ophængt ved den ene Spids under Raaen ud imod den Side, til hvilken Redskabet viser.

Signalerne bruges i Forbindelse med de almindelige Side-lys, naar Linerne løbes ud og uden Sidelysene, naar der hives ind.

Lyd-Signal: — To lange og en kort Tone med Fløjten eller Taagehornet, naar andre Skibe nærmer sig. I usiglbart Vejr skal dette Signal gives med Mellemrum af højst 2 Minutter.

Naar et Snurrevaads-Fiskerfartøj er til Ankers om Natten og ikke arbejder med Snurrevaad, skal det vise det sædvanlige Ankerlys, som foreskrevet i Art. 9. g. 1. Afsnit i de internationale Søvejsregler, og maa ikke vise det ovennævnte Signal.

Anvendelsen af andre Signaler, end de her anførte, til Beskyttelse for Snurrevaadsfiskeres Redskaber er forbudt.

Andre Skibe og Fartøjer især saadanne, som slæber Trawl eller Skovlvaad, opfordres til at gaa langt uden om Fiskerfartøjer, som ved de foran angivne Signaler betegner, at de fisker med Snurrevaad.

Vaad og Liner kan tilsammen strække sig over en Kvadrat-Søml.

2. For at undgaa Forvekslinger — særlig med de i de internationale Søvejsregler Art. 9. a. b. c. og Art. 10 foreskrevne hvide Lys — er det forbudt til Ankers liggende Fiskerkuttere og andre korte Fartøjer at anvende det Ankerlys agter, som i Art. 9. g. 2. Afsnit er foreskrevet for Skibe med en Længde af 150 Fod (c. 46 Meter) og derover.

AMERIKAS ANDEL I FARTEN NORD-SYDAMERIKA

Den regelmæssige Rutefart mellem de Forenede Stater og de sydamerikanske Havne, der før Krigen væsentligst besørget af europæiske Selskaber, er efter Krigen i stadig stigende Grad blevet et betydningsfuldt Virkefelt for den amerikanske Handelsflaade. I 1904 var der ikke en eneste amerikansk Dampskibslinje mellem Nord- og Sydamerika, men den 1. Januar 1925 var 72 amerikanske Skibe med ialt 437,000 Brutto-Registertons beskæftiget i denne Fart, og disse Skibe staar med Hensyn til Hurtighed og Udstyrelse ikke tilbage for de europæiske Selskabers. I

Øjeblikket afgaar hver 14. Dag en amerikansk Post- og Passagerdampere paa ca. 14,000 Tons og med en Gennemsnitshastighed af 17 Knob fra New York til Rio de Janeiro og derfra over Santos til Montevideo og Buenos Aires. Paa Hjemrejsen anløber alle disse Skibe Santos, hvor de laster Kaffe. Paa lignende Maade er de faste Ruter mellem de Forenede Staters Atlanterhavs- og Golfhavne og Vestkysten af Sydamerika gaet betydeligt fremad, og Aabningen af Panamakanalen har her hidført en fuldkommen Omvæltning, saaledes at Skibsfarten mellem de Forenede Stater og Vestkysten af Sydamerika nu er over 50 pCt. større end i Aaret 1914.

Skibsbyggere · Ingeniører

KOLBEWERFT KIEL

Beddinger · Dokke

Bygning af Fragt- og Passagerbaade op til 2,000 Tons, Dampere eller Motorskibe, Bugser- og Bjergningsdampere, Sejlskibe og Lægttere, forskellige Fartøjer af enhver Størrelse for Eksport. Sejl- og Motor-Yachts med 1. Klases Udstyr.

NÆR VED INDSEJLINGEN TIL KIELERKANALEN

Hurtigst og billigst Reparation af Skibe og Maskiner. Sejlskibe udrustes med Motor paa 3 Uger.

Direkte Sporvogns- og Dampfærge-Forbindelser.

Telf.: Kiel 82 · Telegr.-Adr.: Kolbwerft, Kiel.

DISPACHEURER

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 Dampere 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 ENGLSKE KUL-APSKIBNINGSHAVNE
BEFRAGNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE
KULESPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER
FLYDENDE BRÆNDEL

LAMBERT BROTHERS LIMITED

TELEGRAM-ADR.: 85, GRACECHURCH STREET,
LONDON E.C. 3
LAMBERT STOCK,
LONDON

FILIALER:

CARDIFF, The Exchange	} >Lambert	Telegr. Adr.:
Newport, Mon., 131, Dock Street		
Port Talbot, Exchange Buildings		
NEWCASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs.	} >Lambrose, Newcastle.	
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	} >Lambert	
HULL, Prudential Buildings		
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road		
Immingham, Dock Offices	} >Lambrose, Grimsby	

NEW YORK: 17, STATE ST. BILBAO: ESTACION 5
PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA

LONDON

LONDON

HARALD ISACHSEN & CO., Ltd.

Skibsmæglere og Befragtningsagenter

TELEGRAM-ADRESSE: "AVANCEUR", LONDON

CODER: SCOTT'S & WATKINS

101, LEADENHALL STREET, LONDON E.C. 3

JOHN CARLBOM & CO. (LONDON), 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,
Baltic "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:

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 Houses 5/7, St.
Mary Axe London
Corn Exch. Chambers,
Exchange Street ... Sheffield

MOUNTSTUART TØRDOKKE OG SHEARMANS LIMITED

TØRDOK-EJERE · SKIBSREPARATØRER & INGENIØRER

Telegram-Adresse: MOUNTSTUART Telegram-Adresse: MORDEY Telegram-Adresse: SHEARMAN Telegram-Adresse: SHEARMAN
CARDIFF NEWPORT BARRY AVONMOUTH

REPRÆSENTERET I DANMARK VED: O. J. ESKILDSEN & CO. 26 SGT. ANNE PLADS · KØBENHAVN K.

CARDIFF

GLASGOW

ANDREW LEITCH & CO.

KUL EKSPORTØRER
SKIBSMÆGLERE · SPEDITØRER · BUNKERKUL
BUNKERKUL ENTREPRENØRER

DUNDEE & GLASGOW TELEGR. ADR.: >LEITCH, DUNDEE

DUNDEE

E. VON MEHREN & CO.

GLASGOW · NEWCASTLE · GREENOCH

Telegram-Adresse: >Vonmehren

SKIBSMÆGLERE
BUNKERKUL ENTREPRENØRER

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 Maskinforsyninger

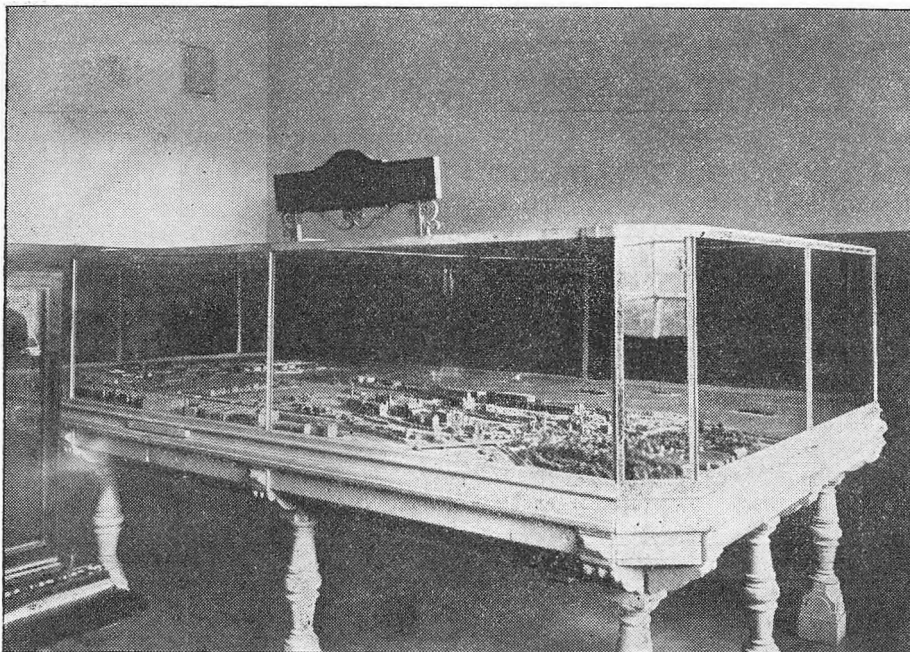
C. A. G. FYHN

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.

DEN DANSKE SUKCES I STOCKHOLM

Vi bragte i vort sidste Nummer en Meddelelse om den Sukces, de danske Udstillere havde haft paa den *Skandinaviske-Baltiske Mässa* i Stockholm og bringer i Dag nogle Billeder fra den danske Udstilling. Det øverste af hosstaaende Billeder viser Dansk Radio Aktieselskabs Stand. Til højre ses en komplet Skibsradiostation, Type Dansk Radio 1.5 Kw. Stationen, der var installeret i en Skibs-



cabine, var fuldt driftsmæssig og kunde sættes i Gang til Afsendelse. Forbrændingsmotoren, der ses i Baggrunden, er fra Motorfabrikken Bukh i Kalundborg. Paa Forhøjningen (til venstre) ses en Model af Antenneanlægget i Julianehaab, Grønland. Paa Væggen hænger et Panorama over Julianehaab med Stationspladsen, en Del Billeder taget fra de forskellige Stationspladser paa Grønland samt en grafisk Tavle,

der viser Dansk Radio Aktieselskabs Arbejde indenfor Driften af Skibsstationerne.

Det mellemste Billede viser en Model af Københavns Frihavn og det nederste Københavns Flydedoks Udstilling paa Messen.

+



JOHN S. SAREUSSEN · FINN SILCHENSTEDT
 INDEHAVERE AF:
NEW ORLEANS SHIPCHANDLERY CO. INC.
 TELEGRAM-ADRESSE: »NOSCO«
 NEW ORLEANS

SEABOARD OPERATING COMPANY, Inc.
 17, BATTERY PLACE, NEW YORK
 TELEGRAM-ADR.: SOGIN 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

BLIDBERG ROTHCHILD CO. INC.
 DAMPSKIBS AGENTER OG SKIBSMÆGLERE
 59-61, PEARL STREET Telegram-Adr.: BLIDBERG
 NEW YORK CITY
 Repræsentanter for:
 BLIDBERG METCALFE & CO., GÖTEBORG

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

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.



PRIVAT SIGNAL

DOCTOR F. C. WILLARD

DOCTOR JOHN D. FISKES EFTFLG.
 BALTIMORE, MD.

*

SÆRLIG BETJENING AF SKIBE

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

THE C. T. SWETT COMPANY

SLAGTERE & SKIBSHANDLERE
 DÆKS- & MASKIN-FORSYNING

PORTLAND, MAINE

Telefon: 6930 · 130-132 Commercial Street · Nat-Telf.: 1520

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

NORSK VICEKONSULAT SHIPPING FEDERATION LTD.

JAMES MITCHELL
 SKIBSMÆGLER OG SPEDITØR
 BURNTISLAND

Telegram-Adr.: »Mitchelle«
 Telf. Nr. 15

BEFRAGTNINGS AGENT FOR FORSKELLIGE KULGRUBER I PIPESTRE

BUCHAN & HOGG

Skibsredere · Skibsmæglere · Speditører
 GRANGEMOUTH

Faste Ruter: Grangemouth, Middlesbro', Antwerp

Telegr.-Adr.: »Steam« · Telefon: 59 & 189, Privat 59a

TELEGRAM-ADR.: SIVEWRIGHT
TELEFON: 8760 CITY

W. C. BACON HAROLD BACON

HOVEDKONTOR: 3 CROSS STR.,
MANCHESTER**SIVEWRIGHT, BACON & CO.**Repræsentanter for de italienske Statsbaner
og den kgl. italienske Marine

SKIBSMÆGLERE

Repræsentanter for det britiske Marineministerium
i Manchester og Liverpool

Manchester, Liverpool, Ellesmere Port, Preston og Hull

Fragt Agenter og Mæglere for ELDERS & FYFFES, Ltd.

Direkte Rute af hurtige Dampere fra Garston til de Canariske Øer.

OFFICIELLE BEKENDTGØRELSER

Ledig Lodsplads

VED LODSERIET NYKØBING FALSTER

Ansættelses-Betingelser og Lønvilkaar se
Lodslovens Paragraffer 7, 9, 42, 44.Ansøgning maa inden Udgangen af Juni
Maaned indsendes eller afleveres hos

Lodsdirektøren,

Livjærggade 43, St., København Ø.

Cameron'sSKIBSFORSYNING/FARVER
OG PATENT BUND-MALINGAlex. Cameron & Sons Ltd.
Sunderland / England**COOMBES, MARSHALL & CO. L^{td}**DAMPSKIBS-REDERE
SKIBS- OG ASSURANCE-MÆGLERE
KUL- OG KOKS-EKSPORTØRER
MIDDLESBROUGHCoder:
Watkin's & Scott'sTelegr. Adr.:
Coomarco, Middlesbrough**SKIBE SØGES**Fiskedampere, Fiskehajer, smaa Fragtdam-
pere, Fragtskibe m. kraftige Motorer søges.
M. BJERRE, NYBORG. Telefon No. 11.

POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE

- s.s. *Emanuel*, Svane, ank. Antwerpen 17.6.
s.s. *Energi*, Jensen, afg. Nystad 16.6. til Stansgate.
s.s. *Erigheden*, Christensen, ank. Kotka 19.6.
s.s. *Erindring*, Nielsen, afg. Boston 18.6. til Horsens.
s.s. *N. J. Ohlsen*, Jensen, ank. Boulogne 18.6.
m.s. *Alfa*, Christensen, ank. Marstal 19.6.
m.s. *Caroline*, Jørgensen, ank. Reval 14.6.
s.v. *H. C. Christensen*, Christensen, afg. Littlehampton 16.5.
til Methil.
s.v. *Fuglen*, Schmidt, ank. Raumo 18.6.
s.v. *Hans*, Christensen, ank. Gambby 6.6.
s.v. *Niels*, Rasmussen, ank. Inverness 11.6.
m.Sk. *Svendborgsund*, Christensen, afg. Piteå 13.6. til Bremen.
m.Sk. *Philip*, Petersen, ank. Sundswall 15.6.
3m.Sk. *Cornwall*, Madsen, ank. Nørresundby 26.5.
3m.Sk. *Martin Nisson*, Jensen, ank. Dysart 9.6.
3m.Sk. *Confidence*, Mouritzen, ank. Åbo 27.5.
3m.Sk. *Kurt*, Jørgensen, ank. Haparanda 11.6.
3m.Sk. *Ludvig*, Jørgensen, ank. Brahestad 4.6.
3m.Sk. *Primula*, Jørgensen, ank. Jakobstad 12.6.
3m.Sk. *Leif*, Hvenegaard, ank. København 21.5.
3m.Sk. *Vera*, Larsen, afg. Yxpila 7.6. til Aalborg.
3m.Sk. *Waldemar*, Christensen, afg. Ystad 19.6. til Sundswall.
3m.Sk. *Danebrog*, Hansen, afg. Söderhamn 31. 5. pass. Hel-
singsør 8.6. paa Rejse til Marin.
3m.Sk. *Flora*, Nielsen, oplagt i Thurø.
s.s. *H. A. Hansen*, L. Hansen, ank. Sunderland 17.6.
m.s. *Willemoes*, M. Erichsen, afg. St. Brieuç 19.6. til Sörnäs.
3m.Sk. *Cathrine*, S. Købke, pass. Helsingør 19.6. paa Rejse
til Dundrum.
3m.Sk. *Dagny*, A. P. Petersen, ank. Wiborg 19.6.
3m.Sk. *Elisabeth Eff*, A. Marcussen, ank. Porsgrund 17.6.
3m.Sk. *Gefion*, R. Lund, afg. Sundswall 20.6. til Stornoway.
3m.Sk. *Jens Nielsen*, K. Nielsen, afg. Leith 19.6. til Ørn-
skjoldsvik.
3m.Sk. *Johanne*, A. Marcussen, ank. Danzig 11.6.
3m.Sk. *Neptun*, V. Sørensen, afg. Sundswall 12.6. til Thussø.
3m.Sk. *Norden*, H. A. Olsen, ank. Helsingfors 4.6.
3m.Sk. *Pallesen*, J. E. Jensen, afg. Sundswall 20.6. til Stor-
noway.
3m.Sk. *P. Rasmussen*, L. W. Larsen, afg. Trangsund 11.6. til
Quimper.
3m.Sk. *Roma*, R. Petersen, afg. Sörnäs 18.6. til Pontrieux.
3m.Sk. *Rossing*, H. P. Baagøe, afg. Sundswall 12.6. til Ler-
wick.
3m.Sk. *Solon*, Chr. L. Sørensen, afg. Brahestad 17.6. til
Paluden.
3m.Sk. *Vega*, J. Hansen, pass. Helsingør 18.6. p. R. t. Jersey.
3m.Sk. *Vesta*, E. K. Kristensen, pass. Helsingør 14.6. paa
Rejse til Ljusne.
3m.Sk. *Zampa*, E. Johs. Jørgensen, pass. Helsingør 18.6. paa
Rejse til Gefle.
3m.Sk. *Ørnen*, M. Jensen, ank. Chatham (Canada) 13.6.
3m.Sk. *Christian*, M. Rasmussen, ank. Lübeck 17.6.
3m.Sk. *Noah*, J. E. M. Jørgensen, ank. Vestmanøerne 12.6.
3m.Sk. *Garibaldi*, J. Jørgensen, afg. Windau 5.6. til Dundrum.
Skbrg. *I. M. Nielsen*, A. P. Hansen, ank. Kotka 20.6.
Elisabetha, Chritsen, ank. Genua 12.6.
Haabel, Madsen, ank. Borgarnäs 17.6.
Hertha, Christoffersen, ank. Koldby Kaas 18.6.
Mercur, Hansen, afg. Ronneby Redd 19.6.
Noah, Groth, afg. Saudarkrok 18.6.
Polarstjernen, Hansen, ank. Aalborg 18.6.
Nathalia, Eriksen, afg. Marstal 16.6.
San, Petersen, afg. Dysart 19.6.
3m.Sk. *Activ*, Christensen, ank. St. Johns (N. F.) 16.6.
m.s. *C. Castenschiold*, Christensen, afg. Sundswall 13.6. til
Aarhus.
3m.Sk. *Start*, Andersen, afg. Cadiz 16.6. til Littlebay (N. F.).
3m.Sk. *Leif*, Albertsen, ank. Kotka 19.6.
Sif, C. Raahauge, afg. København 18.6. til Hornafjord.
Skandia, B. Harris, ank. Folkestone 15.6.
Clytia, P. Hansen, pass. København 20.6. p. R. t. Kirkwall
3m.Sk. *Concordia*, Henriksen, ank. Kotka 15.6.
3m.Sk. *Ellen*, Andersen, ank. Borgå.
Sk. *Concordia*, Møller, afg. Dysart 19.6.

DANSK SØFARTS TIDENDEUDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I
ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

Abonnement

i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ADMINISTRERENDE DIREKTØR:
HANS GADEABONNEMENT 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 · Transmissionstoug · Jern- & Staal-
toug til Skibsbrug og Elevatorer

Oplag i København:

ANTON JENSEN · STRANDGADE 44

BOLINDERS RAAOLIE-MOTORER
FOR SKIBE OG STATIONÆR

Ingen Vandindsprøjtning.

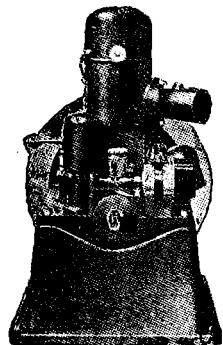
Ingen Kompressor.

Meget ringe Brændstofforbrug.

ØJEBLIKKELIG IGANGSÆTNING VED ELEKTRISK GLØDESPIDS PAA RAAOLIE

OVER 15.000 BOLINDERMOTORER I DAGLIG DRIFT

ÆLDRE BOLINDERTYPER MODERNISERES



FORLANG TILBUD

Enerepræsentant for Danmark:

HARRY LEVIN

(INGENIØRAFDLG.)

FREDERIKSGADE 1

KØBENHAVN

Telefon: Central 59-5995

Telegram-Adresse: »FAIRLEVIN«

KIRKEGADE 7 ESBJERG TELEFON 266

TH. THYGESEN

SKIBSPROVIANTERING

GRUNDLAGT 1893

FRILAGER · VARER FOR UDFØRSEL

**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte

Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

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.

Skibsmægler
KR. KNUDSEN
SøassuranceKRISTIANSAND, S.
NORGETelegram-Adresse:
"NESDUNK"**J. ANDERSEN & CO**
SHIPS OUTFIT

TOLDBODVEJ 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

F. V. T. NIELSEN
SKIBSBYGNINGSINGENIØR
(fuv. 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

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.
Harvaluo 18 »
Attu 20 »
Wartsala inner road 16 »
 « outer road 20 »
Strömma inner road 16 »
 « outer road 20 »
Hakkala 19 »

REGISTER

TIL

DANSK SØFARTS TIDENDE

1. JULI 1924 — 30. JUNI 1925

	Side		Side
<i>Register for Perioden 1. Juli—31. December 1924.</i>		<i>Register for Perioden 1. Juli—31. December 1924.</i>	
Amerikanske Erstatningskrav for tyske Skibssænkninger	116, 246	Dansk-amerikansk Overenskomst om Transport af Alkohol	73, 136
Arbejdstiden om Bord	275	Dom i et Hysespørgsmaal	153
Amerikas Skibsfart, Reorganisation af	361	Dansk-polsk Handels- og Skibsfartstraktat	164
Afmærkning og Belysning af vaadfiskende Fartøjer	381	Dansk Dampskibsrederiforening udtræder af Fællesrepræsentationen	215
<i>Register for Perioden 1. Januar—30. Juni 1925.</i>		Dieselskibe, højere Amortisationsprocent	293
Antwerpen, forhøjede Havnetakster	29	Drogden, fast Fyr ved det sydlige Indløb	357
Administrationsafgifter i Rotterdam	61	Dobbeltbeskatningen, dansk-engelsk Overenskomst	412
Afgifterne i Suezkanalen, Nedsættelse	61	<i>Register for Perioden 1. Januar—30. Juni 1925.</i>	
Aarsmøde, de mindre Sejlskibsrederier	71	Danske Rederes Retsværn	3
Afmærkning af Vrag, dansk-svensk Overenskomst	77	Danmarks Handelsbalance 1924	9
Arbejdsforhold	91, 275, 295, 311, 329, 343, 363	Danmarks Handelsflaade i 1924	41, 427
Antwerpen og Vandvejen Donau-Rhinen	93	Dansk-engelsk Overenskomst om Lastelinjeregler	43
Amerikanske Love, modstridende	123	Dobbeltbeskatningen af Skibsfarten	58, 343
Annuleringsdato, Dom	126	Dom i en Kasko-Forsikrings sag	60
Amerikas Redere og Skibsfarten	177	Danzig, Trafikken i 1924	72
Aktionærer og Aktionærer	191	Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe	73
Arbejdskonventioner, internationale	207	Dansk-svensk Overenskomst om Afmærkning af Vrag	77
Anine, dansk Dampner forsvundet	233, 261	Danmarks Skibsliste	107
Arbejdsledighedsproblemet	259	Diplomatiet og vore Erhverv	108
Arbejdsforholdene paa engelske og tyske Værfter	345	Dom i en Sag om Annuleringsdato	126
Arbejdscommissionen og Skibsfarten	363	Danzig laaner 1½ Mill. Pd. Sterling	141
Amerikas Andel i Farten Nord-Sydamerika	443	Dansk Sejlskibsrederis Fyens Kreds, Generalforsamling	160
<i>Register for Perioden 1. Juli—31. December 1924.</i>		Dansk-norsk Dampskibsselskabs Generalforsamling	175, 191
Behms Ekkolod	134	Danske Sejlskibsrederes Protektionsklub	178, 382
Baltic & White Sea Conferencens Trælastkomité	163	D. F. D. S. og Færørutten	192
Baltic & White Sea Conferencen og Kielerkanalen	183	Domme af stor Betydning for Skibsfarten	193, 213
Børsusancer for Leningrad	251	Den danske Sømands Lod	243
Brandfarlige Olielagere fra Rumænien	281	Dania jubilerer	246
<i>Register for Perioden 1. Januar—30. Juni 1925.</i>		Danzig, Trafikken paa	278
Bemandingsskala for norske Smaaskibe	141	Dansk Dampskibsrederiforening	297
Buenos Aires, Havneadministrationen	285	Danmarks Skibsfart og Ungdommen	313
»Back Letters«	312	Dansk-lettsk Handels- og Skibsfartstraktat	346
Baltic & White Sea Conferencen	384, 435	Dansk Sejlskibsrederiforening, Beretning for 1924	398
Baltiska Mässen i Stockholm	420, 445	Desertioner i New Orleans	424
Bugsering over 13,000 miles	421	Danske Rederes Ulykkesforsikrings-Forbund	424
Beskyttelse af Fiskeredskaber	443	Danmarks Handelsflaades Størrelse ved Begyndelsen af 1925	427
<i>Register for Perioden 1. Juli—31. December 1924.</i>		Dansk Dampskibsrederiforenings Responsa 1925	437
Customs of the Port	120	<i>Register for Perioden 1. Januar—30. Juni 1925.</i>	
Christiania Frihavn	408	Erhvervsministeriet, Oprettelse af et Søfartsdepartement	52, 231, 249, 260, 276, 291
<i>Register for Perioden 1. Januar—30. Juni 1925.</i>		Englands Skibsbygningsindustri truet	56, 250
Chargeurs Réunis i Driftsaaret 1923-24	60	Eksporsten af danske Landbrugsprodukter	295
Canada følger U.S.A. i Immigrationsspørgsmaalet	123	Emden og Rotterdam	177
Carriage of Goods Act by Sea 1924	145	Estlands Stats-Handelsflaade maa realiseres	210
Cif-Kontrakter og Middelhavstrafikken	147	Estlands Udenrigshandel	330
Canadiske Statssubventions Følger	176	<i>Register for Perioden 1. Juli—31. December 1924.</i>	
Canada værger sig mod Mund- og Klovesygen	192, 314	Fragtmarkedet, hvem demoraliserer det?	21
Czekoslovakisk Frizone i Hamburgs Havn	196	Frihavn i Mexico	103
Cherbourg, Havneafgifter	285	Fyr- og Vagervæsenets Overførelse til Erhvervsministeriet	52, 231, 249, 260, 276, 291
Chamber of Shipping Charter Forms	348, 365, 397	Fri Lastning og Losning	278
<i>Register for Perioden 1. Juli—31. December 1924.</i>		Fragtens Ejer ogsaa Skibets Ejer	310
Danske Sejlskibsredere, deres Kaar	3, 147	Finsk Amerika Linje	326
Danske Sejlskibsredere, Protection Club	8	Frihavnsspørgsmaalet i Stockholm	327
Danske Rederes Ulykkesforsikrings-Forbund	9	Fyr, ved sydl. Indløb til Drogden	357
Dansk Sejlskibsrederiforenings Aarsgeneralforsamling 23, 41, 72	53, 195	Frihavn i Christiania	408
Danmark og Sovjet Rusland	53, 195	<i>Register for Perioden 1. Januar—30. Juni 1925.</i>	
Danske Sejlskibsrederes Ulykkesforsikring	67	Forhøjede svenske Havne- og Lodstakster	13
		Forurening af Kystfarvande med Olie	96, 176

REGISTER TIL DANSK SØFARTS TIDENDE

	Side		Side
Fosfat- og Svovlkisfragterne	97	<i>Register for Perioden 1. Juli—31. December 1924.</i>	
Faste Fyr i Flintrenden	127	Øernskibsværfter, de danske i 1923	171
Fast Rute Göteborg-West Hartlepool	142	<i>Register for Perioden 1. Januar—30. Juni 1925.</i>	
Finsk-russisk Overenskomst	161	Japans Udenrigshandel	353
Færørutten og D. F. D. S.	192	<i>Register for Perioden 1. Juli—31. December 1924.</i>	
Finlands Flaadeprogram og dets Skibsværfter	194	Krængningsprøve og Træløstelinje	123, 262
Fyr- og Vagervæsenets Overførelse	227, 278, 295	Københavns Havn, Trafikken over og gennem Broerne	165, 179, 243
Frugtfarten	230, 436	Kielerkanalen	211
Franske Havne, Skibsfarten paa	328	Kielerkanalen, danske Skibes Benyttelse af Kanalen	340
Flensborg Fjord, Besejling af	366	Kusk-Jensens Haandbog i praktisk Sømandsskab	393
Finlands Skibsfart	379	<i>Register for Perioden 1. Januar—30. Juni 1925.</i>	
Fragtraterne i Januar—April 1925	441	Københavns Havn i 1924	24
Farten Nord-Sydamerika, Amerikas Andel	443	Københavns Havn, Trafikforholdene	39
Fiskeredskaber, Beskyttelse af	443	Kasko-Forsikringssag, Dom	60
<i>Register for Perioden 1. Januar—30. Juni 1925.</i>		København, Shipping Boards nordeuropæiske Sæde	129
Göteborg, en Udhavn til Göteborg	77	Københavns Bunkerkul Depot	145
»Georg Stages Minde«, Aarsberetning	211	Kielerkanalen, ændrede Bestemmelser for Sejladsen	165
Göteborgs Havn i 1924	421	Kollision, »Jutlandia«—»Hilde Hugo Stünes«	229
<i>Register for Perioden 1. Juli—31. December 1924.</i>		Kranafgifter i Neapel	365
Havneafgifter, indenlandske	115, 117	Konsul C. P. Lund 70 Aar	425
Havneafgifter, udenlandske 75, 102, 116, 166, 186, 292, 314, 345		<i>Register for Perioden 1. Juli—31. December 1924.</i>	
Havnesammenslutning, den skandinaviske	87	Lastelinjereglerne, dansk-engelske Forhandlinger.	27, 131
Hague Reglerne	105	Londons Havn, Tømmerlosning	59
Handelsflaadens Bruttoindtægter i 1923, den svenske	133	Luftrik og Folkeret	70
Hyrespørgsmaalet, Dom	153	Lavalder for Kullæmpere og Fyrbødere	74
Handels- og Skibsfartstraktat, dansk-polsk	164	Lavalder for Børns Arbejde til Søs	91
Helsingør Havn	307, 375, 392, 407	Lastelinje og Krængningsprøve	123, 131
Havnebestemmelser i Leningrad	378	Lodsforholdene i Store Belt, en Kritik	202, 233
Haandbog i praktisk Sømandsskab	393	Lübecks Havn, Frizone i	264
<i>Register for Perioden 1. Januar—30. Juni 1925.</i>		Lissabons Havn, nye Restriktioner	308
Havne- og Lodstakster i Sverige forhøjede	13 29	Lodsvæsenet bør omordnes	323, 355, 361
Hvidehavshavnene, Skibsfarten paa	13	Leningrad, nye Havnebestemmelser	378
Havnetakster i Rouen, Nedsættelser	24	Lossepriser for Korn og Foderstoffer i fynske Havne	397
Havnetakster i Antwerpen, Forhøjelse	29	<i>Register for Perioden 1. Januar—30. Juni 1925.</i>	
Helsingør Havn	39, 58	Leningrad, Vintersejladssag paa	29, 192
Havnesignaler, ensartede	94	Lastelinjereglerne, dansk-engelsk Overenskomst	43
Havnebygning og Havneudvidelser	107	Laaneinstitutet for Skibsfarten i Norge	44
Havnetakster, italienske, Forhøjelse	124	Lodstaksterne	55, 159, 295, 407, 422
Hapag, Lloyd og Stinnes, Overenskomst	129	Losningsafgifter for Kul og Koks i danske Havne	56
Handelsbalancen for England, Frankrig og Tyskland i 1924	140	Ladningsafgifter i Lissabon	58
Havnearbejdet i Hamburg-Altona	142	Lasteomkostninger i Söderhamn Distrikt	76
Havnetakster, belgiske	161	La Foelette-Loven	108, 124, 165
Havneafgifterne i Göteborg forhøjede	176	Lossepriser for Korn i Nakskov	177
Havneafgifterne i La Rochelle	230	Losse- og Lasteforhold i Santos	195, 438
Handelsflaadens Bruttofortjeneste	263	Limfjorden, Uddybning	215
Hamburg, Afmønstringsbestemmelser	328	La Rochelle, Havneafgifterne	230
Havneafgifterne i Stockholm	344	Lund, C. P., Konsul	425
Hollands Skibsfart i 1924	351	La Plata-Farten	425
Handelen med Rusland	396	Lossepriser for Korn og Foderstoffer	440
Havnetakster i Provinsen	419	<i>Register for Perioden 1. Juli—31. December 1924.</i>	
Havneafgifterne i København	441	Mindesmærket for krigsforliste Sømand	67, 69, 212
<i>Register for Perioden 1. Juli—31. December 1924.</i>		Mexico, Aabning af Frihavn	103
Ismeldingstjeneste, tysk	233	Merchant Marine Act § 28	132, 297, 379
Ismeldingstjeneste ved Finland pr. Radio	244	Maskinmesteren og »Maskinmesteren«	163
Isbryderen »Isbjørn« fik ikke Bjergelen	265	Mandskabslisterne, Ændring i Listerne ved Sejlads paa	
Immigrationsloven, den amerikanske Lov af 1924	310, 376	U. S. A.	230
Isbrydere i finske Farvande	392	Memel By og Havn	358
<i>Register for Perioden 1. Januar—30. Juni 1925.</i>		<i>Register for Perioden 1. Juli—31. December 1924.</i>	
Internationale Konventioners Ratifikation	92, 207	Mindesmærket for krigsforliste Sømand	67, 69, 212
Indløbet til Svendborgsund	97	Mexico, Aabning af Frihavn	103
Immigrationsloven, Canada følger U.S.A.	123	Merchant Marine Act § 28	132, 297, 379
Italienske Havnetakster forhøjede	124	Maskinmesteren og »Maskinmesteren«	163
Isbryderhjælp i Leningrad	192	Mandskabslisterne, Ændring i Listerne ved Sejlads paa	
International Skibsfartskonference	327	U. S. A.	230
Industrial Workers of the World	344	Memel By og Havn	358
Italiensk-russisk Handels- og Transportselskab	382	<i>Register for Perioden 1. Januar—30. Juni 1925.</i>	
Indvandringen til Australien	383	Mersina, projekteret moderne Havn	77
Isfaren og Patrouilletjenesten i Nordatlantehavet	405	Mærkning af Varer, Rederens Ansvar	97
		Merchant Marine Act § 28	108, 124, 165, 363
		Modstridende amerikanske Love	123
		Minofaren i den Finske Bugt	232, 421, 435
		Maximums-Fragtrater mellem England og Sydafrika	262
		Mexico og den udenrigske Skibsfart	295

REGISTER TIL DANSK SØFARTS TIDENDE

	Side		Side
Maskinmesterkonflikt	327	Russisk Skibsbygning	397
Mæglere i Saloniki	328, 397	Responsa i Skibsfartssager	437
Maritime Liens	397	Rederiets Interessers Varetagelse af Befragterens Agent..	439
		Reiherstieg-Dokkerne sælges til Sverige?.....	443
<i>Register for Perioden 1. Juli—31. December 1924.</i>			
Nøglen til Østersøen, Stettin som Stabelplads	89	<i>Register for Perioden 1. Juli—31. December 1924.</i>	
Norges Skibsbygningsprogram	245	Søforsikringspræmier, internationale	5, 39, 296
		Shipping Board, Teori og Praksis.....	7
<i>Register for Perioden 1. Januar—30. Juni 1925.</i>			
Norsk Laaneinstitut for Skibsfarten	44	Shipping Board, Subventionen	51
Navigatorer, mangler vi?	71	Statsmonopol paa Livs- og Ulykkesforsikring	99
Norsk Erstatningssag mod Shipping Board	144	Skibsfarten i 1923.....	100
Norsk Statskontrol med Skibes Sødygtighed	147	Sejlskibsredere, Forhandlinger mellem danske, norske og tyske	118
Nakskov, Lossepriser for Korn	177	Skibsredernes vanskelige Kaar	147
Nett Weight delivered	209	Statssubventioner til Skibsfarten	149, 356
Negre som Skibsredere	280	Skibsfarten paa danske Havne April Kvartal 1924.....	168
		Sejlskibsuddannelsen, er den nødvendig? 181, 197, 229, 326, 395	
<i>Register for Perioden 1. Juli—31. December 1924.</i>			
Oslo Frihavn	408	Skibsfartsdrift i Amerika og Europa, en Sammenligning..	186
		Skibsbygningsindustrien, de hollandske Værfters Konkurrence- dygtighed	227
<i>Register for Perioden 1. Januar—30. Juni 1925.</i>			
Oplagt Tonnage	123	Stabilitet og Krængningsprøver	262
Overflytningen af Fyr- og Vagervæsenet	227, 278, 295	Statsdriftens Velsignelser	265
Otte-Timers Dagen	275, 312, 348, 384, 419	Scanfin Certepartiet	324
Overliggedage ved Time Charter	330	Søretsdom, principiel	344
Overenskomst mellem Redere og Styrmand	348	Skibsførerforeningens Jubilæum	391
		<i>Register for Perioden 1. Januar—30. Juni 1925.</i>	
<i>Register for Perioden 1. Juli—31. December 1924.</i>			
Protection Club, danske Sejlskibsrederes	8	Skibspriser i sidste Kvartal 1924	4
Portugal, Dekret om Guldtoled	58	Sveriges udenrigske Skibsfart	9, 443
Provinshavnene	115, 117, 307, 375	Svenske Havne- og Lodstakster forhøjede.....	13, 29
Pitwood Charter, nyt	155	Skibsfarten paa Hvidehavshavnene	13
Portugal, Lodstakster	186, 227	Skibsfarten paa Rusland	13
Portugal, Retaliation overfor opskruede portugisiske Taks- ter	243	Skibsmaaling i Finland	13
Portugal, nye Restriktioner i Lissabons Havn	308	Selvhændelse og Raamaterialer	23
		Spanske Toldforhold, Bedring i	24, 264
<i>Register for Perioden 1. Januar—30. Juni 1925.</i>			
Petrovskaja-Værftet i Reval	57	Stormvarsler og Vejrmeldinger fra Met. Institut.....	26
Portugal, Ladningsafgifter i Lissabon	58	Sejlskibsfarten i 1924	27
Provinshavnene	91, 327	Statslaan til svenske Rederier	29
Portugal, Omsætningsskat	145	Sejlskibenes Takstforhøjelser	42
Panamakanal-Afgifterne forhøjes	160, 296	Sejl — Motor — Rotor	56
Protection Club, international	296	Statsflaaderne, Tabene paa U.S.A.'s Flaade.....	57, 125, 192
Public Vessels' Act 1925	387	Statsstøtte til tyske Værfter	60
		Suezkanalen, Nedsættelse af Afgiften	61
<i>Register for Perioden 1. Juli—31. December 1924.</i>			
Rationering og Kreditindskrænkning	85	Sejlskibsredierne, de mindre, Aarsmøde	71, 73
Rømning i U. S. A.	101	Sveriges Sejlskibsforening	74
Rene Konnossementer mod Skadesløsbreve	105, 196	Sejlskibsuddannelsen, er den nødvendig?.....	94, 109, 141
Russiske Havne, Forholdene i	166	Skibstilsynet, de norske Skibe skal selv betale det.....	95
Russiske Skibsbygningsplaner	185, 281	Svendborgsund, Indløbet til	97
Russisk Sejlskibsudvikling	216	Sejlskibene, er der en Fremtid for dem?.....	98
Russiske Skibsfartsrestriktioner	261	Synkefrit Skib	109
Rotorskibet	309, 328	Statsdrift af Skibe, kan den betale sig? 125, 139, 143, 259, 312	
Rømninger i Hamburg, Rederne gøres ansvarlige	313	Scanfin Certepartiet, det nye	126, 159
Responsa i Skibsfartssager	375	Statshandelsflaaderne realiseres	143, 210, 215, 347
		Suezkanalen, Trafikken i 1924	144
<i>Register for Perioden 1. Januar—30. Juni 1925.</i>			
Rusland, Sejladsen paa	13, 381, 396	Skibsfarten paa Bordeaux i 1924.....	145
Rouen, Nedsættelse af Takster	24	Skibsfarten paa Marseille i 1924	149
Rotorskibe	56, 162, 178	Statsibryderen, den nye	175, 207, 208, 228, 419
Rotterdam, Administrationsafgifter	61	Santos, Last- og Losseforhold	195
Ruslands Skibsfart i 1924	77	Skibstilsynet, Forslag om	207, 243
Ratifikation af internationale Konventioner	92	Skibsfarts- og Skibsbygningskongres i Abo.....	210
Rederens Ansvar ved forkert Mærkning af Varer.....	97	Subvention til Ruten Danzig-Stockholm	215
Realisation af Statsflaaderne	143, 210, 215	Skibsfarten paa Reval	217
Reval, Skibsfarten paa	217	Stuvningstakster i Sverige	231
Revision af Skibstilsynet	243	Skibsfarten paa Lissabon	232
Registrering af udenlandske Dampskibsselskaber i Rus- land	369	Schelde uddybes	232
Russisk Befragtning	381	Skibsfartens nationaløkonomiske Betydning.....	233, 243
		Skibsfarten paa danske Havne	247
		Spanske Toldreglement, Ændringer	264
		Strejke og Lockout	275
		Skibspriser i 1. Kvartal 1925.....	277
		Spritsmuglingen til Amerika	279
		Sø- og Handelsretesdomme	314
		Spanske Afgifter	314, 409
		Sovjethandelsflaaden	345, 367
		Sovjethavnene Besejling	349

REGISTER TIL DANSK SØFARTS TIDENDE

	Side		Side
Skibsmaalingen, dansk-norske Forhandlinger	363	Udenlandske Sømænd paa Shipping Boards Skibe	165
Sømandsforeningen af 1856	364	Udsigterne for Skibsfarten	217
Spildeolie i Kystfarvande	380	Utö-Hangö, nyt Vintersejlløb afmærket	378
Svenske Rederilaan	423		
Skibsfarten paa La Plata	425	<i>Register for Perioden 1. Januar—30. Juni 1925.</i>	
Spanske Frugtfart	436	U.S.A.'s Statshandelsflaades Tab	57, 192
Sveriges Amerikatrafik paa Østersøen	443	Uddannelsen i den danske Handelsflaade	74
		Uddannelsen i den svenske Handelsflaade	109, 176
<i>Register for Perioden 1. Juli—31. December 1924.</i>		Udsigterne for Skibsfarten	142
Tvangsforsikringsloven i Norge	22, 100	Ulykkesforsikringen	191
»Thor« Forlis, Krængningsprøver, Lasteregler	35	Uddybning af Limfjorden	215
Tømmerlosning i London	59	Ubehagelige Erfaringer med en Koksladning	277
Tømmerlastning, Regler for	170	Usikre Havne i Middelhavet	385
Told paa indførte Skibe i Norge	247		
		<i>Register for Perioden 1. Juli—31. December 1924</i>	
<i>Register for Perioden 1. Januar—30. Juni 1925.</i>		Varer til Brug om Bord	281
Trælastbefragtning	5	Vestkystfiskeri og Vestkysthavne	360
Trafikforholdene i Københavns Havn	39, 194		
Takstforhøjelse, Sejlskibenes	42	<i>Register for Perioden 1. Januar—30. Juni 1925.</i>	
Tidsbefragtning, Trætter ved	44	Vejrmeldinger og Stormvarsler fra Met. Institut	26
Tyske Værfter, Statsstøtte	60	Vintersejlad paa Leningrad	29
Trafikken paa Danzig i 1924	72	Vandvejen Donau-Rhinen og Antwerpen	93
Tysk Skibsfarts Vanskeligheder	193	Verdens-Skibsbygningen	217
Traadløs Telegrafs Betydning	261, 276, 296	Vareomsætningen mellem Danmark og Frankrig	315
Trafikken paa Danzig	278, 345	Venezuela brandskatter Skibsfarten	363
Trafikken paa Montreal og Vancouver	281		
Trafikken paa Hamburg	281	<i>Register for Perioden 1. Juli—31. December 1924.</i>	
Trafikken i Kielerkanalen	283	Welsh Form of Charter Party, Losningsgodtgørelse	40
Tonnageafgifterne i Spanien	409	Winchmen, egne	52
Tvungen Voldgift	420	Wiborg, store Havneplaner	377
Tonnageoplægningen	425		
		<i>Register for Perioden 1. Januar—30. Juni 1925.</i>	
<i>Register for Perioden 1. Juli—31. December 1924.</i>		»Øresund«, Dampskibsselskabets Jubilæum	230
Ulykkesforsikrings-Forbund, danske Rederes	9	Økonomisk Konjunkturer i Sovjetunionen	366
Ulykkesforsikring, Sejlskibsredernes	67		